

SJÖMANNEN

NUMMER 2, 2020



PANDEMIN SLÅR HÅRT

► 4-17

Facket berömmer
Viking Line
► 6

"Passagerarna
visar hänsyn"
► 10

Tusentals sjömän
sitter fast ombord
► 15

Sjömannen fick stå tillbaka

I början av mars jobbade jag för fullt med det nummer av Sjömannen som enligt plan skulle nå läsarna i april.

Sedan kom viruset. Och på kort tid ställdes hela världen på ända. Seko sjöfolk ställde om hela sin organisation. Alla anställda och förtroendevalda har sedan mitten av mars prioriterat att hantera coronakrisens effekter och att undvika varsel om arbetsbrist.

När det gäller kommunikation beslöt vi oss för att tillfälligt pausa utgivningen av Sjömannen både på webben och i pappersform, och lägga allt fokus på Seko sjöfolks egen hemsida sjofolk.se som primär informationskanal.

Sedan maj har vi återupptagit Sjömannens utgivning och nyhetsrapportering. Men vi fortsätter också uppdatera Seko sjöfolks egen hemsida sjofolk.se med facklig information.

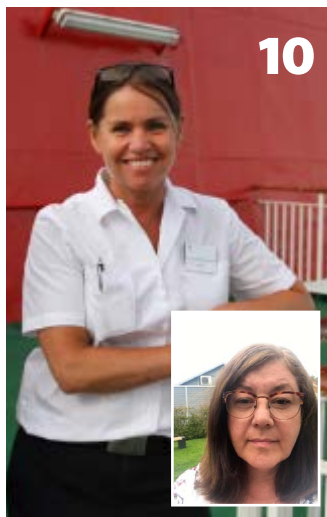
Vi är inte ur krisen än. Vi vet inte hur länge den kommer att pågå eller vilka efterdyningar den får. Vilka företag som återhämtar sig, vilka varsel som återkallas och vilka bestående förändringar vi kommer att få se. Inom sjöfarten finns mycket att följa upp. Tipsa mig gärna.

KLARA JOHANSSON
REDAKTÖR



Viking Line får beröm

Viking Line har samarbetat bra med facket under krisen, menar ombudsman Oskar Lindskog. Rederiet har från start varit inställda på att rädda både bolag och anställda.



De påverkas olika

En jobbar på, en är permitterad. Gotlandstrafiken där Marina Sundberg Larsson arbetar är igång trots pandemin. Iris Svanbäck däremot, är permitterad från Cinderella sedan mars.



Stena säger upp 501

Minst en linje läggs ner, flera fartyg har tagits ur trafik och 501 personer sägs upp bara på Seko sjöfolks avtalsområde. Coronakrisen har slagit hårt mot Stena Lines anställda.



Trivsamt på TT-Line

Vi hälsade på Edvin Adolfsson och hans kollegor ombord på Huckleberry Finn. Reportaget gjordes före pandemin, när fartyget nyligen kommit tillbaka från ett varvsbesök.

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

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

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

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

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

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

E-POST: redaktion@sjomannen.se

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

OMSLAGSBILD: Susanne Ek och Frank Neirynck vid ett möte ombord Stena Scandinavica i april. Foto Dick Gillberg

Tidningen Sjömannen finns även på www.sjomannen.se





Rör inte LAS!

Äntligen! Regeringen har levererat ett av de eftertraktade önskemål som hela branschen har ropat efter sedan mitten av mars: ett förslag om att anta förordningen om ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd. Innan ändringen kan träda i kraft måste frågan notifieras av EU. Vi får hoppas att detta sker skyndsamt.

Mycket bra jobbat av regeringen – och ett föredömligt arbete av Delegationen för Sjöfartsstöd som tidigt föreslog ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd när man insåg och förutspådde effekterna av covid-19 i framför allt färjetrafiken.

Jag vill påstå att Sverige överlag har agerat bra som nation i denna pågående kris. Man har tagit måttfulla och kloka beslut för både företag och anställda, genom att fortsatt vara ett öppet land med ett samhälle som inte är helt nedstängt, och med strategin som bygger på personligt ansvar genom att följa myndigheternas riktlinjer och uppmaningar. Allt för att vardagen ska fungera så bra som möjligt för de flesta.

Det finns ett område som troligtvis inte har fungerat, och det är skyddet inom vård och omsorg, framför allt inom äldreomsorgen. Vi kan idag inte säga att vi lyckats med att skydda de äldre. Framtida utredningar och undersökningar får utvisa vad som gick fel trots alla goda insatser av personalen som arbetar där.

Personligen har jag mina teorier om varför samhället brustit på sina ställen.

Utan att ha statistik och rättvisa kalkyler och jämförelser, så tror jag att privatiseringar, besparingar och nedmontering av välfärden till förmån för jobbskatteavdrag och kraftigt sänkta skatter är förklaringen.

Ett annat förödande slag mot arbetare är attacken mot LAS – och med den ännu fler otrygga anställningar. Vem vill ta ett fackligt uppdrag om man nedmonterar eller förändrar maktbalansen i LAS? Vem vill vara skyddsombud med dessa förutsättningar? Ingen. Jag tror inte i min vildaste fantasi att det E C (Efter Corona) kan finnas arbetare och löntagare vid sina sinnens fulla bruk som kan stå och heja på privatiseringshysterin och försämringar i den svenska välfärden.

Det är ju lika klart som att påvens hatt ser rolig ut, att om vi monterar ner välfärdssamhället och den sociala tryggheten, och slår sönder den svenska modellen med en torpederad LAS och arbetsrätt, så kommer antalet otrygga och tidsbegränsade anställningar att öka lavinartat.

Från att ha varit världsledande med ett rikt, tryggt, jämlikt och rättvist samhälle, har detta snabbt raserats de 15 senaste åren. Nu har vi arbetare som går på minimilöner ingen kan leva på, och som måste ha både två och tre jobb för att överhuvudtaget överleva.

Jag kommer med fortsatt kraft och fokus att arbeta för att regeringen ska fortsätta satsa på en framtida sjöfart och ett tryggt välfärdssamhälle med schysta villkor och förutsättningar för alla. Och rör inte LAS! Den förändringen kommer att sparka Sverige 100 år tillbaka i tiden.

KENNY REINHOLD

ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK



» Antalet otrygga anställningar kommer att öka lavinartat

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





"Det drabbar så många"

De senaste månaderna har varit för j-a. Seko sjöfolks ordförande Kenny Reinhold kan inte beskriva coronaviruset och dess effekter på annat sätt.

- Vi är vana att jobba i motgångar men detta är något helt annat, säger han.

Det går ännu inte att överblicka konsekvenserna av krisen som pågår till följd av coronaviruset. Omfattningen är stor och nivåerna många. Dessutom vet ingen hur länge det kommer att fortsätta.

- Det vi vet är att den drabbar hela vår bransch och att den drabbar sjöfolk över hela världen, säger Kenny Reinhold, ordförande i Seko sjöfolk.

För facket började krisen märkas på allvar i mitten av mars. I takt med att gränser stängdes och restriktioner infördes började fartyg läggas upp. Det första varslat om uppsägning kom den 16 mars och sedan följde veckor med fler varsel, upplagda fartyg och förhandlingar med i stort sett alla rederier.

- Jag har aldrig under min tid som fackligt aktiv varit med om en större utmaning, säger Kenny Reinhold. Vårt fokus ligger helt på att radda arbetstillfällen för våra medlemmar.

Utöver att prata och förhandla med arbetsgivarna jobbar Seko sjöfolk för att uppmärksamma politiker på problemen som finns. Genom det internationella transportarbetarfacket ITF arbetar man också för att hjälpa sjömän globalt.

- Just nu befinner sig drygt en miljon sjömän ombord och kan inte mönstra av. Och så har vi alla som är hemma och inte kan mönstra på.

Kenny Reinhold sticker inte under stol med att den senaste tiden varit oerhört tung.

- Det här är vårt jobb, visst är det så, men det påverkar en väldigt mycket som människa när det drabbar så många, säger han.

Samarbetet med rederierna har överlag fungerat bra under krisen, tycker han.

- De flesta vill hitta lösningar tillsammans med oss. Tyvärr har det fungerat mindre bra med några rederier. Stena Line är ett exempel. Vi förstår inte deras agerande.

» Vi förstår inte deras agerande

KENNY REINHOLD

Den 19 mars kom beskedet att Stena Saga skulle tas ur drift permanent och linjen Oslo-Fredrikshamn läggas ned. Samma dag kritiserade Kenny Reinhold bolagets agerande i en kommentar på Seko sjöfolks hemsida och kallade det förhastat, oansvarigt och bedrövligt.

- Att Stena Line väljer att både varsla om uppsägning och lägga ner trafik utan vare sig samtal eller förhandling med

facket är direkt oansvarigt och respektlöst, inte bara mot de anställda utan mot samhället i stort, sa han då.

Han står fast i kritiken.

- Vi har hittills upplevt Stena Line som svåra att samarbeta med jämfört med andra rederier. Och det beror inte på rederiets storlek, självklart finns det mer problem i ett rederi med 1200 medlemmar än i ett med 120 medlemmar, men Stena är trots det överrepresenterade, säger han.

Positiva exempel finns också. Han pekar ut Viking Line som ett bolag Seko sjöfolk haft bra samarbete med under krisen.

- Många rederier har kommit till oss och velat hitta lösningar, och då har vi använt de möjligheter som finns i kollektivavtalet, till exempel att flytta semestrar.

I vanliga fall vill facket ogärna göra avsteg från kollektivavtalet, betonar Kenny Reinhold. Men under corona-krisen känns det rimligt.

- Det är svårt att säga emot när företagens verksamhet över en natt går från 100 till 10, om ens det. Självklart måste vi lyssna på rederierna och försöka hitta lösningar inom kollektivavtalets gränser. Vi går inte med på några lagbrott, men vi har använt oss av de möjligheter som finns.

Kenny Reinhold är kritisk till att sjöfarten hittills inte fått mer stöd från politiskt håll.

- Sjöfarten har pekats ut som en sam-

DETTA HAR HÄNT

16 jan Folkhälsomyndigheten meddelar att ett nytt coronavirus upptäckts i Kina.

10 mars Folkhälsomyndigheten ser tecken på allmän spridning av viruset i Sverige.

11 mars WHO deklarerar att spridningen av coronaviruset är en pandemi.

14 mars Stena Line stänger passagerartrafiken på linjerna till Danmark och Polen som en följd av stängda gränser. Färjorna fortsätter enligt ordinarie turlista men transporterar endast frakt.

14 mars Stena Line ställer in trafiken på linjen Trelleborg-Sassnitz tills vidare och lägger upp tyskflaggade Sassnitz.

15 mars Birka Cruises ställer in samtliga avgångar med fartyget Birka.

31 jan Sverige får sitt första bekräftade fall av coronaviruset.

11 mars Sverige förbjuder sammankomster med fler än 500 personer.

13 mars Polen meddelar att landet stänger sina gränser 15 mars.

14 mars Danmark stänger sina gränser.

14 mars Stena Saga läggs upp i Oslo. Senare flyttas hon till Uddevalla.

14 mars UD (utrikesdepartementet) avråder från icke nödvändiga resor till alla länder.



Kenny Reinhold önskar att alla rederier hade råd att ligga stilla i två veckor. "Då skulle det bli tydligt hur stor betydelse sjöfarten har för Sverige", säger han.

hållsviktig funktion – och då är det upp till bevis nu. Våra grannländer har hittills gjort mer för sjöfarten än vad Sverige gör, säger han.

Han skulle önska att alla rederier hade råd att ligga stilla i två veckor.

– Då skulle bli tydligt hur stor betydelse sjöfarten har för Sverige. Saker skulle ta slut på affärernas hyllor och

landet hade slagits ut på några dagar, säger Kenny Reinhold.

De som får stöd kommer att överleva krisen, tror han. På företagsnivå såväl som på landsnivå. Vissa rederier riskerar att försvinna, och Sverige riskerar att stå bland förlorarna om inte mer görs politiskt för att rädda sjöfarten i detta akuta läge.

– Det är svårt att vara förbannad på rederierna i det här läget. De vill ha bättre förutsättningar och det förstår jag. De vill hålla ut och överleva. Samtidigt finns det en borte gräns för hur länge det är möjligt att hålla ut. Ju bättre förutsättningar rederierna får, desto längre bort hamnar den gränsen.

Text Klara Johansson

16 mars Stena Line varslar 950 anställda varav ca 600 på Seko sjöfolks område. Seko sjöfolks ordförande kritiserar beslutet och kallar rederiets agerande för förhastat.

16 mars Seko sjöfolk ställer om hela sin organisation för att ta hand om den extraordinära situation som uppstått till följd av coronaviruset och åtgärderna som vidtagits för att förhindra dess spridning.

17 mars Seko tecknar centralt avtal med SARF om korttids- och permitteringar inom sjöfarten.

17 mars Infrastrukturminister Tomas Eneroth bjuder in representanter från sjöfarten till telefonmöte om coronavirusets påverkan på branschen. Seko sjöfolks ordförande Kenny Reinhold deltar i mötet.

16 mars Viking Line ställer in all kryssningstrafik mellan Stockholm och Mariehamn och lägger upp Viking Cinderella.

16 mars Eckerölinjen ställer in alla avgångar med M/S Eckerö.

16 mars Seko sjöfolk publicerar sina första Frågor & Svar om coronaviruset på hemsidan.

17 mars Viking Line upphör med trafiken mellan Mariehamn och Kapellskär (Rosella).

