

SJÖMANNEN

NUMMER 1, 2020



PREMIÄR FÖR SJÖSTJÄRNA

8

Utökad bemanning
på M/S Visborg
▶ 4

Ökad dödlighet
för sjömän
▶ 12

Politiker på
prao ombord
▶ 18

Lösningarna är nästan gratis

Ett nytt decennium har startat – och det innebär att jag som 55-årig lönnfet gubbe nu har varit fackligt aktiv i fem decennier. 2020 är ju tämligen färskt och under mitt första decennium var jag lokalt aktiv ombord i de fartyg jag seglade på under 1980-talet.

Jag minns när jag började i Svenska Sjöfolksförbundet som praktikant i oktober 1994. Han som var avtalsansvarig på den tiden hade varit iland i 17 år, och jag ansåg att han inte visste mycket om vad som gällde till sjöss då. Självt har jag varit iland sedan mars 1996 och det är alltså 24 år sedan...

När jag valdes till klubbordförande på dåvarande B&N, med 44 svenskflaggade fartyg och 450 anställda i manskapsbefattning, hade Sjöfolksförbundet haft ett antal stora slag mot register och fiffelflaggade kryssningsfartyg som försökte etablera reguljär trafik på Sverige.

Så blev det lite lugnare inom sjöfarten och sjöarbetsmarknadens parter samlades för att göra politik ihop med dåvarande sosseledd regering. Vi lyckades få till bruttomodellen och tre år senare (2001) kom nettomodellen, som är det netto-lönesystem som redarna erhåller idag. Om vi inte hade lyckats hade vi nog inte haft mycket sjöfart kvar efter millennieskiftet. Och det är just samarbetet som är nyckeln till framgång.

I finanskrisens kölvatten stod vi än en gång på varsin sida om staketet och hade olika uppfattningar och stred om vägen framåt. Och förra decenniet etablerades det kanske starkaste samarbetet mellan sjöarbetsmarknadens parter; det som ledde oss till samlingsnamnet Blå Skatt och senare Blå Tillväxt.

» Samarbete är nyckeln till framgång

Jag upplever att det idag blivit svårare att få gehör och förståelse för sjöfartens problem – även när lösningar presenteras som kräver ytterst små ekonomiska insatser och som skulle få svensk sjöfart att, jag ska inte säga blomstra, men den skulle lätt kunna bli femtio procent större än idag och kanske ännu större på sikt.

Just nu är vi på väg in i detta decenniums första lönerörelse. Och det som är så bra för svensk sjöfart är att parterna har grundat en sjöfartspolitisk plattform med givna förutsättningar för branschen med stabila avtal och överenskommelser. Årets lönerörelse kommer att gå lika bra eller lika dåligt för arbetssäljarna och arbetsköparna, oavsett bransch.

När nu mitt femte decennium som facklig företrädare har startat så hoppas jag att vi visat staten att vi har tagit vårt ansvar, och att vi även fortsättningsvis tar ansvar. Och att staten från sitt håll visar att man vill satsa på sjöfarten och tar sitt ansvar genom att vidareutveckla nettomodellen till 100 procent igen, gör tonnageskattningen 2.0 mer inkluderande och enkel, samt tar bort stämpelskatten och istället inför en administrativ avgift vid inflaggningar.

Man brukar säga att man ska börja med lågt hängande frukter. I sjöfartens fall är det fallfrukt och den brukar man få gratis. Och i budgetsammanhang för statens utgifter, så är lösningarna för sjöfarten nästan gratis – och för det får man bättre miljö och fler arbetstillfällen.

KENNY REINHOLD
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK





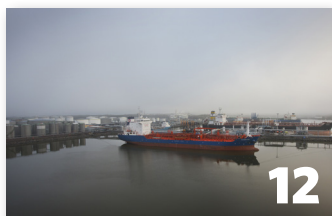
Nätverket Sjöstjärna träffades i Stockholm

I januari ordnade Seko sjöfolks kvinnliga nätverk Sjöstjärna en första träff i Stockholm. Ett 50-tal kvinnor deltog. Temat var arbetsmiljö och på programmet stod föreläsningar, mingel och nätverkande. På bilden pågår ett grupparbete om sociala konstruktioner.



Politiker testade arbetsmiljön

Riksdagsledamoten Saila Quicklund (M) följde med ombord på Viking Cinderella för att se hur besättningens arbetsmiljö ser ut. Hon är förutom politiker även utbildad sjukgymnast.



Högre risk för sjömän

En ny studie visar att risken att avlida i hjärt-kärlsjukdom är högre för vissa grupper av sjömän än genomsnittet. En orsak kan vara att sjömän utsätts för en rad riskfaktorer.



Få koll på årsarbetstid

Årsarbetstidsavtalet är ett underavtal till Färjeavtalet som använts länge i flera rederier. I januari infördes det i Stena Line. Vi förklarar de viktigaste punkterna i avtalet.



1964 och framåt

1964 publicerades en novell av författaren Ove Allansson i Sjömannen. Det blev starten på ett långt samarbete. Läs Lennart Johnssons reportage om Oves medverkan i Sjömannen.



Trött på motvinden

När majoriteten i riksdagen består av partier som inte är intresserade av att förbättra för arbetare kan det fackliga jobbet kännas motigt, skriver Ida Wallin i sin krönika.

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: Cecilia Bengtsson, Styröbolaget.

Foto Magnus Glans

Tidningen Sjömannen finns även på www.sjomannen.se





Avspark för avtalsmatchen

I januari träffades Seko och Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF) för ett första möte om vårens avtalsförhandlingar.

– Vi hade en god dialog och gick igenom våra respektive yrkanden ytligt, säger Joakim Hellmouth, ombudsman i Seko och ansvarig för sjöavtalen.

Under våren ska kollektivavtalen på storsjö-, färje- och bogserområdet omförhandlas. Den 10 januari hölls ett första möte mellan fack och arbetsgivare för att prata om hur förhandlingarna ska läggas upp. Joakim Hellmouth och Kenny Reinhold, ordförande i Seko sjöfolk, träffade SARF:s representanter Lars Andersson och Fredrik Holmberg.

– På mötet i januari hade vi bara lättare diskussioner så det finns inte mycket att berätta. Vi har en god dialog om hur vi ska sköta avtalsförhandlingarna och vi har bestämt datum för kommande förhandlingar, säger Joakim Hellmouth.

Parterna har ännu inte växlat yrkanden. Med yrkanden menas vilka krav parterna vill få igenom i förhandlingarna.

– Vi har diskuterat våra respektive yrkanden ytligt, men ska gå igenom dem mer grundligt på ett möte den 6 april. Det finns också lite frågor som vi ska reda ut, säger han.

I april träffas "lilla avtalsdelegationen". Från fackligt håll består den av Joakim Hellmouth, Kenny Reinhold och ombudsman Peter Skoglund.

Seko står bakom LO-samordningen som bland annat innehåller krav på löneökningar med 3 procent och stärkt skydd mot sexuella trakasserier i arbetslivet. Utöver det har Seko en rad egna yrkanden som mejslats fram ur de avtalsmotioner som medlemmar skickat in samt de prioriteringar som gjordes på en avtalskonferens i november.

Själva avtalsförhandlingarna hålls i Stockholm under andra hälften av april. Då deltar hela avtalsdelegationen, som från Sekos håll består av förtroendevalda från olika rederier.

Text Klara Johansson

Transportstyrelsen utökad bemanning



Foto Jörgen Tiger

Transportstyrelsen beslutar att Destination Gotland ska utöka säkerhetsorganisationen på M/S Visborg med sex personer. Det tidigare bemanningsbeslutet upphävs och ersätts av ett nytt.

Enligt det nya beslutet ska M/S Visborgs bemanning, utöver säkerhetsbesättningen på 22 personer, bestå av 19 personer när fartyget har färre än 900 passagerare och 27 personer vid fler än 900 passagerare.

Det är sex personer fler än vad som krävs i nuvarande säkerhetsbeslut. Orsaken är att de snabba beredskapsbåtarna ska kunna bemannas vid övergivande av fartyget, vilket inte görs i nuvarande alarmplan.

Nybyggda M/S Visborg levererades förra året och går i trafik för Destination Gotland. När fartyget fick sitt nuvarande säkerhetsbeslut var det med kravet att fartygets säkerhetsorganisation skulle provas operativt vid en övning. Det gjordes i juni förra året. Under övningen noterade Transportstyrelsen att de snabba beredskapsbåtarna inte bemannades vid övergivande av fartyget. Rederiet menar att det finns risker med att sjösätta båtarna beroende på väder, och efter-

som fartyget är utrustat med ett slutet evakueringsystem med täckta livflottar så behöver ingen hamna i vattnet vid övergivande av fartyget.

Men de argumenten bet inte på Transportstyrelsen. Myndigheten anser att det ändå finns en överhängande risk att personer hamnar i vattnet, och att de snabba beredskapsbåtarna ska kunna bemannas och användas vid ett sådant tillfälle.

» Transportstyrelsen har godkänt vår alarmplan i stort

CHRISTER BRUZELIUS, VD

Christer Bruzelius, vd för Destination Gotland, säger till Sjömannen att rederiet omedelbart kommer att se över organisationen utifrån Transportstyrelsens krav.

– Vi har sett bemanningen av snabba beredskapsbåtar som något man gör under fartygets övriga verksamhet, för att assistera och plocka upp människor ur havet, säger Christer Bruzelius. Men nu när Transportstyrelsen lyfter fram detta och säger att de ska kunna användas vid övergivande av fartyget, så får vi natur-

kräver

ligtvis beakta det. Vi kommer inom kort att ta fram en ny alarmplan där vi uppfyller kraven som Transportstyrelsen ställer.

Christer Bruzelius är noga med att påpeka att Transportstyrelsens nya beslut bara handlar om momentet att bemanna de snabba beredskapsbåtarna. Inte om fartygets alarmplan i stort.

– När det gäller alarmplanen i stort så har Transportstyrelsen godkänt både den och övningen som gjordes i somras.

Det är inte givet att M/S Visborgs totala besättning utökas med sex personer i och med det nya säkerhetsbeslutet.

– Normalt är vi fler ombord än vad det tidigare beslutet krävde, och vår avsikt är att vi ska hantera detta med den numerär vi redan har ombord, säger Christer Bruzelius.

» Med större säkerhetsbemanning har besättningen en sportslig chans

PETER SKOGLUND, OMBUDSMAN

Seko sjöfolk har ända sedan M/S Visborg sattes i trafik kraftigt kritiserat att fartygets säkerhetsbesättning utgått från de äldre färjorna. M/S Visborg har fler utrymmen att söka igenom, ett ytterligare däck och längre utrymningsvägar, och facket har därför bedömt att säkerhetsbemanningen behöver utökas med minst fem personer för att kunna garantera säkerheten ombord.

– Jag är glad att Transportstyrelsen äntligen insett att det är väsentlig skillnad på de gamla SF1500-fartygen och de nya SF1650, säger Peter Skoglund, ombudsman i Seko sjöfolk.

Han poängterar att det är viktigt både för besättning och passagerare att säkerheten höjs ombord.

– Med en större säkerhetsbemanning har besättningen en sportslig chans att kunna utrymma och överge fartyget på ett bra sätt i skarpt läge, säger Peter Skoglund.

Text Klara Johansson



Foto Fabian Westerlund

Fabian Westerlund är ordförande i Eckerösektionen. Ombudsman Oskar Lindskog var valförrättare när de nya fartygssektionerna valde ledamöter.

Eckerö får fartygssektioner

M/S Eckerö och M/S Birka Stockholm inrättar egna fartygssektioner. Tanken är att öka den fackliga närvaron ombord i Eckerösektionens två fartyg.