18 mars Viking Line ställer in trafiken på linjen Stockholm-Helsingfors (Mariella och Gabriella).

19 mars Finland inför restriktioner för in- och utresor.



Facket berömmar Viking Line

Viking Line har utmärkt sig positivt under coronakrisen, menar Seko sjöfolk.

– De har velat hitta lösningar och samarbetat med oss från dag ett, säger ombudsman Oskar Lindskog.

Färjerederierna har haft det tufft de senaste månaderna. Stängda gränser och oro för smitta har fått passagerarna att i stort sett försvinna helt. Flera fartyg ligger upplagda och rederierna har kontakt med Seko sjöfolk angående varsel, uppsägningar och korttidspermittering.

Enligt Oskar Lindskog, ombudsman i Seko sjöfolk, utmärkte sig ett rederi redan från start: Viking Line.

– De har hållit huvudet kallt och haft inställningen ”hur hittar vi lösningar för att behålla personalen”. De har från dag ett varit inställda på att rädda både bolag och anställda, istället för ryggradsinstinkten att varsla som vi tyvärr sett hos vissa andra, säger Oskar Lindskog.

Svenskflaggade Viking Cinderella togs ur trafik i mitten av mars. Viking Line var bland de första rederierna som tecknade lokalt tillämpningsavtal om korttidspermittering med Seko och sedan dess är större delen av Cinderellas personal permitterad. Fartyget ligger i Mariehamn med cirka 15 personer ombord.

– Innan möjligheten till korttidspermittering dök upp såg rederiet tillsammans

med oss över scheman för att slippa hamna i ett läge där de måste varsla personal. Viking Line har visat en stark framtidsstro, de har tagit ett samhällsansvar och det tycker jag är hedervärt, säger han.

Oskar Lindskog och övriga ombudsmän i Seko sjöfolk har sedan coronakrisen bröt ut haft nästan dagliga möten med olika rederiers personalavdelningar. Fokus har varit att försöka rädda så många arbetstillfällen som möjligt. Man har försökt hitta lösningar inom kollektivavtalet och presenterat förslag för arbetsgivarna.

– Vissa rederier har lyssnat på oss direkt, som Viking Line. En del har vi lyckats få att ändra uppfattning efterhand och andra har inte velat ta till sig våra förslag, säger Oskar Lindskog.

Gemensamt för alla förhandlingar har varit att det är svårt att hitta lösningar som fungerar för båda parter när förutsättningarna förändras hela tiden.

– Ingen har kristallkulan och kan säga när trafiken drar igång igen. Ingen vet vad som händer imorgon eller nästa vecka, säger han.

Lena Marcus är sjöpersonalchef på Viking Line. När hon tittar tillbaka på de senaste två månaderna slås hon av hur snabbt allt eskalerade.

– Från att ha haft alla fartyg i trafik och ordinarie verksamhet var vi plöts-



DETTA HAR HÄNT (forts)

18 mars EU:s transportministrar håller möte. Europeiska redareföreningen ECSA och europeiska transportarbetarfacket ETF har skrivit ett öppet brev där de ber politikerna att vidta åtgärder som att undanta sjömän från nationella reseförbud, förlänga sjömans certifikat och täcka en del av rederiernas lönekostnader.

19 mars Tallink Silja upphör med trafiken mellan Stockholm och Helsingfors via Kapellskär. Finsktflaggade Silja Serenade och svenskflaggade Silja Symphony tas ur trafik och läggs upp tillfälligt.

19 mars Stena Line meddelar att linjen Oslo-Fredrikshamn läggs ner för gott och Stena Saga tas ur drift permanent. Seko sjöfolk kritiserar beslutet.

Mitten av mars Destination Gotland sprider ut passagerarna ombord för att minska risken för smittspridning.

Mitten av mars Seko sjöfolk skjuter upp sitt årsmöte.

Mitten av mars Seko sjöfolk kommer överens med arbetsgivarna om att vid behov förlänga kontrakt för TAP-anställda på grund av problem med på- och avmönstring.

19 mars Tallink Siljas svenskflaggade färja Galaxy sätts tillsammans med finsktflaggade Baltic Princess in på en ny linje mellan Kapellskär och Åbo. Fartygen går endast med gods.



Foto Viking Line



Foto Dick Gillberg

» De har hållit huvudet kallt och från dag ett varit inställda på att rädda både bolag och anställda

OSKAR LINDSKOG, OMBUDSMAN

ligt i ett läge med totalt stopp. Det fanns inga gäster och en del fartyg var tagna ur trafik, de finskflaggade fartyg som blev kvar förändrades från passagerarfartyg till fraktfartyg tack vare uppdrag och bidrag från Försörjningsberedskapscentralen i Finland. Och så oron i samhället, ingen visste ju vad viruset var. Aldrig tidigare har vi varit med om något så snabbt och stort, säger Lena Marcus.

Hon arbetar på Viking Lines kontor i Mariehamn. De inledande veckorna med dagliga förhandlingar sköttes av fartygsledningen ombord; de har bäst uppfattning om vilka konkreta möjligheter till lösningar som finns.

– De jobbade tätt ihop med huvudförtroendeman [sektionsordförande Bent Björn-Nielsen, reds anm] och med Seko. De gick igenom olika scenarier och funderade ut bra lösningar. Fartygschef, intendent, purser, huvudförtroendeman (både Seko och Sjöbefälsföreningen) och Seko sjöfolks Oskar Lindskog ska ha beröm och ära för arbetet att göra ett lokalt avtal angående korttidspermittering. Vår roll på kontoret var mer bollplank och stödande, säger hon.

Hon delar uppfattningen att samarbetet fungerat bra under krisen.

– För några år sedan fick Viking Line kritik för hur vi hanterade arbetsmiljön. Sedan dess har vi jobbat på att få till ett bra samarbete, inkludering och kommunikation. Nu visade det sig verkligen att det var en bra investering, säger hon.

Så snart ett centralt avtal om korttidspermittering tecknats mellan Seko och arbetsgivarorganisationen SARF ville Viking Line teckna ett lokalt avtal.

– Korttidspermittering är ett sätt att minska lönekostnaderna och när inkomsterna försvinner är högsta prio att

få ner kostnaderna. Att teckna avtal var också en viktig signal om vår målsättning att hitta lösningar som gör att vi slipper varsla om uppsägning.

Att korttidspermittering var nytt gjorde samarbetet med facket än mer värdefullt, menar Lena Marcus.

– Både vi och Seko var öppna med vad vi visste och inte visste. Allt var inte helt klart från början, men vi litade på varandra och på att vid behov kunna justera avtalet. Vi har ju samma mål: att minska skadorna och öka möjligheten för personalen att ha ett arbete att komma tillbaka till, säger hon.

Mellan 250 och 300 anställda är hemma på korttidspermittering. De som är ombord arbetar enligt i princip normalt avlösningssystem.

– Vi har gjort en del överenskommelser som passar med anställdas familjesituation och har ständig dialog med personalen ombord, säger Lena Marcus.

Hon upplever att de anställda som är hemma har stor förståelse för situationen.

– Alla förstår att det som sker inte är något som rederiet kan påverka. Samtidigt väntar alla på att få börja jobba igen.

I dagsläget är det oklart när Cinderella kan återgå i trafik. Rederiet följer utvecklingen kring ländernas rekommendationer och planerar för olika scenarier.

Men Lena Marcus tror inte att det blir någon återgång till tidigare normalt läge på länge.

– Det talas om att vi inte kommer att återgå till det normala, utan till det ”nya normala”. Och det enda vi vet om detta ”nya normala” är att det är nytt. Vi följer signalerna som kommer men det är omöjligt att i nuläget säga när trafiken kan komma igång.

Text Klara Johansson

20 mars Seko tecknar centralt avtal om korttidspermittering inom sjöfarten med Almega (skärgård).

21 mars Seko tecknar lokalt avtal om korttidspermittering med Viking Line

23 mars Destination Gotland beslutar att endast trafikera med två fartyg istället för tre under våren. Rederiet meddelar också att nybyggda M/S Gotland ska ligga kvar i Landskrona till minst 25 april.

27 mars Strömma Turism & Sjöfart AB varslar om arbetsbrist och tecknar avtal om korttidspermittering med Seko. All verksamhet står så gott som still. Utöver Sekos medlemmar i rederiet berörs hundratals säsongsanställda av situationen.

20 mars LO och Svenskt Näringsliv kommer överens om att flytta avtalsrörelsen till i höst.

23 mars Stena Danica läggs upp tillfälligt.

23 mars Rederi Eckerö varslar drygt 300 personer på Sekos avtalsområde.

24 mars Fyra rederier har hittills tecknat avtal om korttidspermittering: Viking Line, Silja Line, Rederi AB Eckerö och ForSea.

26 mars Regeringen beslutar förlänga giltighetstiden för sjömäns intyg och behörigheter med sex månader.



Högt tryck på medlemservice

Långa samtal, oroliga medlemmar och många frågor om a-kassan. På Seko sjöfolks medlemservice märks turbulensen inom sjöfarten tydligt.

Just nu är en stor del av Seko sjöfolks medlemmar korttidspermitterade, många har sagts upp och andra kan inte mönstra av eller på sina fartyg.

Trycket på Seko sjöfolks medlemservice har varit högt sedan mitten av mars, när effekterna av stängda gränser och andra åtgärder för att minska smittspridning började märkas. Som mest att göra för medlemservice var det under de inledande veckorna.

– När Stena Line varslade om uppsägning hörde väldigt många av sig till oss. Flera som ringde upptäckte plötsligt att de inte var med i a-kassan och fick panik, säger Andreas Högberg, som tillsammans med kollegorna på Seko sjöfolks medlemservice svarar på telefonsamtal och mejl från oroliga medlemmar.

Många frågor handlar om inträde i a-kassan. När regeringen presenterat sitt förslag till ändringar i a-kassan gick telefon och mejl varma även hos Seko sjöfolk.

– Många ringer via oss när de ska till a-kassan. Vi hänvisar vidare och hjälper till med det vi kan.

Medlemmar som bor utomlands och saknar svenskt bank-id kan få hjälp att skriva ut och scanna in ansökningsblankett, säger Andreas.

Frågor de inte kan svara på hänvisas till arbetsgivaren eller den lokala fackliga sektionen. Många frågor till exempel om rederiernas las-listor som Seko sjöfolk inte har tillgång till.

Förutom ett par hotfulla samtal i början har merparten som hört av sig varit trevliga.

– De flesta är inte fly förbannade utan har visat stor förståelse och acceptans inför situationen vi är i. Många blir väldigt glada när vi hjälper dem, säger Andreas.

Han och kollegorna märker att samtalen tar längre tid än vanligt.

– Vi känner allihop att det är viktigt att vi tar oss tid att lyssna. En del behöver få prata av sig.

Många som ringer är oroliga för att bli av med jobbet. Vissa har jobbat länge på samma ställe och vet inte vad de ska göra istället. Andra oroar sig för ekonomin och hur de ska klara sig.

– Men alla är olika. Vi pratar både med folk som har inställningen ”härligt med nya utmaningar” och de som

tycker att detta är en stor tragedi, säger Andreas.

Samtalet han minns som jobbigast kom från ett par där båda arbetade till sjöss.

– De hade precis tagit lån och köpt hus, och nu är båda uppsagda. Det var ett tungt samtal, svårt, med mycket tårar. De var så oroliga och jag kunde inte göra mycket för att hjälpa till. Livet är så stygt ibland. Ena dagen fungerar allt och framtiden ser ljus ut. Och sedan förändras allt över en natt. De beskrev det som att någon ryckt undan mattan för dem, säger han.

» De hade precis tagit lån och köpt hus och nu är båda uppsagda

Ett annat samtal kom från en medlem som egentligen bara ville dubbelkolla att han var med i a-kassan.

– Han tackade för att vi gör ett fantastiskt jobb, och för att facket syntes mycket ute på båtarna i den oroliga situation som är. Jag minns det här samtalet för att det gav mer energi än det tog.

Enstaka samtal har kommit från anställda i storsjörederier. En person ringde från fartyget han satt fast på och undrade vad han skulle göra nu.

– Och en kille jobbade på ett Bahamasflaggat kryssningsfartyg som nu låg still. Han var inte medlem hos oss, betalade inte skatt i Sverige och stod helt utan svenskt socialt skyddsnät.

Text Klara Johansson

DETTA HAR HÄNT (forts)

30 mars Regeringen presenterar ett krispaket för jobb och omställning. Nu kan fler kvalificera sig till a-kassan och fler få ut ett högre belopp. För den som inte är medlem i a-kassan blir det viktigt att gå med före april för att få tillgodoräkna sig mars månad som kvalificeringstid.

2 april Stena Line meddelar att 501 anställda på Sekos avtalsområde kommer att sägas upp. Uppsägningarna drabbar främst intendenturen.

7 april Polismyndigheten i Sverige beslutar att begränsa utländsk besättnings möjlighet att tillfälligt lämna sitt fartyg. Medborgare i länder utanför Schengen får inte gå iland. Seko sjöfolk är kritisk till beslutet.

30 mars TT-Line tecknar lokalt avtal med Seko om korttidspermittering. Hittills har sju rederier gjort detta.

2 april Blå Tillväxt presenterar förslag på politiska åtgärder för att rädda sjöfarten. Förslagen lämnas till regeringen.

3 april UD förlänger sin avrådan från icke nödvändiga resor till alla länder. Detta beslut gäller till 15 juni 2020.

8 april Stena Line meddelar att man planerar att stänga linjen Trelleborg-Sassnitz permanent. Linjen går under namnet "Kungslinjen".