– Äntligen! Min övertygelse är att fartygssektioner är ett bra sätt att göra facket mer synligt ombord, och det behövs. Syns vi inte så finns vi inte! Flera rederier har dessutom fartygssektioner sedan länge, säger sektionsordförande Fabian Westerlund.

Fartygssektionerna ska hantera och ansvara för den löpande verksamheten ombord tillsammans med sektionsstyrelsen. Förutom det positiva i att facket kommer närmare medlemmarna, hoppas Fabian att fartygssektionernas införande även kan avlasta sektionsordföranden.

– Seko sjöfolks instruktioner för vad sektionerna ska jobba med är rätt omfattande. Det har kanske hamnat en del på mitt bord, serviceärenden och sådant som tar tid men egentligen är lättare att lösa lokalt ombord. Att inrätta fartygssektioner kan vara ett sätt att frigöra lite tid för mig, säger han.

Att Eckerö hittills inte haft fartygssektioner förklarar Fabian med att man inte tillhört det svenska sjöfacket så länge, och att den lokala fackliga organisationen behövt några år på sig att komma fram till den här lösningen.

Fartygen gick från finsk till svensk flagg 2009.

– Det svenska sättet att arbeta fackligt skiljer sig från det finska. Min erfarenhet från finskflaggade fartyg är att det fackliga arbetet inte märks fullt lika mycket. Det kan bero på att det inte fanns samma möjlighet att teckna lokala avtal. Min

uppfattning är att alla fartyg hade samma avtal och att de ofta gällde länge, och då finns det inga frågetecken. Den svenska modellen, däremot, med möjligheten att teckna lokala avtal på i princip varje fartyg, kan göra det svårare för medlemmen att hålla koll på vad som gäller, speciellt när de byter arbetsplats mellan färjerederierna. Det har jag flera exempel på och det kanske är ytterligare ett skäl för lokala fartygssektioner, säger Fabian.

Oskar Lindskog, ombudsman i Seko sjöfolk, var valförrättare när det valdes ledamöter till de nybildade fartygssektionerna. Han är glatt överraskad att intresset var så stort.

– Det visar att intresset för fackliga frågor överlag är stort i rederiet, säger han.

Att starta fartygssektioner ligger i linje med Seko sjöfolks verksamhetsplan om att öka medlemsdemokratin och närheten till medlemmarna, påpekar Oskar. Ämnet ligger honom varmt om hjärtat.

– Det har alltid varit viktigt för mig att värna om medlemsdemokrati genom årsmöten och liknande, säger han.

Fyra ordinarie ledamöter valdes till varje fartygssektion samt fyra ersättare i M/S Eckerö och sex ersättare i M/S Birka. Alla ledamöter är valda på två år.

Fabian Westerlund ser fram emot att fartygssektionerna ska dra igång sitt arbete. Det gläder honom att flera ledamöter är ganska nya som fackligt aktiva.

– De gamla rävarna är jätteviktiga, ingen tvekan om den saken. Men, det är roligt att det kommer in lite nytt blod också, det behövs lite nytt jävlar anamma, säger han.

Text Klara Johansson



Wisby Tankers flaggar in

Wisby Tankers flaggar in två av sina 50 000-tonnare till Sverige. De blir de första tankfartygen som går i world-wide-trafik under svensk flagg på många år.

Den 16 december skiftade tankfartyget Wisby Pacific till svensk flagg. Drygt en månad senare följde Wisby Atlantic efter. Båda fartygen är byggda 2017 och har haft Bahamasflagg fram till nu.

Jonas Engström, vd för Wisby Tankers, är glad över inflaggningarna.

– Det är jätteroligt. Vi är inte först när det gäller inflaggning men vi är först att flagga in tankfartyg av den här storleken, säger han till Sjömannen.

Fartygen går i timecharter för Stena Bulk och rör sig över hela världen.

Flaggskiftet sker av flera orsaker.

– Vi har ett stort antal svenska anställda som hamnat i bekymmer med Skatteverket eftersom de arbetat på int-flagg [fartyg med utländsk flagg där Internationaliseringsavtal finns tecknat, 183-dagarsregeln, reds anm]. Nu har de blivit väldigt högt beskattade för en inkomst som är tänkt att vara en nettolön utan beskattning, och då kan de tyvärr inte jobba kvar hos oss under utländsk flagg. Vi var tvungna att hitta en lösning för att få behålla dem, säger Jonas Engström.

Ni flaggar in för att era anställda ska stanna kvar?

– Det stämmer. Vi har personal med lång erfarenhet och att kunna behålla dem är helt avgörande för oss. Vi har två killar i manskapsbefattning som varit hos oss sedan vi startade för 20 år sedan och ett 40-tal svenskar i befälspositioner.

Kommer flaggbytet att innebära fler jobb?

– Det har vi tänkt. Vi har tecknat svenska kollektivavtal med både Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen för att säkra de jobb som redan finns.

Rent generellt behöver möjligheterna förbättras för svenska sjömän när

det gäller såväl jobb som utbildningsplatser, menar Jonas Engström.

– Finns det inga arbetstillfällen så finns det heller ingen anledning att utbilda sig inom sjöfart. Det drabbar både fartyg och landorganisationer plus att sjöfarts-kompetensen på sikt försvinner från Sverige, säger han.

» Att kunna behålla vår personal är helt avgörande för oss

JONAS ENGSTRÖM, WISBY TANKERS



Numera står det Lidköping i aktern på både Wisby Pacific och Wisby Atlantic. Fartygen skiftade från Bahamasflagg till svensk flagg i december respektive januari.

Wisby Atlantic och Wisby Pacific kommer inte att gå in i det svenska tonnageskattesystemet. Som systemet är utformat idag menar Jonas Engström att rederiet inte har möjlighet att gå med.

– Vår bransch är väldigt konkurrensutsatt och vi måste vara beredda på att göra förändringar i villkor och tonnage utifrån rådande marknadsutsikter. Vi kan inte binda upp oss på tio år. Den uppfattningen delar jag nog med andra tankredare, säger han.