Tallink Silja varslar personal

Tallink Silja varslade i maj 450 anställda om uppsägning. Merparten är anställda ombord på fartygen Silja Symphony och Galaxy.

– De ekonomiska konsekvenserna av reserestriktionerna är förödande för passagerarfärjetrafiken och det står nu klart att vi endast kommer att kunna bedriva en begränsad verksamhet under lång tid framöver. Vi har därför inget annat val än att kraftigt dra ner på organisationen och varsla stora delar av besättningen ombord på våra fartyg, säger Tallink Siljas vd Marcus Risberg i ett pressmeddelande.

Varslen gäller framför allt ombordanställda på svenskflaggade Silja Symphony och Galaxy.

Förhandlingar pågår med fackförbunden. När den här tidningen trycks är det ännu inte klart hur många på Seko sjöfolks avtalsområde som kan komma att sägas upp.

Sjöfartsstödet breddas tillfälligt

Regeringen föreslog ihop med Centerpartiet och Liberalerna i början av juni att sjöfartsstödet tillfälligt ska anpassas och gälla även anställda på fartyg som tas ur trafik. Med andra ord: det som branschen argumenterat för sedan krisen startade.

Anpassningen föreslås gälla retroaktivt från den 13 mars och fram till årsskiftet. Innan beslut tas måste EU-kommissionen godkänna stödet.



Över 3 000 skrev på för sjöfarten. Rädda den livsviktiga sjöfarten! Det var budskapet i Seko sjöfolks och Sjöbefälsföreningens upprop för att få politikerna att bredda sjöfartsstödet och reducera avgifterna. Uppropet fick stort genomslag på sociala medier och resulterade i 3 237 namnunderskrifter som nu har lämnats över till ansvariga politiker.

Uppropet var Saras idé

– Vi kan inte bara sitta still när våra jobb står på spel, säger Sara Mårtensson som arbetar ombord på Silja Symphony.

Hon hade gått och tänkt på idén ett tag. Och när hennes arbetsgivare den 19 maj varslade om att säga upp 450 anställda, mejlade Sara Mårtensson till Seko sjöfolks ordförande och föreslog en namninsamling för att få politikerna att ändra reglerna för sjöfartsstöd.

Med dagens regler kan bara fartyg som går i trafik få sjöfartsstöd för sjömännen som arbetar ombord. Sara Mårtensson – och många med henne – anser att även tillfälligt upplagda fartyg bör kunna omfattas av stödet. Med andra ord: de passagerarfärjor som nu ligger still på grund av pågående pandemi.

– Vi kan inte bara sitta här och låta regering och politiker köra över oss. Om

jag förstår rätt är det ingen stor ändring som behövs för att låta även fartyg som inte är i trafik få sjöfartsstöd, säger hon.

Mejlet från Sara Mårtensson resulterade i uppropet

”Rädda den livsviktiga sjöfarten” som startade den 26 maj (se ovan).

– Jag hoppas att politikerna tar till sig. Att de förstår, att även om detta inte är en stor fråga för dem, så får deras beslut väldigt stora följdverkningar för svensk sjöfart, säger Sara Mårtensson.

Text Klara Johansson



Sara Mårtensson.

Foto privat

8 april EU-kommissionen presenterar riktlinjer för sjöfarten med anledning av coronakrisen, bland annat om att sjömän ska ha möjlighet att ta sig hem. Riktlinjerna välkomnas men får samtidigt kritik; det europeiska transportarbetarfacket ETF efterlyser fler åtgärder för sjömän i inlandssjöfart.

Mitten av april Wallenius Wilhelmsen meddelar att man planerar lägga upp ett tiotal fartyg (cold lay-ups) på grund av minskad efterfrågan.

28 april Blå Tillväxt (samarbetet mellan Seko sjöfolk, Svensk Sjöfart och Sjöbefälsföreningen) arrangerar ett videomöte med riksdagspolitiker för att diskutera akuta åtgärder för att rädda sjöfarten under coronakrisen.

14 april Regeringen presenterar ett förslag om att tillfälligt växla upp systemet för korttidspermittering till 80 procent.

14 april Rederi AB Eckerö meddelar att man kommer säga upp drygt 300 på Sekos avtalsområde, vilket innebär alla utom 13 personer.

24 april Uppsägningarna i Rederi AB Eckerö träder i kraft. Cirka 360 anställda på Sekos område berörs.

1 maj Rederi AB Eckerö korttidspermitterar all personal i indendenturen på 80 procent fram till och med den 31 juli.



"Passagerarna visar hänsyn"

Extra städning, handsprit i alla kassor och mycket färre passagerare än vanligt.

För Marina Sundberg Larsson och kollegorna på Destination Gotland är den här våren annorlunda.

– Vi är ett gott gäng ombord och vi kämpar på, men det är klart att det är konstigt. Allt är ju helt upp och ner, säger Marina Sundberg Larsson.

Hon arbetar i restaurangen ombord i Destination Gotlands fartyg. Fram till helt nyligen var hon på M/S Visborg som i dagarna gick upp på varv.

Gotlandstrafiken är igång trots pandemin. M/S Visborg har under våren gått på samma turlista som vanligt men med färre i besättningen.

– Vi har varit nere på minimibemannning med 17 personer i ombordservice, men eftersom passagerarna är färre så fungerar det bra. Att rederiet drar ner på personal i det här läget är inte konstigt. Vi får turas om att vara lediga och dra vårt strå till stacken, säger hon.

Rutinerna ombord har förändrats sedan pandemin bröt ut. Det finns handsprit på alla toaletter och i alla kassor och det städas mer än vanligt.

– Vi kallar det coronastädning, berättar Marina Sundberg Larsson. Vi torkar av och spritar ledstänger, dörrhandtag och alla ytor som många passagerare tar i till exempel.

Den extra städningen gör att det ibland blir stressigt under hamnuppehållen.

– Vi gör så gott vi kan på tiden som finns. Ibland får passagerare vänta på sina kupéer för att vi ska hinna städa klart, säger hon.



JOBBAR PÅ. Marina Sundberg Larsson och kollegorna i Gotlandstrafiken seglar som vanligt, men har infört nya rutiner ombord för att minska risken för eventuell smittspridning.

I restaurangen är vartannat bord avspärrat och stolarna borttagna. Via bokningssystemet ser man även till att passagerarna sprids ut i utrymmet med vilstolar, och i kassorna har man satt upp plastskivor.

– Passagerarna är förstående och visar hänsyn. Jag har hört dem säga till varandra när någon glömmer bort sig och står för nära. Många bokar kupéer, låser in sig och syns inte till på hela resan, säger hon.

Besättningen ombord försöker också hålla avstånd så gott det går.

– Det är inte helt lätt, vi är ofta tätt inpå varandra, men än så länge har ingen blivit sjuk.

Destination Gotland var tidigt ute med åtgärder som markeringar i golvet och att spärra av ytor ombord, säger Marina Sundberg Larsson. Hon tycker att rederiet skött sig bra och gjort vad de kunnat. Förutom att lyssna på myndigheterna

DETTA HAR HÄNT (forts)

4 maj Sjömannen återupptar nyhetsrapporteringen på webben efter en sex veckor lång paus.

4 maj Den finska regeringen meddelar att man successivt lättar på några av Finlands coronarelaterade reserestriktioner. Från och med 14 maj tillåts nödvändiga resor, vilket bland annat innefattar arbetspendlande.

19 maj Tallink Silja varslar 450 personer om uppsägning. Varslet gäller framför allt ombordanställda på Silja Symphony och Galaxy. Förhandlingar påbörjas den 27 maj.

26 maj Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen startar ett upprop för att rädda den livsviktiga sjöfarten. Upproppet pågår till den 8 juni.

7 maj Tallink Silja efterlyser ändrade regler för sjöfartsstöd. Enligt rederiet hotas tusentals jobb om inte lagen tillfälligt ändras. Flera riksdagspolitiker vill också ändra reglerna och har ställt skriftliga frågor till regeringen.

13 maj Utrikesdepartementet förlänger avrådan från icke nödvändiga resor till alla länder fram till den 15 juli.

20 maj Waxholmsbolaget uppmanar resenärer att undvika kollektivtrafiken under Kristihimmelsfärdshelgen. Trots detta blir det trångt på vissa turer och besättningen får neka resenärer att följa med.

yn"

har de lyssnat på sina besättningar och den oro som fanns, framför allt i början av pandemin.

– Nu är stämningen lugn ombord. Det rullar på och börjar nästan kännas "som vanligt", säger hon.

Passagarantalet på M/S Visborg under våren har enligt Marina Sundberg Larsson legat på mellan 200 och 300 per resa. Kristihimmelsfärdshelgen hade de 800 passagerare på någon tur, men annars betydligt färre. M/S Visborg kan ta 1650 passagerare.

» Jag har hört passagerare säga till varandra när någon står för nära

MARINA SUNDBERG LARSSON

– I vanliga fall är det full snurr såhär års. I år har vi inga skolresor, inga bussresor, allt ligger på is. Man saknar det yviga med alla skolklasser.

I skrivande stund avvaktar både redet och besättningen besked om vad som ska gälla för resor i sommar.

– Just nu vet vi inte om vi ska köra för fullt eller ligga på halvfart som nu, säger Marina Sundberg Larsson. Det är bara att vänta och gilla läget. Det är som det är.

Text och foto Klara Johansson

28 maj Stena Line meddelar att Stena Vision inte ska läggas upp i början av juli som tidigare sagts.

4 juni Stena Line meddelar att Stena Danica ska tas i trafik igen under juli och augusti.

2 juni Regeringen, Centerpartiet och Liberalerna föreslår att sjöfartsstödet tillfälligt ska gälla även sjömän på fartyg som tagits ur trafik. Förslaget går på remiss fram till 5 juni.

"Jag saknar jobbet och kollegorna"

Iris Svanbäck arbetar i vanliga fall i konferensen på Viking Cinderella. Hon är permitterad sedan 16 mars.

– Det känns konstigt att inte ha sagt hejdå till kollegorna ombord. Det kom så plötsligt, säger hon.

Iris Svanbäck är trött på att vara hemma.

– Jag lagar mat och bakar som alla andra. Går promenader med vänner. Man försöker få tiden att gå. Men jag saknar jobbet och kollegorna, säger hon.

Hon klev av Cinderella en fredag i början av mars, hade tagit semester för att gå på ett 50-årskalas. Kalaset blev inställt. På söndagen hörde arbetsgivaren av sig och bad henne ta ut mer semester eftersom många gäster bokats av. Sedan kom korttidspermitteringen.

– Det gick jättesnabbt, jag trodde aldrig att detta skulle bli så stort. Det känns tomt och konstigt att inte ha sagt hejdå.

Hon berättar om en kollega som fyllde 60 för någon månad sedan. Hur ledsamt det kändes att inte fira henne ombord.

– Jag ringde runt och samlade in pengar och skickade blommor från oss kollegor, och så bad jag en kollega med fin sångröst att sjunga för henne som fyllde år via Facebook. Något får man ju göra, säger Iris Svanbäck.

De sista turerna innan trafiken med Cinderella ställdes in var passagerarna få. Samma dag som förbudet mot folksamlingar över 500 personer kom skulle artisten Bonnie Tyler spela ombord.

– Det var över 1000 personer bokade och hon var schyst och lovade att göra två spelningar. Men i slutändan hade vi ändå bara 300–400 passagerare den kvällen. Och sista turen vi körde innan trafiken ställdes in var det 135 passagerare. 135! Vi tar ju 2500.

Informationen från företaget har fungerat bra under permitteringen, tycker Iris Svanbäck. En gång i veckan får alla anställda ett informationsmejl från intendenten ombord.

– Dessutom hör min närmaste chef av sig ibland för att checka av. Inte för att informera utan mer ett "hej, hur mår ni?". Det tycker jag är omtänksamt.



Foto privat

PERMITTERAD. Iris Svanbäck är permitterad från Viking Cinderella sedan 16 mars.

Informationen från facket är också bra.

– De gör ett fantastiskt jobb och är lätta att nå, tycker hon.

Iris Svanbäck önskar att det gick att använda tiden hemma för att gå kurser.

– Jag är ju både valberedare och vice huvudskyddsombud och skulle gärna gå kurser i till exempel arbetsrätt, säger hon.

I skrivande stund är informationen från Viking Line att trafiken återupptas efter 15 juni. Iris Svanbäck har inte sett några detaljplaner för hur verksamheten ska startas upp.

– Hur blir det med buffén? Hur många passagerare får vi ta? Hur många får vi sitta i mässen? Vi som är skyddsombud behöver göra riskanalyser och se över att vi har utrustning som skyddskläder och visir hemma. Det kommer säkert information men jag har inte hört något än.

Hon reagerar på hur lite det pratas om sjöfarten i exempelvis TV-nyheter. Allt handlar om flyget och om restauranger som stänger, menar Iris Svanbäck.

– Inte ett ljud om sjöfarten. Jag tycker att både branschen i stort och facket borde sticka ut näsan mer och tala om att sjöfarten finns.

Text Klara Johansson



Foto Stena Line / Sören Håkanlind

Lossning av Stena Scandinavica vid kaj i Göteborg. I bakgrunden Stena Jutlandica. Bilden är en arkivbild.

501 sägs upp i Stena Line

Coronakrisen påverkar hela Stena Line. Minst en linje läggs ner, flera fartyg är tillfälligt ur trafik och 501 personer sägs upp bara på Seko sjöfolks område.

Det är inte bara ombordanställda som drabbas av pågående kris, det är press-talesperson Carl Mårtensson noga med att betona. Hela bolaget drabbas.

– Procentuellt sett har vi varslat ungefär lika många på land som till sjöss. Numerärt är det fler ombordanställda som sägs upp eftersom vi har många anställda där, säger han.

Han vill också poängtera att coronakrisen drabbar alla länder. Passagerar- och i viss mån även fraktbortfallet påverkar Stena Lines samtliga 19 linjer. Största delen av rederiets intäkter kommer normalt från fraktsidan, men som ropax-rederi är även passagerardelen viktig för Stena Line.

– Den här krisen är unik eftersom den drabbar alla våra linjer samtidigt. Det

gör att läget är extra allvarligt och det är därför vi tar till tuffa beslut.

I nuläget är 30 av 38 fartyg i trafik.

– Det är frakten som gör att vi är igång och turlistorna har anpassats efter det. Frakten har också gått ner en hel del, men på de svenska linjerna är nedgången inte lika tydlig och Halmstad–Grenå har faktiskt ökat, säger Carl Mårtensson.

Den 16 mars varslades 600 personer på Seko sjöfolks område om uppsägning och i början av april meddelade bolaget att 501 av dessa sägs upp. Linjen Oslo–Fredrikshamn läggs ner för gott och Stena Saga har tagits ur drift permanent. Stena Danica är upplagd med planerad återgång i trafik den 22 juni. I början av juli planerar rederiet att lägga upp Stena

» Den här krisen är unik eftersom den drabbar alla våra linjer samtidigt

CARL MÅRTENSSON

Vision (som trafikerar linjen Karlskrona–Gdynia) och låta Stena Baltica segla i hennes ställe samtidigt som Stena Nordica återvänder till linjen*. Orsaken är enligt Carl Mårtensson att man vill ha mer fraktfokuserat tonnage.

– Fartygen har ungefär samma fraktkapacitet men Stena Nordica tar färre passagerare och är ett mer kostnadseffektivt val. Hon passar bättre på linjen som den ser ut just nu, säger han.

Hur vill du beskriva senaste månaderna?

– Stena Line har tagit en rad dramatiska beslut, och för två månader sedan trodde vi definitivt inte att vi skulle vara där vi är idag. Vi hade ett bra år bakom oss och såg fram emot ännu ett bra år. Vi såg tecken i februari och i mitten av mars blev det kris. Passagerarantalet gick ner till nästan noll när länderna omkring oss och i resten av Europa införde reserestriktioner. Som exempel hade vi tio passagerare på en avgång med Stena Jutlandica som har kapacitet för 1 500, säger Carl Mårtensson.

Var nedläggningen av Oslo-Fredrikshamn planerad eller togs beslutet på grund av krisen?

– Det var inte planerat sedan tidigare. Men både Oslo–Fredrikshamn och linjen Trelleborg–Sassnitz, som vi också planerar att lägga ner, har haft extremt stort fokus på passagerartrafik. Det är ingen hemlighet att vi länge jobbat för att de båda ska bli en bättre och framför allt bredare affär. Ingen av linjerna tillhör vår core business ropax – en kombination av frakt och passagerare. Den balansen har visat sig vara extra viktig nu när det inte finns underlag för passagerare och kryssning. Vi tror att effekterna av corona kommer att påverka resandet under lång tid framöver, och vi har ingen möjlighet att hålla igång verksamheten på de här två linjerna.

Seko sjöfolk kritiserar Stena Line för bristande samarbete och upplever att rederiet varit ointresserade av att hitta lösningar ihop med facket. Vill du kommentera?

– Vi delar inte bilden att det inte har funnits ett samarbete. Trots den pressade situation som varit har vi haft uppriktiga

diskussioner, öppna och som dessutom skett på flera nivåer inklusive bolagets högsta vd. Vi tycker att vi haft bra förhandlingar där vi kommit fram till lösningar. Det har dessutom gått med hyfsad fart, säger Carl Mårtensson.

Ni valde tidigt att varsla om uppsägning istället för tillfälliga lösningar. Varför?

– Vi agerade fort eftersom vi såg detta hända i hela Stena Lines nätverk samtidigt. Det handlar om att säkra affären och hålla kostnaderna nere. Varsel handlar också om att säkra andra arbetstillfällen. Om vi inte säkrar de affärer vi har, hamnar vi i ett ännu sämre läge och kan behöva säga upp fler.

Har ni säkrat affärerna nu med de uppsägningar som gjorts?

– Det är extremt svårt att spekulera. Vi kan bara agera på det vi vet här och nu och utvärderar situationen löpande.

501 personer på Seko sjöfolks område har sagts upp. Går det att driva verksamheten utan dem när trafiken återupptas?

– Det går inte att driva samma verksamhet som tidigare med färre människor ombord. Det kommer att behöva ske förändringar. Slarvigt uttryckt behöver vi erbjuda ett lägre serviceutbud ombord. Det betyder inte att våra anställda ska ge sämre service, det vet jag att de inte kommer att göra, utan att vi förändrar öppettider, utbud av barer, underhållning, och restauranger. Mindre fokus på kryssning, mer på transport. Det är vad vi tror ligger framför oss, säger Carl Mårtensson.

Det har nämnts att Stena Line ska fokusera mer på frakt, stämmer det?

– Nyckelordet är ropax. Vi kommer att fokusera mer på transport och detta kommer att förändra ombordupplevelsen. Från bolagets håll är tanken inte att gå tillbaka till som det var före krisen, för vi tror inte att världen omkring oss ser likadan ut. Ett exempel är social distansering som troligtvis kommer att påverka hur många passagerare vi kan transportera.

Vad säger uppsagda medarbetare?

– Folk har generellt visat stor förståelse för situationen och för besluten som tagits i företaget. Självklart vill ingen bli uppsagd, och för den enskilt drabbade är det lika illa oavsett orsak, men folk tycks förstå att vi har behövt ta de här besluten.

Enligt Carl Mårtensson pågår flera initiativ och stöd för uppsagda medarbetare. Alla som sagts upp ska ha fått

information om Trygghetsfonden och omställningspaket. Bolagets HR-avdelning har lanserat en sajt för att underlätta för uppsagda medarbetare att komma vidare. Dessutom ingår Stena Line i en pilot för Beredskapslyftet i Göteborg, där 48 personer erbjudits att anmäla sitt intresse för en intensivutbildning inom vård och omsorg.

Stena Line tror som sagt inte att rederiets verksamhet kommer tillbaka till sitt tidigare normalläge.

– Få tror att det här blir en normal sommar. Och vi har inte råd att vänta ett år för att se om det kanske blir en normal sommar 2021. Årets högsäsong kommer att innebära drastiskt mycket mindre passagerare, dels beroende på människors vilja att resa och dels på regler om social distansering ombord. Om vi återigen tar Stena Jutlandica som exempel, hon har en maxkapacitet på ungefär 1 500 passagerare men nu tar vi max 300. Det påverkar naturligtvis vår affär.



» Vi tror att resandet kommer att påverkas under lång tid

CARL MÅRTENSSON

Är det värsta över för Stena Line, tror du?

– Vi har två dramatiska månader bakom oss, och vi vet inte hur kommande månader ser ut. Vi hoppas att det värsta ligger bakom oss, men vi vet inte. Vi ser en viss ljusning, industrier som dragit igång viss produktion och restriktioner som lättas upp, men samtidigt varslas det på flera håll. Vi är väldigt försiktiga och utvärderar löpande både vår egen verksamhet och covid-19-läget.

Text Klara Johansson

* I slutet av maj meddelade rederiet att Stena Vision inte kommer att läggas upp och att Stena Nordica inte återvänder till linjen i sommar som tidigare sagts. Anledningen är ett ökande antal passagerare.

Fullt upp för facket i Stena »



Stena-sektionen:

"Extremt turbulent"

En extremt turbulent tid. Så beskriver Daniel Holmgren och Ulf Norström, vice sektionsordförande i Stena, våren som var.

Det var hektiskt redan innan krisen bröt ut. Den 1 januari bytte rederiet till årsarbetstidsavtal och Stenas Seko-sektion åkte runt på fartygen för att informera.

– Folk hade knappt hunnit förstå det nya avtalet, och då kom corona och allt vändes upp och ner. Det har hänt extremt mycket på kort tid, säger Ulf Norström som tillsammans med Daniel Holmgren och sektionsordförande Mahmoud Sifaf bemannar sektionens kontor i Göteborg.

Sektionen får också god hjälp av Seko sjöfolks ombudsmän Peter Skoglund (som varit ansvarig för uppsägningsförhandlingarna) och Mikael Lindmark.

Stena Saga har tagits ur drift permanent, Stena Danica är upplagd och runt 500 personer har sagts upp.

– Vi har haft många besök och mycket telefonsamtal. Det har varit ett enormt tryck på oss och vi har inte alltid haft svar, vilket gör folk frustrerade, säger Daniel Holmgren.

Många har undrat hur de ligger till på listan och var strecket går. Historiskt har facket haft tillgång till las-listorna, men så var det inte nu.

– Däremot har vi turordningslistorna för återanställning, och vi kommer att bevaka att de följs och att personer får komma tillbaka i rätt ordning, säger han.

Redan nu har minst sex uppsagda personer fått förfrågan om återanställning.

– Det är hopfullt även om det inte behöver betyda färre uppsägningar. Det kan bero på att någon gått i pension eller slutat, säger Ulf Norström.

Sedan beskedet om

uppsägningar kom har sektionen tillsammans med Seko sjöfolks ombudsmän besökt nästan samtliga fartyg.

– Det har varit väldigt uppskattat. Många har lättare att ställa frågor till oss direkt än digitalt, säger Daniel Holmgren.

De första veckorna mötte de mycket sorg, ilska och chock hos medlemmar.

– En del som får gå har uppemot 20 års anställningstid. Många har jobbat väldigt



"Många har blivit placerade på andra fartyg och vissa har fått helt nya arbetsuppgifter", säger Ulf Norström.



Daniel Holmgren och kollegorna har haft fullt upp sedan krisen började märkas i mitten av mars.

länge på samma fartyg och förlorar både jobb och kollegor, säger Ulf Norström.

Dessutom gick allt så fort, påpekar han. Besättningen på Stena Saga fick i många fall inte ens ett avslut.

– De som var hemma fick plötsligt veta att de skulle ombord och tömma sin hytt.

Förändringarna påverkar även personal som inte sagts upp.

– Många har blivit placerade på andra fartyg och vissa har fått helt nya arbetsuppgifter. Vi pratar om folk som kanske haft kundkontakt och sålt parfym i 20 år, nu ska de plötsligt bädda hytter och inte träffa gäster. Eller folk som i 15 år cyklat till jobbet i Göteborg och nu får Trelleborg som sin avlösningsort.

I samband med uppsägningsförhandlingarna mellan fack och arbetsgivare togs begreppet trafikområde tillfälligt bort. Det innebär att anställda fram till den 31 mars 2021 har arbetsskyldig-

het och kan bli placerade på samtliga av rederiets fartyg.

För tillfället pågår förhandlingar om att inrätta tre pooler – för driftspersonal, kockar och cateringvärdar. Anställda i poolerna kommer inte att ha någon fast fartygsplacering utan kan flyttas runt mellan olika fartyg. Rederiet vill ha flexibilitet vid sjukdomsfall och semesterar.

– För många blir detta en stor förändring. Det är ju inte nyanställda vikarier som hamnar i poolerna, utan människor som arbetat länge. De som har familj är oroliga för hur det ska fungera i deras vardag, säger Ulf Norström.

Målsättningen är att arbetsvillkoren i poolerna så mycket som möjligt ska likna den vecka-vecka-tillvaro som anställda med tidigare fartygsplacering är vana vid.

Trots allt upplever Daniel Holmgren och Ulf Norström att det finns förståelse för situationen hos rederiets anställda.

– Folk förstår att vår bransch blev hårt drabbad när alla passagerare försvann över en natt. Efterspelet däremot – med förflyttning av personal och att man inte ser hela pusslet eftersom informationen från bolaget har varit otydlig – är folk mer irriterade över, säger Daniel Holmgren.

När trafiken kommer igång igen ska fartygen segla med mindre besättningar.

– Bolaget har sagt att servicenivån ska vara lägre, att man inte ska ha bar och butik till exempel. Vi får lita till den information vi fått. Men många som framöver ska utföra arbetet ombord har tidigare haft helt andra arbetsuppgifter. Dessutom är åldersstrukturen hög på dem som är kvar. Vi ser självklart en risk här, säger Ulf Norström.

I dagarna fick sektionen veta att Stena Danica ska sättas in i trafik över sommaren. Nyligen kom även beskedet att Stena Vision inte tas ur trafik som planerat.

Text Klara Johansson

» Vi bevakar att turordningen för återanställning följs

DANIEL HOLMGREN

– Många sjömän mår oerhört dåligt och vi har tyvärr sett de första självmorden ombord, säger ombudsman Mikael Lindmark om problemen med besättningsbyten.

Foto Dick Gillberg

Tusentals sjömän fast ombord

En halv miljon sjömäns på- och avmönstringar påverkas av pandemin. Många sitter fast på fartyg utan lön.

– Situationen är väldigt pressad för världens sjömän. Vissa har varit ombord i 14 månader, säger Mikael Lindmark, ombudsman och internationell sekreterare i Seko sjöfolk.

Stängda gränser och reseförbud drabbar sjömän. Fler och fler är kvar ombord trots att deras kontrakt gått ut. Hemma väntar deras avlösare utan lön.