Jonas Engström är också kritisk till dagens stämpelskatt, en registeravgift som

Transportstyrelsen tar ut när fartyg flaggar in till Sverige.

– Det blir en häftig summa för fartyg i den här storleken. Vi tvekade in i det längsta men bestämde oss för att ta kostnaden den här gången. Jag vet att det arbetas intensivt i branschen för att få till förändringar och göra svensk flagg mer konkurrenskraftig. Vår stämpelskatt är oerhört mycket högre än andra länders avgift, säger han.

Kommer övriga nio fartyg i Wisby Tankers flotta också få svensk flagg?

– De blir kvar under annan flagg tills

vidare. Det finns inga omedelbara planer på att ta in dem till Sverige. Nu tar vi in dessa två och ser hur det går. Vi hoppas att Sverige som sjöfartsnation ska stärkas och att inflaggningar som vår ska ge råg i ryggen hos de politiker som stöttar sjöfarten. Det behövs mer politiskt fokus på sjöfart än vad som finns idag. Jag hoppas att det ska ge avtryck att vi från redarhåll tar hem fartyg och visar att vi vill bedriva sjöfart under svensk flagg, säger han.

Peter Skoglund, ombudsman i Seko sjöfolk, ser mycket positivt på att Wisby Tankers flaggar in.

– Det är väldigt roligt att vi får tillbaka den här typen av sjöfart under svensk flagg. Det har vi inte haft på många år. Mycket positivt att redare vågar ta såhär stora steg in i Sverige, säger han.

Politiskt borde det dock hända mer, menar Peter Skoglund.

– Det är tråkigt att politikerna inte håller samma steg som redarna gör. Redarna gör massor av bra grejer men politiken hänger tyvärr inte med. Där är jag mycket besviken, säger han.

I samband med förhandlingen om inflaggning mellan Seko sjöfolk och Wisby Tankers tecknades nya IBF-avtal för rederiets övriga nio fartyg med utländsk flagg.

Text Klara Johansson

Fler lastägare för schysta transporter

Det nystartade samarbetet för schyst sjöfart, Responsible Shipping Initiative, har redan vuxit. I december anslöt sig stålföretaget SSAB.

Responsible Shipping Initiative (RSI) är ett samarbete mellan transportköpare. De gör egna inspektioner av fartyg de anlitar och delar informationen med varandra. Målet är att höja standarden inom sjöfarten och göra det svårare för rederier som inte sköter sig att få laster. I dagsläget har RSI tre fartygsinspektörer knutna till sig.

Vid lanseringen i december var fyra stora företag anslutna till samarbetet: EFO, Södra Skogsägarna, Stockholm Exergi och Lantmännen. Någon vecka senare anslöt sig stålföretaget SSAB.

– Vi förde diskussioner med dem länge och i december blev det klart. Det är väldigt roligt att de kommer med, säger Sebastian Tamm, logistikchef på EFO.

Linda Leifsdotter, hållbarhetsspecialist på Stockholm Exergi, är glad att RSI kommit igång.

– Vi vill vara ansvarstagande genom hela leverantörskedjan och det här är en del i vårt hållbarhetsarbete, säger hon.

Standarden inom detta segment av sjötransporter, bulk, har generellt inte varit lika hög som inom exempelvis tank.

– Vi har 300 båtar om året bara hos Stockholm Exergi och det är svårt för oss att följa upp allihop själva. Att dela på arbetet såhär gör att vi enklare och mer effektivt kan få upp nivån i branschen, säger Linda Leifsdotter.

RSI hoppas växa och för diskussioner med ytterligare en handfull transportköpare som funderar på att gå med.

– Jag tror att fler vågar hoppa på nu när vi startat på riktigt. Och när vi blir fler medlemmar sprids informationen



Linda Leifsdotter, Stockholm Exergi.

lättare som ringar på vattnet, säger Sebastian Tamm.

Möjligheten att förändra ökar ju fler som samarbetar.

– Det blir ett annat tryck när flera stora transportköpare ligger bakom. Då vet redarna vad som krävs och vad de måste leva upp till om de ska få uppdrag, säger Linda Leifsdotter och fortsätter:

– Vi ser detta som ett långsiktigt arbete där vi successivt kan höja nivån i branschen mer och mer. Med tiden kan vi rikta in oss på specifika områden där vi sett att det finns problem. Tillsammans kan vi komma på smarta och görbara sätt att ställa krav.

Sedan lanseringen har RSI träffat flera andra aktörer inom sjöfarten. I vår ska de delta på ett möte som Transportstyrelsen håller varje år.

– Det har saknats transportköpare i det sammanhanget och eftersom RSI representerar flera företag fick vi frågan om att delta, säger Sebastian Tamm.

Text Klara Johansson

M/S Thjelvar på väg hem

Dagen före nyårsafton levererades den nybyggda passagerarfärjan M/S Thjelvar till Gotlandsbolaget.

Thjelvar är systerfartyg till Visborg som leverades ett år tidigare. Båda fartygen är byggda på GSI-varvet i Kina.

Hemfärden från Kina påbörjades i januari. Väl i Sverige ska fartyget på varv för kompletterande utrustning. M/S Thjelvar har kapacitet för 1 650 passagerare och omkring 500 personbilar.

– Med M/S Thjelvar har vi ytterligare ett fartyg som drivs med LNG och tar därmed ytterligare ett steg mot vår vision om en klimatneutral färjetrafik, säger Gotlandsbolagets vd Håkan Johansson i ett pressmeddelande.

Systerfartyget M/S Visborg går sedan våren 2019 i trafik för rederiets dotterbolag Destination Gotland.

Konsumenter värnar om miljön

Två av tre svenska konsumenter är beredda att välja en längre leveranstid för en vara om transportsättet är mer klimatsmart än det snabbaste transportsättet. Det visar en ny Sifo-undersökning.

Det sägs ofta att konsumenter vill ha sina varor så snabbt och billigt som möjligt, vilket gynnar mindre hållbara transportslag som lastbilar och flyg. Men det stämmer inte, enligt en undersökning gjord i samband med en rapport från Sjöfartsverket om transporter och sjöfartens möjligheter att bidra till klimatpolitiska mål.

– Transportköparna inom näringslivet har sedan länge agerat efter logiken om lägst pris och kortast transporttid. Det är därför glädjande att hela två av tre konsumenter prioriterar hållbara leveranser framför korta transporttider, säger Katarina Norén, generaldirektör vid Sjöfartsverket, i ett pressmeddelande.

Många vet enligt undersökningen att sjöfarten är mer hållbar än transporter med flyg och lastbil.

– Jag uppmanar nu Sveriges konsumenter att börja ställa tydligare krav på hållbara transporter, säger Katarina Norén.

ÅRSARBETSTIDSAVTAL I januari höll Seko sjöfolk en utbildning om Årsarbetstidsavtalet för förtroendevalda i Stena Line. 16 deltagare fick under två dagar information om avtalet (som nyligen införts i rederiet) för att sedan kunna sprida kunskapen ombord. Ombudsmännen Mikael Lindmark och Peter Skoglund höll i kursen tillsammans med Stenas fackliga sektion. Läs mer om Årsarbetstidsavtalet på sidan 16-17.



"Vi är på väg"

En typisk sjöman har kaptensmössa, randig tröja och pipa.

Schablonbilden lever kvar trots att 40 procent av Seko sjöfolks medlemmar är kvinnor.

– Vi behöver omdefiniera bilden av yrket, säger arbetsmiljöforskaren Cecilia Österman som föreläste för ett femtiotal kvinnliga sjömän på Sjöstjärnas nätverksträff.

TEXT Klara Johansson FOTO Magnus Glans

Intresset var stort när Seko sjöfolks kvinnliga nätverk bjöd in till träff. Platserna tog slut på nolltid. Många som kommit hit är vanliga medlemmar utan fackliga uppdrag.

– Jag ser det som ett tecken på att nätverket är eftertraktat, säger ombudsman Ida Wallin.

En av deltagarna är Amanda Tiopira som jobbar inom restaurang på Stena Vision. Hon har flera kvinnliga kollegor ombord som också ville gå på nätverksträffen men som inte fick plats.

– Jag frågade dem om de ville att jag skulle ta upp något särskilt. "Gå dit och lyssna och berätta för oss" bad de. Vi ska ha ett eget möte när jag kommer ombord igen, säger hon.

Temat för dagen är arbetsmiljö.

Statistik från Arbetsmiljöverket visar att kvinnor i högre grad blir sjuka av sina jobb medan män oftare drabbas av olyckor med sjukfrånvaro och dödsfall. Statistiken visar också att kvinnor och män gör olika saker på jobbet även om de har samma yrke.

– Män har generellt större variation i sina arbetsuppgifter medan kvinnor ofta jobbar repetitivt. Kvinnor plockar saker med händerna och lyfter i obekväma positioner. Män gör snabba tunga lyft, kör maskiner och använder verktyg, säger Helené Zallin som är arbetsmiljöombudsman i Seko.

Alla har enligt lag rätt till bra arbetsmiljö. Men verkligheten är inte rättvis, menar Cecilia Österman, arbetsmiljöforskare vid Linnéuniversitetet.

– Kvinnor tvingas oftare än män sluta jobba i förtid för att de är

helt utslitna – mentalt eller fysiskt. Det beror inte på att vi är svaga. Det finns vissa biologiska olikheter men de förklarar inte de skillnader som finns, säger hon.

Till sjöss sker många av arbetsolyckorna inom intendentur. Statistik över inrapporterade arbetsolyckor 2014–2016 visar att intendenturpersonal utgör 49 procent av de anställda men står för 70 procent av

olyckorna. Vanligast är fallolyckor. Kvinnor står för 44 procent av olyckorna men utgör endast en tredjedel av de anställda.

– Trots det ägnar vi ganska lite tid åt att titta på arbetssituationer som framför allt kvinnor har ombord, säger Cecilia Österman.

När det pratas om risker till sjöss nämns ofta förtöjning. Förtöjningsolyckorna är få men får ofta allvarliga konsekvenser.

–För intendenturpersonalen kan känslan bli att "jag ska inte komma dragande med mina tunga tallrikar, eller att det är lite halt på golvet i byssan, när folk dör i förtöjningsolyckor", säger Cecilia.

– Men vi kan inte bara jobba med de risker som har allvarliga konsekvenser men tack och lov inträffar sällan, fortsätter hon. Vi måste också ta tag i de olyckor som inträffar ofta, även om de inte får lika uppenbart allvarliga konsekvenser. Även till synes bagatellartade olyckor kan få förödande konsekvenser för den enskilde individen med livslånga men, smärtor och utslagning från arbetslivet.

Rent generellt kan mycket göras i förebyggande syfte för att få ner antalet olyckor och sjukskrivningar på en arbetsplats. Cecilia tar upp arbetstidens förläggning. Att bara jobba dagtid är svårt ombord, men om skiftarbete är nödvändigt så har det visat sig att kroppen mår bäst

» Män har generellt större variation i sina arbetsuppgifter

HELENÉ ZALLIN

Arbetsmiljö var temat för dagen. I pauserna kunde deltagarna svara på frågan "Vad behövs för att din arbetsmiljö ska bli bättre?"





Ett femtiotal sjömän deltog på Sjöstjärnas nätverksträff i Stockholm. Här är det Kristel Pettersson, mässman på isbrytaren Atle, som håller i mikrofonen.



"Skriv upp så många förolämpningar ni kommer på för kvinnor och män", uppmanade Cecilia Österman och ledde in gruppen i en diskussion om sociala konstruktioner.