Totalt i världen räknar Mikael Lindmark med att tusentals sjömän sitter fast på fartyg utan lön. Andra påverkas i mindre skala när törnarna blir någon vecka kortare eller längre än planerat. Räknar man in även dessa sjömän så hamnar siffran på en halv miljon.

Seko sjöfolk arbetar genom ITF (internationella transportarbetarfacket) för att hitta lösningar och underlätta för sjömän. Läget blir alltmer akut.

– Många mår oerhört dåligt och vi har tyvärr sett de första självmorden ombord, säger Mikael Lindmark. Det handlar om fartyg under annan flagg än svensk.

Han har haft kontakt med sjömän på ett fartyg utanför Spanien. Inte heller detta rederi har svensk koppling.

– Besättningen är desperat och får inga svar från rederiet. Deras kontrakt har gått ut och de får ingen lön men kan inte komma av fartyget, säger han.

För en del sjömän börjar törnarna bli väldigt långa. Mikael Lindmark nämner en sjöman som i skrivande stund varit ombord i 14 månader.

– Han skulle ha mönstrat av i början av februari, och redan då hade han gått över sitt kontrakt. Han är fortfarande kvar och lär bli ett tag till, säger han.

Carl Carlsson är ansvarig för sjösäkerhet inom branschorganisationen Svensk Sjöfart. Han delar upp problemet med av- och påmönstringar i tre nivåer.

– Ur ett svenskt perspektiv är vi väldigt tacksamma för den hjälp och förståelse vi fått från Transportstyrelsen, regeringskansliet och polisen. De var snabbt ute och förstod behovet av att undanta

sjömän från reserestriktionerna, säger han.

Nästa nivå är Europa. Där är Carl Carlsson tacksam för hjälpen från ambassader och konsulat. Svensk Sjöfart har medverkat till att

genomföra ett par besättningsbyten inom Europa för rederier som bett om hjälp.

– Vi noterar att det nu börjar fungera lite bättre i Europa. Det finns ljusglimtar.

Det riktigt stora bekymret är besättningsbyten globalt, menar Carl Carlsson.

» Att få hem och ut sjömän får inte vara en kostnadsfråga

MIKAEL LINDMARK, OMBUDSMAN





– Globalt är detta ett gigantiskt problem, och från redarhåll gör vi allt vi kan för att få till lösningar. Det pågår samtal och vi är flera på kansliet som jobbar mycket aktivt bland annat genom internationella redarorganisationer som ICS, säger han.

Det talas om att skapa noder, samlingsplatser, för besättningsbyten via utvalda hamnar och flygplatser.

– Framför allt labour supplying countries som Indien, Filippinerna och Ukraina måste hitta sätt att få ut och hem sina sjömän, säger Mikael Lindmark. Kalla det gräddfiler eller omkörningsfiler om du vill. Man kan till exempel ordna en flight från Rotterdam till Manila och samla sjömän där, säger han.

Carl Carlsson menar att noder är viktigt men löser inte hela problemet.

– Vissa länder har lockdown på riktigt. Allt är stängt – även myndigheter, konsulat och bussbolag. Hur ska sjömän som bor utanför storstäderna kunna ta sig till och från flygplatser? Hur ska de få sina



» Globalt är detta ett gigantiskt problem

CARL CARLSSON, SVENSK SJÖFART

dokument? Vi har börjat se ett växande problem med pass och visum som går ut. Det är lätt att tänka att bara vi fixar flyget så ordnar det sig. Men det är mycket runt omkring som också måste till, säger han.

Föreningen Svensk Sjöfart driver frågan om att låta påmönstrande sjömän få coronatesta sig innan de lämnar Sverige.

– Vissa länder kräver detta. I andra länder måste du köpa ett coronatest när du landar, eller sättas i karantän. Vi måste veta vad vi skickar sjömännen till, säger Carl Carlsson.

Frågan om besättningsbyten är högt prioriterad inom både Seko sjöfolk och Svensk Sjöfart. Men Sverige är litet och arbetet måste ske på internationell nivå.

Björn Jonasson är sektionsordförande i Wallenius Marine, en arbetsgivare som har problem med av- och påmönstringar.

– Överlag är det krångligt med byten. Bolaget vill dessutom ha så få som möjligt på resande fot för att minska risken

för smittspridning, och det är ju en god tanke, säger han.

Wallenius Marine har genomfört ett fåtal besättningsbyten sedan pandemin bröt ut. Det har främst varit personer med särskilda anledningar som blivit avlösta.

– HR-avdelningen gör vad de kan. Men de sitter ju också i en j-a situation, det går inte att planera. En gräns som är öppen idag kan vara stängd imorgon, säger han.

Sjömännen Björn Jonasson pratat med tycker att situationen är stressande.

– De är inte jättenöjda över att vara ombord längre än tänkt. Och sedan har vi våra filippinska sjömän; ingen av dem har såvitt jag vet kunnat åka hem än, och de som är hemma får ingen lön och inga nya kontrakt eftersom många fartyg är upplagda, säger han.

Mikael Lindmark understryker att läget globalt sett blir alltmer akut.

– Vi måste få ut fräscha besättningar till fartygen snart. Inte någonstans i världen får det vara en kostnadsfråga att få hem och ut sjömän i detta läge. Det handlar om människor som mår fruktansvärt dåligt, säger han.

Text Klara Johansson

Annon

NU DUMPAR VI ALLA FOSSILA ANNONSER!

Vi bjuder dig på en digital månad!

Dagens ETC är den enda dagstidningen som tagit beslut att kasta ut fossila annonser. Nu bygger vi (ETC ED) tillsammans med Seko Sjöfolk en stor solcellsanläggning i Katrineholm. Det vill vi firat! Därför bjuder vi dig på en digital månad med Dagens ETC. Allt du behöver göra är att gå in på www.etc.se/provadagensetc, eller mejla kundtjanst@etc.se. Ingen kostnad, ingen bindningstid.



Bo räknar med lång törn

I maj flög båsen Bo Enmark till Japan för att mönstra på Wallenius Anlara. Sjömannen pratade med honom inför avresan.

För tillfället är besättningsbyten ovanliga i hela världen, och så även i Wallenius Marine. Men i slutet av maj ska fem sjömän på bilfartyget Anlara få mönstra av och ersättas av utvilade kollegor.

Resan kom snabbt på. Bo Enmark fick besked två dagar före avresa.

– Det känns bra att komma iväg. Jag är less på att gå hemma och det ska bli skönt att komma ut och jobba. Det sociala livet hemma är ju ändå i limbo på grund av corona, säger han.

Bo Enmark och kollegorna flyger från Arlanda till Osaka i Japan. Där ska de testas för viruset och vänta två dagar på testresultatet.

– Det är myndigheterna som kräver det. Sedan ska vi sitta ytterligare 8–9 dagar i karantän på hotell i Kobe innan vi får komma ombord, säger han.

Hans avlösare har varit ombord sedan mitten av januari. Bo Enmark vet i dagsläget inte hur lång hans egen törn blir.

– Jag räknar kallt med minst fyra månader. Det är mer än vad avtalet säger, men det får man leva med i dessa tider, säger han.

Wallenius Marine, som sköter management för Wallenius Wilhelmsens biltransportfartyg, har inte gjort många besättningsbyten sedan pandemin bröt ut.

– Vi har haft några skiften, men det är svårt när läget ser ut som det gör. Vi tar det case by case och försöker få till avlösningar när det finns särskilda anledningar, säger Peter Jodin, DP och säkerhetschef i Wallenius Marine.

Vid ett besättningsbyte måste karantänsreglerna för respektive land följas. Och de som mönstrar av får med sig personlig skyddsutrustning som handskar och ansiktsmasker, berättar Peter Jodin.

» Om ett fartyg blir smittat får vi väldiga problem

PETER JODIN, WALLENIUS MARINE

Förutom stängda gränser är Wallenius Marine restriktiva med besättningsbyten på grund av smittorisk.

– Vi vill hålla smittan borta från fartygen, säger Peter Jodin. Om ett fartyg skulle bli smittat får vi väldiga problem, även om det självklart finns en plan för det också. Vi kan isolera en smittad person ombord.

Restriktioner har införts och rutiner ändrats sedan pandemin bröt ut.

Besättningarna har enligt Peter Jodin fått tydliga instruktioner om att hålla avstånd, inte ta i hand, använda personlig skyddsutrustning och så vidare. Ytor torkas av och kläder tvättas oftare. Lotsar åker numera ensamma i hissen ombord.

– Vi förlitar oss också på hamnarnas rigorösa direktiv för att hindra smittspridning. Hittills har vi lyckats klara oss från smitta och det är vi väldigt glada för, säger Peter Jodin.

Text Klara Johansson

Facket om nybyggda fartyget: **Ris och ros för M/S Gotland**

Ett bra helhetsintryck med många barnsjukdomar som redan omhändertagits. Men också problem med höga bullernivåer och ett för grunt avlopp som kan leda till brännskador.

Det blev både ris och ros under Seko sjöfolks arbetsmiljötillsyn på Destination Gotlands nya fartyg M/S Gotland.

I mars genomförde Seko sjöfolk en arbetsmiljöinspektion på Destination Gotlands senaste nybygge M/S Gotland (tidigare Thjelvar) på varvet i Landskrona. Peter Skoglund var en av två ombudsmän som deltog vid besöket.

– På det stora hela var det positivt, säger han. Många av de brister vi såg under motsvarande inspektion på systerfartyget Visborg för ett år sedan hade de redan åtgärdat på Gotland så den kritiken hade de tagit till sig.

Som exempel nämner han att man sänkt de högt placerade kassaapparaterna och att arbetet i disken organiserats om så att personalen inte behöver stå hela arbetspass i de heta ångorna och hantera backar med glas, porslin och bestick. Tunga enheter – som diskmaskiner och kylar – är ordentligt förankrade.

– Den här gången har man också involverat besättningen på ett annat sätt och de har varit med och beställt vagnar och utrustat städförråd. Även i proviantför-

råden var det besättningen som monterade efter egna erfarenheter från Visborg, säger Peter Skoglund.

Men, säger han, det finns sådant som behöver åtgärdas även på Gotland. Restaurangtorget är utrustat med samma typ av tunga fåtöljer som Visborg, och de är otympliga att flytta runt när mattorna ska dammsugas. I området i och kring informationsdisken saknas det bullerskydd och där kan ljudnivåerna bli så höga att passagerarna inte hör besättningens utrop vilket bedöms som en stor säkerhetsbrist.

Även kylfläktar på olika försäljningsställen har en bullernivå som är skadlig för personalen i längden och inne i

byssan saknar kockarna en hållbar lösning för avloppet till steamkitteln.

– Avloppet är monterat i en för grund golvbrunn och när man tömmer steamkitteln stänker det upp hett vatten med stor risk för brännskador. Rederiets representant som gick med oss var positiv till många av de förändringar vi föreslog,

men inte till att ändra det här. Jag antar att det krävs ganska stora och kostsamma ingrepp i fartyget för att rätta till det, och det tycker de väl inte att våra kockar är värda, säger Peter Skoglund cyniskt.

Från rederiets sida är man mycket nöjda med de nya fartygen. Enlig vd Christer Bruzelius har trängseln på restaurang-

» Den här gången har man involverat besättningen

PETER SKOGLUND, OMBUDSMAN



Nybyggda M/S Gotland på väg in i Visby hamn.

torget minskat, vilket var en av ambitionerna när fartygen designades. Och på Visborg, som gått i trafik mellan Nynäshamn och Visby i snart ett år, fungerar LNG-driften allt bättre.

När det gäller de arbetsmiljöproblem som finns på färjorna, säger Bruzelius att det är svårt att förutse allt under designstadiet.

– Man måste ha förståelse för att det inte alltid går att förutse hur olika lösningar ska bli i praktiken, men vi vill alltid göra det så bra det går, säger han. Vi har anlitat en välkänd och erfaren designbyrå i Göteborg, samma som Stena Line använder, och vi har haft ombordanställda med



Foto Olof Segerberg

Seko överklagar bemanningsbeslut

Transportstyrelsens beslut att tillåta en lägre säkerhetsbemanning på Destination Gotlands nya färjor genom att halvera antalet messtationer, har överklagats till regeringen av Seko sjöfolk.

Förbundet menar att det inte går att evakueras 900 passagerare med endast två messtationer.

Vid en säkerhetsövning på M/S Visborg i juni 2019 uppdagades att det inte fanns tillräckligt med personal i säkerhetsbesättningen för att bemanna fartygets två snabba beredskapsbåtar. Transportstyrelsen begärde därför att säkerhetsbemanningen skulle utökas, från 13 till 19 personer med upp till 900 passagerare ombord.

Men istället för att utöka besättningen valde rederiet att göra om sina larmlistor och stänga två av fartygets fyra messtationer (utrymningsstationer) för att därigenom frigöra personal till beredskapsbåtarna.

I januari beslutade Transportstyrelsen att godkänna den nya säkerhetsorganisationen med en lägre bemanning på 13 personer.

På Seko sjöfolk är man kritisk till beslutet. Förbundet menar att det äventyrar säkerheten och enligt LO-TCO:s förbundsjurist, Annett Olofsson, finns det ingenting som talar för att en evakuering av 900 passagerare går att genomföra med ett halverat antal messtationer.

Någon ny säkerhetsövning för att kontrollera att utrymningen fungerar med endast två messtationer och lägre bemanning är inte inplanerad enligt Bo Bergström, chef för sektionen för sjöpersonal vid Transportstyrelsen.