Storträffen i januari blir troligen den enda i sitt slag. Det fortsatta arbetet i nätverket bygger på att kvinnor i Seko sjöfolk själva engagerar sig där de är, och peppar varandra att använda facket som verktyg för förändring genom att gå på medlemsmöten och vara med och påverka arbetsmiljön genom förtroendeuppdrag.

om schemat läggs medurs. Att lägga in planerade riskfyllda arbeten på dagtid när den anställde är pigg, och att låta personalen byta arbetsuppgifter och få variation är viktigt. Och möjlighet till återhämtning förstås.

Helené Zallin menar att Arbetsmiljölagen överlag är mer inriktad mot manligt kodade yrken.

– Det är lättare att ställa krav på arbetsmiljön inom manliga sektorer. Ta tunga lyft. Vill du underlätta lyft inom industrin, som är ett manligt kodat yrke, så tar du fram hjälpmedel. Men inom äldreomsorgen, som är ett kvinnligt kodat yrke, är det inte lika självklart, säger hon.

Att somliga arbetsmiljöproblem är svårare att komma åt, beror enligt Helené på att vård- och omsorgsyren ses som en förlängning av hemmafru-idealet. Det gäller även yrken som innehåller disk, tvätt och städning.

– Eftersom de inte ses som ”riktiga arbeten” så anses heller inte arbetsmiljön farlig. Jag har träffat IF-metallare som påpekar att de har så farliga jobb att de riskerar att inte komma hem på kvällen. Men du kan dö inom vård- och omsorgsyren också, säger Helené.

Till sjöss och i övriga samhället omges vi av sociala konstruktioner – gemensamma överenskommelser som talar om hur saker ”ska vara”.

» Det behöver inte vara krångligt, ta med era kvinnliga kollegor på en fika

IDA WALLIN

– Hur en sjöman ser ut, med randig tröja och kikare, är en social konstruktion. Likaså hur lång en meter är eller vem som är bäst lämpad att vara sekreterare på möten. Gamla sociala konstruktioner är svåra att ändra på, säger Cecilia Österman.

För att tydliggöra detta delar hon in deltagarna i grupper. Beväpnade med tuschpennor får de skriva upp alla skäl för kvinnor respektive män som de kommer på, och sedan leta efter teman i orden för respektive kön.

– Det här är också sociala konstruktioner, säger Cecilia när den minst lättgenerade i varje grupp fått läsa upp orden.

När det gäller jargong kan gränsen för vad som anses okej förändras över tid. Jobbar vi länge på en arbetsplats kan det hända att vi börjar svälja, eller inte längre se, förolämpningar.

– Sådant här sunk får vi inte acceptera, säger Cecilia och pekar på orden. Vi får inte lära nyanställda att en trist jargong ombord är okej. Istället för att producera gamla normer måste vi producera jämlikhet.

– Jag vill uppmana er att vara så modiga ni bara kan och vågar, fortsätter hon. Stå upp och visa när något inte är okej. Och flytta fram gränsen för vad ni vågar.

Jämställd representation är ett fokusområde för Seko sjöfolk och en orsak till att nätverket Sjöstjärna



bildats på uppdrag av styrelsen och representantskapet. 40 procent av fackets medlemmar är kvinnor men bara var femte person på beslutande post är kvinna. Nätverket ska peppa fler att ta fackliga uppdrag i sektionsstyrelser eller bli skyddsombud. Att visa upp förebilder är ett sätt.

– Forskning visar att förebilder är jätteviktigt, säger Cecilia. Helst ska det inte vara ouppnåeliga förebilder som Hillary Clinton, utan personer som bara kommit en liten bit längre än en själv. Så att man inspireras och känner att ”jag kan snart vara där”.

Ida Wallin hoppas att denna första nätverksträff gett inspiration och idéer till hur nätverket kan utvecklas framöver. Tanken är att diskussioner, nätverkande och stöd ska kunna pågå hela tiden i lokala grupper, både fysiskt och på Facebook och telefon.

– Det behöver inte vara krångligt. Ta med era kvinnliga kollegor på en fika och posta i Sjöstjärnas Facebook-grupp att ni ska ses så fler kan hänga på, uppmanar hon.

När dagen går mot sitt slut fortsätter samtalen i stolsraderna, vid diskmaskinen och i korridoren. Många nya kontakter har knutits. En kvinna drar på sig jackan för att gå men stannar upp i korridoren. Vänder sig om och ler.

– Det har varit så roligt idag, säger hon. Det känns att vi är på väg någonstans. ●

SAGT OM SJÖSTJÄRNA

– Att vi i Seko sjöfolk gör det här. För fan. Det händer! Vi förändras nu och det är så otroligt att vara så privilegierad att jag får se det. Hur kvinnor i sjöfarten reser sig och tar plats.

Petra Sviberg, ombudsman

– Jag har många gånger känt mig ensam. Det är verkligen skönt att känna att vi nu är ett stort, och säkert snart också starkt, ”vi”.

Deltagare på nätverksträffen

– Jag är här för att få inspiration och träffa andra kvinnor som är till sjöss. Jag jobbar i ett litet rederi och träffar inte så många, och de som finns hinner man sällan ha några djupare diskussioner med när vi ses ombord.

Deltagare på nätverksträffen

– Jag har av princip varit emot enkönade aktiviteter och nätverk. Tills jag ruttnade för tio år sedan och insåg att jag inte har tid. Det kommer att ta 200 år att bli jämställda i den här takten! Jag är jätteglad att Seko sjöfolk startat upp det här nätverket.

Cecilia Österman, arbetsmiljöforskare



Nathalie Carlhav är matros på Styröbolaget och just nu föräldraledig. Både hon och hennes man jobbar till sjöss. Att få barn som sjöman är ett ämne som nätverket Sjöstjärna kan lyfta, tycker hon. ”Om man planerar att skaffa barn och funderar på hur det ska funka med jobbet, så kanske man vill träffa och prata med andra som redan har barn”.

Ny studie om hjärt-kärlsjukdomar:

Ökad dödlighet för sjömän

Risken att avlida i hjärt-kärlsjukdom är högre bland vissa grupper av sjömän – som inte jobbar på passagerarfartyg – än genomsnittet, visar en ny studie. Värst ser det ut för de yngre männen.

Men det finns hopp. Mätt över tid har dödligheten trots allt minskat.

TEXT Hanna Welin

– **Gruppen med** högst dödlighet är män under 46 år som har arbetat som sjömän i tio till tjugo år.

Det säger Helena Eriksson, specialistläkare och forskare vid Arbets- och miljömedicin vid Göteborgs universitet. Strax före jul publicerade hon en registerstudie, som fått forskningsbidrag av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, om dödligheten i kranskärlssjukdomar. Alla svenska sjömän som varit mönstrade i minst en månad mellan åren 1985 och 2013 ingick i studien, över 85 000 personer.

– Tidigare internationell forskning har visat på en ökad dödlighet. Men det har varit ont om svenska studier, säger Helena Eriksson.

Bland de sjömän som enbart arbetat på passagerarfartyg visade det sig inte finnas någon förhöjd dödlighet, oavsett orsak, i jämförelse med befolkningen i stort. Däremot bland dem som alltid, eller någon gång, arbetat på lastfartyg eller andra typer av båtar som inte klassas som passagerarfartyg. De hade både högre ”total dödlighet” och dödlighet i hjärt-kärlsjukdomar.

Studien visade också på tydliga skillnader mellan olika befattningar, och därmed arbetsmiljöer.

– Den förhöjda dödligheten gäller framför allt män som arbetar på däck och i maskin, inte intendenturen, säger Helena Eriksson.

Allvarligast är läget för de yngre männen som arbetat minst tio år i branschen. I den här gruppen visade sig dödligheten vara runt två och en halv gånger så hög



» Den förhöjda dödligheten gäller framför allt män som arbetar på däck och i maskin

HELENA ERIKSSON

som bland män i samma ålder i allmänbefolkningen.

– Varför de är så överrepresenterade kan jag tyvärr inte svara på. Men det är förvånande. Spontant skulle man ju

kunna tro att det då skulle se likadant ut bland män som är äldre än 46 år.

Studien tydde även på att kvinnliga sjömän, som inte arbetade på passagerarfartyg, hade en något förhöjd dödlighet i hjärt-kärlsjukdom, men antalet kvinnor var för få för att resultatet ska räknas som statistiskt säkerställt. Dock drabbas kvinnor generellt sett senare i livet än män, vilket också framkom i den här studien.

– Förhoppningsvis kommer jag att kunna göra fortsatta studier för att titta på den ökade totala dödligheten och vad den beror på. Internationell forskning har visat att sjömän också är överrepresenterade i olycksfall och cancer, och även självmord.

I de preliminära studier som Helena Eriksson arbetar med just nu har hon upptäckt något som kan tyckas förbryllande. Trots att fler sjömän avlider av kranskärlssjukdomar är antalet kvinnor och män som insjuknar i en hjärt- och kärlsjukdom inte högre bland sjömän än andra yrkesgrupper. En eventuell förklaring skulle kunna vara att sjömannens infarkter eller kärlsjukdomar ibland slår till på arbetsplatsen, långt från sjukhusens akutmottagningar.





En ny studie visar att risken att avlida i hjärt-kärlsjukdom är högre än genomsnittet bland vissa grupper av sjömän. En orsak skulle kunna vara att sjömän utsätts för en rad riskfaktorer, konstaterar Helena Eriksson som är specialistläkare och forskare. Bilden är en arkivbild och har ingenting med texten att göra.

– Det kan vara en av delförklaringarna, men är inget jag kan uttala mig om, säger Helena Eriksson.

Studien undersöker inte de bakomliggande orsakerna. Men, konstaterar hon, det finns en rad kända riskfaktorer som många sjömän är utsatta för.

– Det jag kan säga är att vi har sett en ökad dödlighet. Nu är det dags att gå in och göra något åt den.

Cecilia Österman håller med. Hon är lektor i sjöfartsvetenskap vid Linnéuniversitetet med flera studier om arbetsmiljön till sjöss i bagaget.

– Tittar du på de generella riskfaktorerna är det ju check i varenda ruta, säger hon.

Buller och fysisk belastning. Avgaser och farliga kemikalier. Skiftarbete och brist på sömn och återhämtning, i kombination med stress i en allt mer slimmad organisation.

– Under många år har exempelvis riskerna med styrmän som går vakt sex om sex diskuterats. De ska hinna äta, duscha, tvätta, göra säkerhetsövningar och administrativt arbete, hinna vara sociala och dessutom sova. Men vi behöver också diskutera arbetssituationen för de inom in-

tendenturen som jobbar delade arbetspass på morgon och kväll och inte heller får den sammanhängande vilan som behövs.

Stress i sig är egentligen inte farligt, så länge du har möjlighet till återhämtning. Och på arbetsplatsen är det arbetsgivarens ansvar att se till att förutsättningarna till sömn, vila och avkoppling är goda, poängterar Cecilia Österman.

Buller är ett annat väldokumenterat problem, i synnerhet när det inte går att få en tyst stund någonstans, någon gång under dygnet. Hon är därför starkt kritisk till att Transportstyrelsen så sent som i somras höjde det tillåtna gränsvärdet, med motiveringen att de svenska reglerna bör ligga i linje med övriga länders decibelnivåer.

– I hela samhället diskuteras bullerproblemen. Men istället för att se till att vi får ner nivåerna, höjer vi gränsvärdena!

I maskin bullrar det som mest. Det är tungt och varmt, vibrationerna är starka och de farliga kemikalierna många.

– Kanske finns en av förklaringarna till att de yngre männen är mest drabbade här, säger Cecilia Österman.



» Det är check i varenda ruta

CECILIA ÖSTERMAN

Men allt är inte nattsvart.

Studien visar att det trots allt går åt rätt håll. De senaste åren har dödligheten i hjärt-kärlsjukdomar vänt nedåt, både bland sjömän och befolkningen i stort. Överrepresentationen har minskat – men inte upphört.