Peter Skoglund, ombudsman på Seko sjöfolk, menar dock att utrymningsövningar sällan prövar systemens gränser ändå eftersom det inte brukar finnas tillräckligt med statister.

– Oftast deltar inte fler än ett hundratal statister vid sådana här övningar, säger han. I det här fallet skulle det behövas nästan 900 personer för att visa att det fungerar.

Den 17 mars lämnade Seko sjöfolk in en överklagan mot Transportstyrelsens beslut om säkerhetsbemanning till regeringen.

Text Linda Sundgren

under processen som fått ha synpunkter och kommit med förslag.

När de brister som noterats på M/S Gotland kommer att omhändertas kan han inte svara på.

– Fartyget måste gå i trafik ett tag först innan vi vet vad som eventuellt behöver förändras och vilka åtgärder som kan bli aktuella.

Peter Skoglund vill dock se en åtgärdsplan med tidsangivelser för åtgärdande av arbetsmiljöbristerna innan ett färjeavtal för M/S Gotland undertecknas med rederiet.

– Det är en möjlighet till påtryckning som vi har, säger han.

Text Linda Sundgren

CORONAPANDEMIN FÖRSENADE TRAFIKSTART

Den pågående pandemin har påverkat Destination Gotlands verksamhet på flera sätt. Turtätheten är lägre än normalt och trafikstarten för rederiets nya LNG-fartyg M/S Gotland skedde först den 30 maj, cirka en månad efter den planerade trafikstarten.

Även det fartygsdop som skulle hållits i Visby i april fick ställas in. Namnändringarna av fartygen har dock genomförts och Thjelvar heter numera Gotland och gamla Gotland har döpts om till Drotten. Senare i år ska även fartygen Visborg och Visby byta namn med varandra.

Fin hemresa för nybygget

Tre veckor tog det att segla hem nybyggda M/S Gotland (som först hette Thjelvar) från varvet i Kina. Matros Jonas Wallin var med under hemresan – som gjordes före coronautbrottet.

– Vi hade en bra resa, berättar han. Det var häftigt att gå genom Suezkanalen. Jag var med och seglade hem Visborg också och då gick vi runt Sydafrika istället.

Hemresan tog 21 dagar med bunkringsstopp i Singapore och i Spanien. Ombord fanns en besättning på drygt 20 personer.

– Vi hade jättefint väder ända tills vi kom till Medelhavet. Men det var ingen blåst på hela vägen så sjömässigt har det varit kanonväder för båten.

Det senaste året har Jonas Wallin arbetat på systerfartyget M/S Visborg som levererades från samma varv för drygt ett år sedan. När han fick chansen att hämta hem även detta nybygge var han inte sen att tacka ja.

– Jag tycker om när det händer saker, gillar äventyr. Det här är något annat än att gå mellan Visby och Nynäshamn som jag gjort i tio år, säger han.

» Under hemresan hade vi proviant, två dammsugare och lite tvättmedel

JONAS WALLIN, MATROS

Den LNG-drivna passagerarfärjan M/S Gotland är byggd för Gotlandsbolaget och går i trafik för Destination Gotland.

Jämfört med Visborg var Gotland i mer färdigt skick när hon levererades från varvet, säger Jonas Wallin. Under hemresan ägnade sig han och kollegorna på däck åt underhåll och att lära känna fartyget.

– Livbåtar och spel ska smörjas och man ska kolla att allt fungerar som det ska. Var fjärde femte dag spolade vi av båten eftersom det fastnade så otroligt mycket salt, säger han.

M/S Gotland och M/S Visborg är i stort sett identiska. Jonas Wallin nämner några detaljer som skiljer sig åt, som färgsättningen på ett par dörrar.

Efter ankomst till Sverige gick fartyget direkt till Öresundsvarvet i Landskrona



Foto privat

Hann hem före pandemin. Matros Jonas Wallin seglade i januari-februari tillsammans med ett tjugotal kollegor hem nybyggda M/S Gotland från varvet i Kina.

för kompletterande utrustning. När Sjömannen pratade med Jonas Wallin under varvsvistelsen hade de "lyftardag" – en kran från land skulle förhoppningsvis hinna med 80 lyft innan dagen var slut.

– Det kommer ombord köksgrejer, soffor, inredning och saker vi beställt till föråden. Under hemresan hade vi proviant,

två dammsugare och lite tvättmedel, men i övrigt var det ganska tomt.

Under varvsvistelsen gjordes även småjusteringar som att bygga om ett soprum för att passa för rederiets sopcontainers.

Dessutom bytte fartyget namn från M/S Thjelvar till M/S Gotland.

Text Klara Johansson



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

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

FRÅGA OMBUDSMÄNNEN

Om rederianställning och förflyttning

När vi går in i kriser blir det väldigt tydligt att det ofta är skillnad mellan vardagen i ett rederi och vad som är säkrat genom kollektivavtalet.

Få rederier utnyttjar alla möjligheter i kollektivavtalet när det är goda tider. Men när krisen slår till tittar arbetsgivarna på alla möjligheter – och då använder de alla möjligheter som kollektivavtalet ger tillåtelse till. Ibland försöker de sig också på saker som avtalet inte tillåter.

Det mest tydliga exemplet är att arbetsgivare utnyttjar möjligheten att förflytta personer mellan fartyg, eller mellan olika positioner ombord. I goda tider, när resandet och frakterna går bra, fokuserar rederierna sällan på att flytta om och förändra. Men när kriser kommer läggs linjer ner och omstruktureringar sker.

Då kommer också förflyttningarna både inom fartygen men också mellan fartyg.

Vi har inget befattningsskydd i vårt avtal (det vill säga att en person är knuten till en speciell position på ett speciellt fartyg).

Vi har i våra avtal en rederianställning. Det betyder att du har tjänstgörings-skyldighet på samtliga fartyg. Men det betyder samtidigt att det är anställningstiden i rederiet som spelar roll om det blir frågan om arbetsbrist hos din arbetsgivare. Vid förflyttning till en ny position på ett nytt fartyg, så följer din lön och dina förmåner med.

Vill arbetsgivaren förändra dina villkor under pågående anställning måste den först informera fackliga organisationer, sedan förhandla och därefter kan arbetsgivaren kontakta dig. Arbetsgivaren måste,

som det heter, ge dig ett skäligt erbjudande. Är erbjudandet om ny befattning med ny lön skäligt måste du tacka ja. Tackar du nej riskerar du din anställning.

Vad som är ett skäligt erbjudande bestäms i slutändan av arbetsdomstolen (AD). Men utifrån tidigare domar i AD kan din fackliga företrädare hjälpa dig att göra en bedömning. Får du ett erbjudande om ny befattning så bör du oavsett kontakta din fackliga företrädare så att allt har gått rätt till.

Sammanfattningsvis kan du bli placerad på alla din arbetsgivares fartyg men du bibehåller din lön. Får du ett nytt anställningskontrakt presenterat för dig – skriv inte på utan att ha varit i kontakt med din fackliga representant.

Mikael Lindmark

Annons



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell

med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en miljöplan för sjölivet

Vill du veta mer, ring eller kom och besök oss. Du är alltid välkommen! Telefon 08-640 514 516

E-mail katarina.sjofartsklubb@telia.com - www.katarinasjofartsklubb.com

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

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

Stressigt men trivsamt

Arbetet har blivit stressigare, mer ska hinnas med på allt kortare tid. Men den vänliga, kamratliga andan gör att många stannar. Längre.

Vi gick ombord på TT-Lines Huckleberry Finn en måndagskväll – innan coronapandemin var ett faktum – när tak dammdes, skott målades, grytor puttrade och brandlarmet kallade till övning.

TEXT OCH FOTO Hanna Welin

Strax innan solen går ner spricker den grå himlen upp. Huckleberry Finn och hela Trelleborgs hamn färgas rosa. Fartyget har just kommit från Swinoujscie i Polen, och för bara ett par dagar sedan från varv. I nästan en hel månad har hon legat still och nu har besättningen fullt upp med att få allt i ordning igen.

– Vi plockade ju undan en massa grejer som nu ska packas upp. Det tar ett par dagar. Det var ju dessutom skitigt här efter allt som gjorts, säger matros Madelene Harneman.

Plåtarna på däck har bytts ut. Även uppe i intendenturen är golvet utbytt, om än i betydligt mindre skala. Här har skott och pelare gått från grönt till vitt och de gamla väggfasta sofforna ersatts av nya, smala.

– Nu går de inte att sova på längre, så vi slipper kanske att det blir tätläger här, säger Cecilia Blomdahl.

Hon har de gula gummihandskarna på, i färd med att skura och dammsuga bland alla bord och stolar. För en gångs skull finns det gott om tid. Huckleberry Finn avgår inte förrän strax före midnatt, om hela åtta timmar. Men det betyder inte att det inte finns att göra. Cecilia Blomdahl och de andra cateringvärdarna som jobbar kväll, ska passa på att damma tak och polera lampor.

– Vi cav:are måste vara de snyggast klädda städarna av alla. Vi har ju samma dräkt på oss, oavsett vad vi gör, säger hon med en snabb blinkning till kollegan.

När de fick titeln cateringvärdar, för tio år sedan, slogs flera arbetsroller samman, såsom kassabiträdenas och

städarnas. Tanken var att alla skulle ha samma arbetsuppgifter, att det skulle bli lika för alla, förklarar Ulf Nilsson, klubbordförande på TT-Line och bås på just Huckleberry Finn. Förändringen gjorde att den hopslagna gruppen blev väl stor. För ett år sedan delades den därför i två, med en arbetsledande stuart för kassa och servering och en för hotell och förråd.

– Den nya organisationen har inte riktigt satt sig ännu. Men tanken är att det ska bli mer flexibelt, så att det blir lättare att exempelvis backa upp hotellet när de har det som stressigast, säger han.

Cecilia Blomdahl säger att hon sedan länge har valt att inte lägga energi på att tycka saker om förändringar hon vet att hon ändå inte kan påverka.

– Jag hugger bara i och gör det jag ska.

Egentligen skulle hon bara jobba över sommaren, 1987. Nu har det gått 33 år.

– Jag är en sådan som trivs med det välbekanta. Jag gillar att vara här.

På Huckleberry Finn är det normalt sett 14–14 som gäller, ett schema som många i besättningen verkar nöjda med. Cecilia Blomdahl jobbar dock bara en vecka i månaden, sedan hon blev förtidspensionerad på halvtid efter en sjukdom hon drabbades av för tio år sedan.

– De tuffaste veckorna är när man går på det överlappande schemat. Då ska vi täcka upp både kväll och morgon och har bara två, tre timmars vila om natten.

» Tanken är att det ska bli mer flexibelt

ULF NILSSON, SEKTIONSORDFÖRANDE

Togge Fridlund.





”Vi har kommit lindrigt undan”

TT-Line är lyckligt lottade. Färjorna kör enligt tidtabell och än har ingen behövt permitteras. Det säger Ulf Nilsson, sektionsordförande i TT-Line.

Passagerarna och personbilarna har nästan helt försvunnit, men frakten är på samma nivå som den var före coronapandemin.

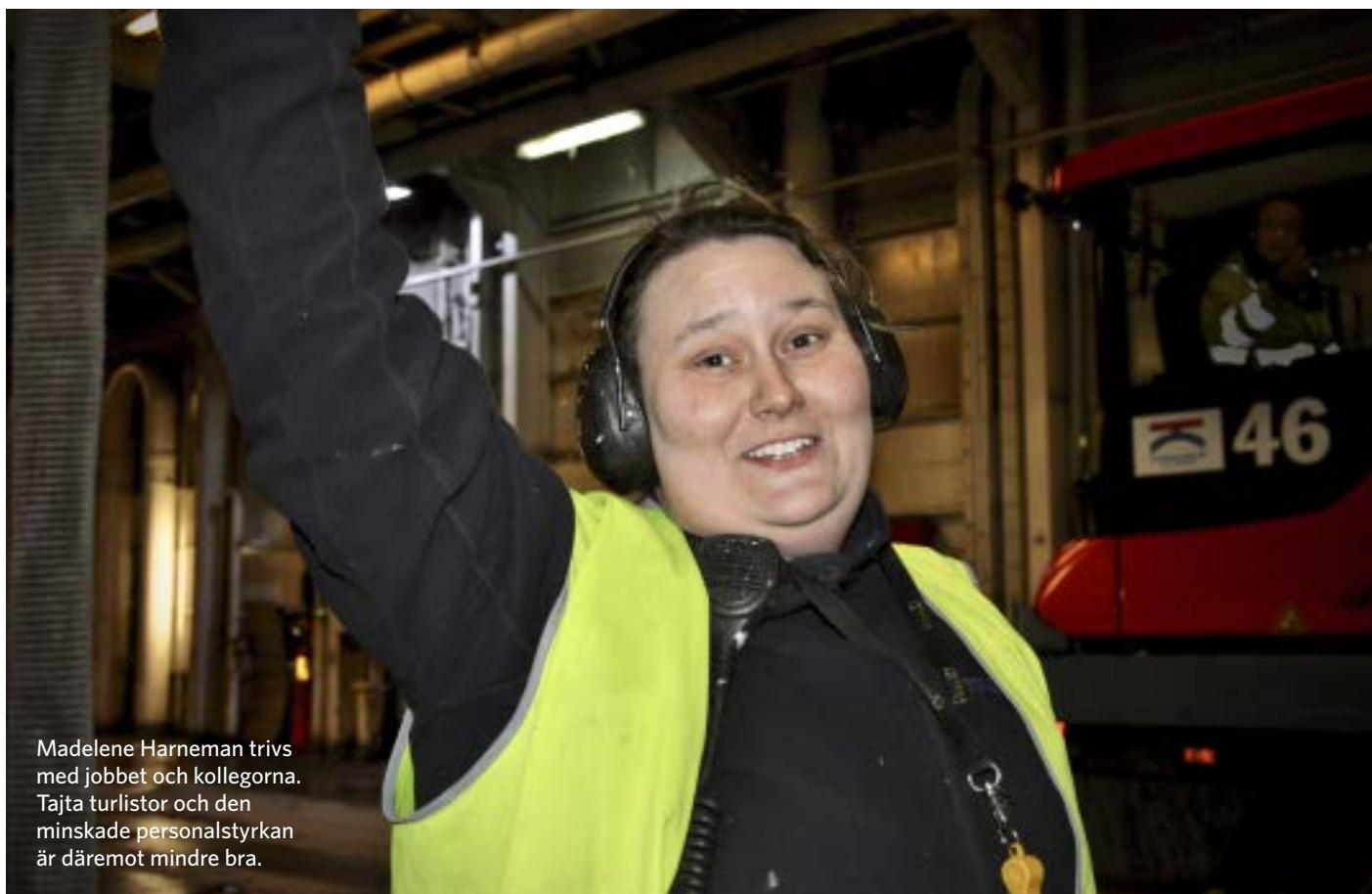
– Det innebär självklart ett ekonomiskt tapp, men i jämförelse med andra har vi kommit lindrigt undan, säger Ulf Nilsson.

Ett permitteringsavtal är underskrivet och klart, men än så länge har det inte behövt användas.

– Hos oss finns det inga indikationer på att det skulle bli uppsägningar. Däremot finns det såklart en allmän oro kring corona, säger han.

För att minska risken för smittspridning har schemat ändrats från tvåveckorsintervaller till treveckors och de överlappande vakterna har tillfälligt avskaffats. Städningen är intensifierad och skyddsutrustning finns på plats.

– Vi får det vi behöver. Och som tur är har ingen i besättningen blivit sjuk. ●



Madelene Harneman trivs med jobbet och kollegorna. Tajta turlistor och den minskade personalstyrkan är däremot mindre bra.

Från byssan sprids en doft av asiatiska kryddor. Den enorma ångkitteln ska få puttra länge, tills det är dags att servera nästa buffé.

– I varvtider går vi till Polen istället för Rostock och Travemünde. Och då måste vi laga mer mat än annars. Det är stor skillnad, passagerarna till och från Polen äter helt klart mer.

Det säger Togge Fridlund. Han är kock och yngst i köket. En pojkspoling, som kollegerna envist kallar honom – han är ju bara 47.

– Det är skitjobbigt att ha någon springande här som inte är torr bakom öronen, säger kockkollegan Peter Svensson medan han diskar ur den andra jättekitteln med hett, bubblande vatten.

Spolingen Togge Fridlund skrattar gott. Han är inne på sitt artonde år på färjan.

– Stämningen är så bra här, jag trivs verkligen. Vi har också bra befäl. De är avslappnade och det är inget stroppigt eller högnäst över dem, säger han.

För tio år sedan, när de fortfarande hade à la carte-restaurang, var de elva man i byssan. Idag har det minskats till tre och en halv tjänst.

– Medelåldern i hela besättningen har blivit hög. Egentligen skulle vi behöva få in lite yngre också, säger Togge innan han rullar iväg en vagn med sallad.

Ett öronbedövande tjut får alla att stanna upp. Några håller för öronen, brandlarmet är inte nådigt. Men

nere i maskin och bildäck har besättningen fått respekt. De har för mycket att göra. Matros Madelene Harneman hjälper till med lossningen av lådorna som körs in med full fart över den nya plåtdurken.

Hon är en av sammanlagt tre kvinnliga matroser på rederiet.

– Jag har bara jobbat här i tolv år, säger hon.
Bara?

– Jämfört med alla andra i besättningen är det ingenting. Fast de där borta är faktiskt nya. De började i veckan, säger hon med en nick mot två yngre killar.

Idag är det svårt att rekrytera, inte minst matroser, motormän och sjökockar. Men både Adrian

Krokosz och Edvin Adolfsson är glada över sina nya jobb. Adrian är 20 år och gick sjöfartsutbildningen på gymnasiet.

– Jag har hamnat helt rätt. Marknaden ser ju bra ut nu för matroser så jag tänker fortsätta. Skulle det bli sämre igen kan jag fortsätta att plugga, kanske till kapten. Men det är till sjöss man ska vara, säger han.

Madelene Harneman håller med. Dessutom menar hon att det skulle vara svårt att ha ett 7 till 16-jobb när du väl vant dig vid att vara ledig två veckor i sträck.

– Man blir bekväm med ledigheten. Dessutom trivs jag med folket här.

Det som däremot är mindre bra, säger hon, är de tajta turlistorna och den minskade personalstyrkan.

» De tuffaste veckorna är när man går på det överlappande schemat

CECILIA BLOMDAHL, CATERINGVÄRD





Cateringvärd Cecilia
Blomdahl började i TT-Line
1987 och hade bara tänkt
jobba över sommaren.



Max Gerle.



Adrian Krokosz.

– Det är likadant på alla rederier. Stressen är tuff.

Upe i mässen en timme senare säger de flesta samma sak. Medan de slevlar upp schnitzel och baconstekt potatis konstaterar de att pressen ökat. Andningshålen är borta, det finns aldrig någon marginal.

– Idag är vi runt 40 i besättningen. Det är för få, säger klubbordförande Ulf Nilsson.

Just därför gäller det att vara rädd om den goda andan de byggt upp, menar han. Omtänksamheten och den vänliga stämningen kolleger emellan. För det är tack vare den som så många trivs. Han får medhåll av Helena Hansson som jobbar som cateringvärd och började på TT-Line för 25 år sedan.

– Om det någon gång blir dålig stämning eller osämja beror det på själva arbetssituationen. För att vi har det för tajt, inte för att vi skulle tycka illa om någon.

En kollega ropar till henne över borden. Han undrar om det var hon som la en godisbit på hans kudde när hon bäddade. Helena ler och hojtar tillbaka

– Ja, jag vet ju att du gillar de där toffee-kolorna.

När Helena Hansson har gått ut till disken slår sig Max Gerle ned på den tomma platsen vid bordet. På frågan om hur han trivs svarar han med ett skratt.

– Jag började jobba här för två timmar sedan.

Max Gerle är ny reparatör i maskin. Det är inte första gången han mönstrar på, men det var 25 år sedan sist. Han har istället jobbat på varv, drivit eget, arbetat som elektromekaniker och nu senast som tekniker på Öresundskraft.

– Men när de outsourcade min avdelning ville jag inte vara kvar. Jag fick då en påse pengar och med dem har jag haft det gött. Jag seglade ner till Medelhavet och var ute i över ett år.

Kollegerna har just tagit honom med på en utförlig rundvandring på nya arbetsplatsen. Det är mycket att ta in, men Max Gerle ser ändå inte ut att ha blivit alltför snurrig.

– Den tydligaste skillnaden från förr som jag lagt märke till hittills är alla papper och certifikat som tillkommit, säger han och tillägger:

– Alltså, det har bara gått två timmar, men det känns bra, helt okej måste jag säga.

Nattmörkret har nu lagt sig över färja, hav och land. Några kryper till kojs, andra förbereder inför nästa lass med passagerare, fordon och gods. Ulf Nilsson är den enda som ska gå i land. Den här kvällen har han bara varit ombord för att kolla läget efter veckorna på varv.

– Det mesta var bra, men det finns att göra. Som alltid, säger han medan han kryssar förbi en pall med färgburkar och vinkar hejdå. ●

Tätare linjetrafik med Marco Polo

TT-Line har utökat sin flotta. Det ombyggda medelhavsfartyget M/S Marco Polo möjliggör rederiets tätare linjetrafik till Klaipėda.

TT-Line satsar på den litauiska hamnstaden Klaipėda. Sedan slutet av januari har de flyttat till en ny terminal med direktanslutning till det baltiska vägnätet. Färjelinjen, som öppnades i juni 2018, avgår numera fem gånger i veckan och inte som tidigare en.

– Efterfrågan ökar och vi ser att mark-

naden kommer att fortsätta växa framöver, säger Anette Wugk, personalchef på TT-Line i Trelleborg.

M/S Marco Polo har tidigare trafikerat Medelhavet men har sedan slutet av förra året anpassats och renoverats på ett varv i Polen. Färjan har nu cypriotisk flagg och ett ITF-avtal är tecknat.

– Hon har samma terms and conditions som Nils Dacke, säger Anette Wugk.

Fartyget har plats för 215 passagerare och kommer i första hand att gå mellan

Trelleborg och Klaipėda. Ombord finns tre bildäck, ett däck med hytter, vilstolar, servering och shop samt ett separat däck för besättningen.

– Vi är oerhört glada över att vi hittade den här färjan som lätt kan integreras i vår framgångsrika flotta, säger VD Bernhard J Termühlen i ett pressmeddelande.

TT-Line har sedan tidigare beställt en ny färja som byggs i Kina och ska drivas med flytande naturgas. 2022 beräknas fartyget levereras och därefter kunna trafikera linjenätet i Östersjön. ●

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Matros räddade rullstolsburen man ur vattnet

När en man i rullstol körde över kajkanten i Vråholm hoppade matros Mattias Aronsson i och räddade honom från att drunkna. Första vännen hedrades han för sin insats av Sjömanshusstiftelsen med en självständighetsbelöning på 10 000 kronor.

Söndagen den 8 juni 2018 står Mattias Aronsson på kajen i Vråholm och släpper av passagerarna från ångfartyget S/S Storsjödr. Klockan är elva efter ett på dagen och solen skiner. De flesta passagerarna har redan lämnat fartyget och det är snart dags att lägga ut och fortsätta resan ut till Rensö. Men när Mattias Aronsson vänder sig om tycker han sig uppfatta något i luften framför fartyget. Han blir ivrig av ett ljudligt plask. Han tittar över kajkanten och ser en rullstol försvinna ner i djupet och en människropp som ligger i vattnet med ansiktet neråt. Berättelsevärd Torbjörn Svensson ropar från bryggan att "Gör något, koppel". Och det gör Mattias Aronsson.

"Han låg och flöt vid ytan med ryggen uppåt och jag fick tag i honom på första försöket, berättar han. Jag kände att han var gammal stor och tung men lyckades vända runt honom så att han fick ansiktet ovanför vattenytan.

– Han låg och flöt vid ytan med ryggen uppåt och jag fick tag i honom på första försöket, berättar han. Jag kände att han var gammal stor och tung men lyckades vända runt honom så att han fick ansiktet ovanför vattenytan.

En livboj slingades i och Mattias Aronsson tryckte in den under mannen för avstärning. Någon annan hade sprungit efter kajslagen och säkrat ner i vattnet och Mattias Aronsson minnades att med mannen.

– Jag ställde mig på stegen med fräsarkransen som mannen hängde i kedjans rams. Men kajen i Vråholm är två meter hög och det gick inte att få upp honom den vägen.

Ombord på Storsjödr hade kollegorna fått fram rescandringst, en blåbete med ett tygtycke, men det bärgningsförsöket avbröts när en räddningsbåt plötsligt dök upp framför stöven på ångbåten. Strax därefter kom även en polisbåt. Båda båtarna hade varit på väg ut till en anslutning som gått på grund i närheten när larmet från Storsjödr kom.

– En till i vårdstadiet kom släpades från räddningsbåten. Vi



Mattias Aronsson snabbt agerade och han var en avgörande för att mannen blev räddad.

hjälpas åt att få på mannen fräsarkransen och sedan tog han med honom tillbaka till räddningsbåten och fick upp honom via en brygga i aktern, säger Mattias Aronsson.

Själv kunde han klämma tillbaka upp på kajen med hjälp av stegen och en stund senare fortsatte Storsjödr sin resa.

– Allting gick väldigt snabbt och adrenalinpåslaget gjorde att jag bara agerade utan att tänka så mycket. Jag försökte bara lösa uppgiften, säger Mattias Aronsson.

I maj 2018 belönade Sjömanshusstiftelsen Mattias Aronsson med 10 000 kronor för sin räddningsinsats under Stiftelsens belöningssdag i Självständighetsdagens skolor i Göteborg. Efter som flera ombord på S/S Storsjödr varit delaktiga i uthyllningen av den rullstolsburna mannen, hedrades även den övriga besättningen med en gemensam belöning på 10 000 kronor för uppvakande av mycket gott sjömanskap.

www.sjomanen.se



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2021

Sjömän är utmärkte 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. Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2020. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanen.se.

Jo, förändrad a-kassa är rättvist

Vad är rättvisa? Och hur kan den mätas? Ämnet har blivit högaktuellt med ett virus som går bananas.

Inte helt oväntat är det de svagaste i samhället som drabbas hårdast i detta elände. Det är de som blir utan jobb. Och det är de som måste vara på sitt jobb. Trots att det innebär en smittorisk som i normala fall inte hade accepterats. Eller alla sjömän som bokstavligen sitter fast ombord, eller inte har ett fartyg att åka till på grund av reserestriktionerna. Rättvist? Inte alls!

Tack och lov har vi i Sverige ett skydd mot detta virus, även om det inte är medicin eller vaccin. Det kallas a-kassa. En försäkring mot ofrivillig arbetslöshet – och coronaeländet bör väl räknas som i högsta grad ofrivilligt och oväntat.

Men jävlar i min låda vad mycket sura miner det blev när reglerna för a-kassan förändrades – förbättrades, enligt mig – på grund av coronaskiten som slog ner.

Äntligen gick regering med samarbetspartier på vänsterns linje med förenklad a-kassa. Då snackas det om orättvisa så tangentborden blir sönderslagna. Folk är helt enkelt förbannade på förändringen.

Har vi som betalat avgift till a-kassan "i hundra år" blivit blåsta? Jag ser det inte så. Jag ser inte ens orättvisan. Det är sant att alltför

många inte är medlemmar i facket eller, faktiskt ännu värre, inte i a-kassan. Givetvis tycker jag att medlemskap i en fackförening är viktigt. Och att försäkra sin inkomst är inte alls dumt.

Jag har pratat med många sjömän som inte varit med i a-kassan. "Jag har aldrig varit arbetslös" är ett klassiskt argument för att inte gå med. Eller "mitt yrke behövs alltid". Dessa argument tog corona effektivt död på. Det finns också en stor grupp som av ren okunskap inte gått med. Jag vet inte om vi ska skylla på oss fackliga där.

Är det rättvist att reglerna för a-kassa förändrades? Ja, jag tycker verkligen det! Jag som varit medlem i en drös av år blir varken sur eller avundsjuk på att "det går att släntra in på ett bananskal". Är det bättre att okunniga, ignoranta och andra som stått utanför blir helt utan inkomst? Ska vi självgoda som varit medlemmar sitta och gotta oss och säga "skyll dig själv"? Hur i h-e gynnar det någon?

Vi måste hitta tillbaka till solidaritet, släppa egoismen och istället se till den stora massan. Som i sviterna av ett virus råkar vara en väldigt stor massa.

Alternativet är ingen inkomst. Och tro mig, det finns gott om arbetsgivare som likt gamar kommer att utnyttja det så fort läget börjar återgå till det normala. Det leder till lönedumpningar för oss alla. Om valet står mellan en a-kassa anpassad för fler eller att sänka lönen rejält, well, då är mitt val extremt enkelt.

IDA WALLIN



Annon

Få Seko sjöfolks solet direkt hem till dig!

Seko sjöfolk och ETC El bygger idag en stor solcellsanläggning på 1 MW i ETC Solpark i Katrineholm. Seko sjöfolk äger solcellerna och säljer elen till elbolaget ETC El som sen levererar elen till kunder runt landet. För att du ska kunna få Seko sjöfolks solet behöver du därför byta till ETC El som din elleverantör. Det är snabbt och enkelt att göra. Vi vet att du kommer att bli nöjd. Därför har vi ingen bindningstid.

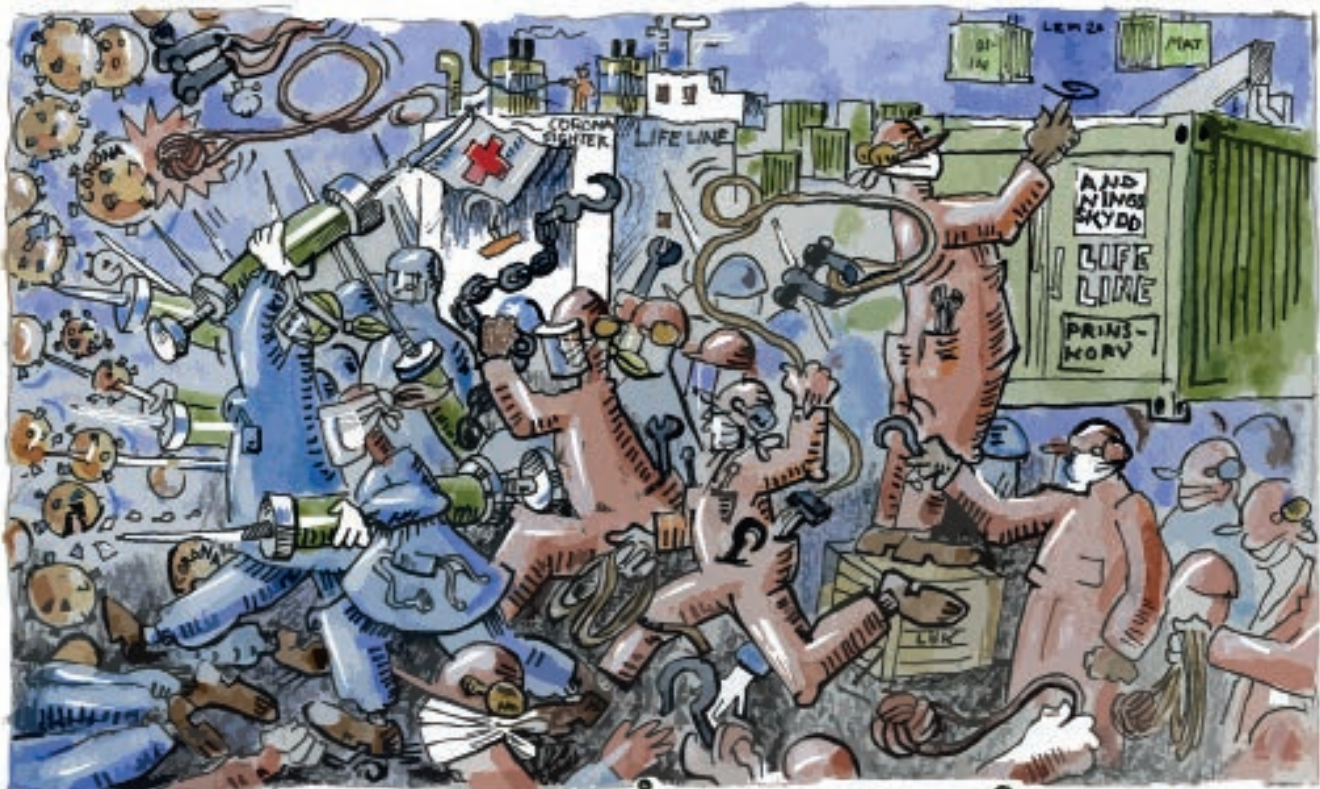
ETC El erbjuder 100 % förnybar el - på riktigt! **All vår el är märkt Bra Miljöval.**

Seko sjöfolk och ETC El bjuder dig på 400 kWh solet när du byter till ETC El.

Bli del i omställningen. Tillsammans skapar vi mer ren solet i Sverige. Du byter enkelt till ETC El på www.etcel.se



ETC EL



VID FRONTEN SOM VANLIGT VÅRDPERSONAL, SJÖFOLK OCH STUVERIARBETARE.

Annon från Sekos a-kassa

Pressat läge när fler blir arbetslösa

Från a-kassan

I pandeminns spår är både luft- och sjöfartens hårt drabbad.

Det syns hos a-kassan redan nu – och det kommer att synas en lång tid framöver.

De senaste månaderna har arbetslösheten ökat och personalen på Sekos a-kassa jobbar hårt för att hålla en riktigt god medlemservice.

– Trots att det är pressat har vi läget under kontroll så här långt, säger Affe Mellström, kassaförståndare.

– Vi gör vad vi kan för att ställa om resurserna så att vi så effektivt som möjligt ska kunna möta medlemmarnas behov.

Ökade kostnader väntar
Besluten om tillfälligt höjda ersättningsnivåer i a-kassan är viktiga

för att hålla igång samhället när arbetslösheten stiger snabbt. Taket i försäkringen har höjts med nästan 300 kronor om dagen.

– Besluten är så klart både nödvändiga och rimliga ur medlemmarnas perspektiv. Men ett problem är att a-kassorna drabbas av en kraftigt ökad finansieringsavgift om vi inte kompenseras för det. Så här långt har vi inte fått några signaler om sådan kompensation.

Enbart digitalt inträde i a-kassan

Under våren har a-kassan skrotat pappersinträdet till förmån för webbansökan och sms.

– Vi har automatiserat hela vår

medlemshantering vilket underlättar både för medlemmar och våra anställda, säger Alexander Angst, försäkringschef på Sekos a-kassa.

Automatiseringen innebär att den som vill bli medlem gör sin ansökan på sekosakassa.se och signerar direkt med e-legitimation. Alternativet är att skicka ett sms

till 71350 med texten SEKOSAK så ringer någon från a-kassan upp.

– De senaste åren har vi nästan enbart fått digitala ansökningar så detta blir ingen stor förändring. Den som inte kan signera digitalt kan ändå fylla i webbformuläret och välja att få sin ansökan hemskickad för underskrift.

	SVENSKA UNITE 22 TILL 10 MÅN. QREN RENTAL BANK SILVER 150000 150000 150000 ALLA KONTAKT	VÄR FOR "THE AUNEIRA (JUNIOR) FALL- NETS LAGENS LEDER LAGE	14 DO LEMPHOEN 14 SIGNALLAGSOM FOR 14000000 KRYTVE KAWAN- ZEN 1000 FALANT	Uppläsn non den All.
CHERSEA OCH DVLITO VÄNEMERS STATION	AKREVA 100000 KAWA CHIT FOR	KAN AYS VISIÖRE 100000 BAGGARE 100000	EN ARBETARE SYSTEM BAGGARE HAWAII 100000	SEPAR 100000 LÄNG 100000
TUG ALLA FAR OM- SÖRE RENTAL- ER RENTAL- ER RENTAL- ER RENTAL- ER RENTAL- ER	100000 100000 100000 100000 100000	100000 100000 100000 100000 100000	100000 100000 100000 100000 100000	100000 100000 100000 100000 100000
RENTAL- ER RENTAL- ER RENTAL- ER RENTAL- ER RENTAL- ER	100000 100000 100000 100000 100000	100000 100000 100000 100000 100000	100000 100000 100000 100000 100000	100000 100000 100000 100000 100000
RENTAL- ER RENTAL- ER RENTAL- ER RENTAL- ER RENTAL- ER	100000 100000 100000 100000 100000	100000 100000 100000 100000 100000	100000 100000 100000 100000 100000	100000 100000 100000 100000 100000
RENTAL- ER RENTAL- ER RENTAL- ER RENTAL- ER RENTAL- ER	100000 100000 100000 100000 100000	100000 100000 100000 100000 100000	100000 100000 100000 100000 100000	100000 100000 100000 100000 100000

Bra att veta som medlem i Seko sjöfolk

Medlemsavgift

För aktiv medlem är avgiften till förbund och a-kassa 438 kr/mån. För pensionär är avgiften till förbundet 142 kr/mån.

Reducerad medlemsavgift

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

Ungdomsmedlemskap

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

Betalning av medlemsavgift

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

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

Betalning från utlandet:

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

Utlandsadress/tillfällig adressändring

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

Arbetslös

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

Försäkringar

I ditt medlemskap ingår en rad försäkringar hos Folksam. På www.folksam.se/sekosjofolk finns mer information. Du som jobbar på en arbetsplats med kollektivavtal har även ett flertal kollektivavtalade försäkringar. Mer information om dessa finns på www.afaforsakring.se.

LOKALA FACKLIGA FÖRETRÄDARE

Rederi Ballerina

Kontaktombud Eric Gustafsson,
070 489 88 27,
rederiballerina@hotmail.com
Kontaktombud Joakim Andersson,
076 019 72 76

Blidö Sundsbolaget

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

Destination Gotland

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

Djurgårdens Färjerederi

Kontaktombud Lisa Rosberg,
073 984 54 52, lisa.rosberg@gmail.com

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
Vice sektionsordförande Marina Bergbo-Fellenius,
knallen2009@hotmail.com

Finnlines Ship Management

Kontaktombud Annika Stupers,
070 910 03 98, petrusludo@yahoo.se

ForSea

Sektionsordförande Tiziana Cavalli De Lonti,
076 326 15 74,
titti.cavalli@forseaferry.com
Vice sektionsordförande Mats Lindgren

Gota Ship Management

Kontaktombud Martin Karlsson,
076 778 04 50,
martin76karlsson@gmail.com

Gävle Hamn

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

Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik

Kontaktombud Hans Johansson,
073 708 74 07,
grytlymmel@hotmail.com

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 Kenny Hasselqvist,
073 442 44 73,
kennyhasselqvist@rocketmail.com

Silja Line

Sektionsordförande Folke Matrosow,
08 666 34 11, 070 623 34 41,
seko@tallinksilja.com
Vice sektionsordförande Pierre Haglund

Stena Line

Sektionsordförande Mahmoud Sifaf,
031 85 53 56,
mahmoud.sifaf@stenaline.com
Vice sektionsordförande Daniel Holmgren,
031 85 87 57,
daniel.holmgren@stenaline.com
Vice sektionsordförande Ulf Norström,
031 85 87 69,
ulf.norstrom.go@stenaline.com

Strömman Turism & Sjöfart

Kontaktombud Lisa Rosberg,
073 984 54 52,
lisa.rosberg@gmail.com

Svitzer Faroe Islands

Kontaktombud Daniel Oscarson,
070 647 70 20,
daniel.oscarson@hotmail.com

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

Utö Rederi

Kontaktombud Samuel Wingårdh,
070 774 25 17,
samuelmwingardh@gmail.com

Viking Icebreaker

Kontaktombud Jimmy Lundberg (Ale),
070 236 85 41, skaunski@icloud.com
Kontaktombud Nils-Erik Helleberg (Atle),
070 368 32 53,
nissehelleberg@outlook.com

Viking Line

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

Wallenius Marine

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



Returadress: 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 ÄRENDEN

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

Sekreterare Jonas Forslind

jonas.forslind@seko.se
Tel: 031 42 95 34

Kassör Chang Strömberg

chang.stromberg@seko.se
Tel: 031 42 95 32

Ombudsman 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

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