En trolig anledning, menar Cecilia Österman, är att medvetenheten om giftiga kemikalier är högre. Asbesten är så gott som utfasad och kunskapen om riskerna med avgaser och diesel har ökat. Dessutom har de allra flesta fartyg numera kontrollrum och bättre skyddsutrustning.

– Men mer behöver göras. Det är också viktigt att den höga arbetsbelastningen inte leder till att man stressar och tar genvägar.

Risken att drabbas av hjärt-kärlsjukdomar beror förstås också på kost- och motionsvanor, på rökning och alkohol-



konsumtion. Just rökning verkar dock inte vara avgörande i det här fallet, menar forskaren Helena Eriksson, eftersom tidigare studier visat att de som röker mest tillhör intendenturen – och de är inte över-representerade i hjärt-kärlsjukdomar.

Under senare år har maten överlag blivit bättre och nyttigare. Det kan spela en viss roll, tror Pelle Andersson, arbetsmiljö-ansvarig ombudsman på Seko sjöfolk.

– Rederierna har börjat tänka till och idag är kosten mer varierad, även om det är en kostnadsfråga och det fortfarande tvistas en del om detta, säger han.

Att det numera oftast finns gym ombord har också betydelse.

– Men de mindre fartygen, där också de som går 6:6 jobbar, har inte utrymmet som krävs. De med tuffast tider är därför också de som har sämst möjligheter, säger han.

Cecilia Österman håller med om att det är viktigt att alla medarbetare kan röra på sig och äta näringsrik mat. Men hon vill inte att frågan ska landa i individens knä.

– Den egna livsstilen är inte oviktig, men man kan inte gymma bort sin arbets-situation. Symtomen syns hos individer-na, men det är arbetsgivaren som bär det stora ansvaret. ●

VAD BEHÖVER GÖRAS? CECILIA ÖSTERMANS ÅTTA PUNKTER

- **Säkerställ att alla fartyg har hjärt-startare ombord.** Utan en akutmottagning i sikte kan den vara livsavgörande.
- **Hitta nya tekniska lösningar.** Ge inte upp, allt går att förbättra.
- **Åtgärda problem så nära källan som möjligt.** Exempel: Hörselkåpor är sista ledet i åtgärdstrappan. Det är betydligt bättre att hitta sätt att få ner själva bullernivån.
- **Planera inför förändringar.** Gör ordentliga analyser av hur medarbetare och arbetsmiljö påverkas. Alla förändringar måste vara hållbara, även socialt.
- **Säg ifrån!** De nedslimmade besättningarna kan göra att arbetsbelastningen blir orimlig. Sjömän är duktiga på att täcka upp och lösa problem, på bekostnad av den individuella hälsan. Rederierna måste få signaler om hur läget faktiskt är.
- **Delaktighet, inflytande och gott ledarskap är viktiga hälsofaktorer.** Se därför till att rederierna ger cheferna stöd, utbildning och en bra verktygslåda. Det finns en bild av att chefer och befäl ombord har stor makt, men många gånger har de taskiga förutsättningar och saknar verktyg.
- **Ta hand om din egen hälsa.** Vi sjömän behöver precis som alla andra äta bra mat, motionera, sova gott och ha möjlighet till återhämtning och socialt umgänge.
- **Ta hand om varandra.** Fråga hur kollegorna mår. Prata, de dagliga samtalen är underskattade som arbetsmiljöverktyg. Det borde vara lag på att fika!

» Ge inte upp, allt går att förbättra

» Det borde vara lag på att fika!

Annon



Är du vår nya volontär?

Vi söker:

- Andrestyrman
- Tredjestyrman
- Andre fartygsingenjör
- Lättmatros
- Jungman

m.fl.



www.mercyships.se

Mercy Ships äger och driver världens största civila sjukhusfartyg, *Africa Mercy*, och erbjuder gratis sjukvård till de fattigaste människorna i världen, samt bistår nationer att bygga upp sin egen sjukvårdsvårskapacitet och hållbar utveckling genom utbildning.

Läs mer om tjänsterna på www.mercyships.se/sjoman

Vill du stödja vår verksamhet!
Swish: 90 00 936



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Digitalisering av checklistor på bryggan

Lotsstyrman Brian Widuch på M/S Silja Galaxy har tillsammans med dataingenjör Patrick Widuch digitaliserat de checklistor som bryggbefälen hanterar vid ankomst och avgång. I våras belönade Sjömanshusstiftelsen dem med 25 000 kronor för sin omfattande arbetsinsats.

Brian Widuch och hans nautiska kollegor på Silja Lines Finlandsfärja Galaxy började tröttna på all pappershantering i samband med ankomster och avgångar. Varje dygn genererades sex A-4-ark som skulle arkiveras i pärmar ombord i tre år vilket ledde till en omfattande pappersexercis. Brian Widuch vände sig till sonen Patrick Widuch och frågade om det vore möjligt att digitalisera checklistehantering och efter klartecken från rederiet och kollegorna ombord satte de igång. Därefter följde två år av programmering, tester och justeringar innan det nya systemet kunde tas i bruk.

”Om internet går ner sparas informationen lokalt tills man får anslutning igen”

– Digitaliseringen har gjort hanteringen så mycket enklare och spar en massa tid för oss på bryggan, säger Brian Widuch. Vi slipper alla pappershögar och jobbet med arkiveringen.

Samtliga checklistor som används vid ankomst och avgång är förprogrammerade på en digital windowsplatta. Plattan är i sin tur uppkopplad till både servern på fartyget och rederiets server vilket ger såväl dem ombord som landorganisationen tillgång till handlingarna. Back up finns i händelse av en black out.

– Om internet går ner sparas informationen lokalt tills man får anslutning igen, men det händer som väl är sällan. Om plattan också skulle gå sönder använder vi bara de gamla pappersblanketterna tills den fungerar igen, säger Brian.

De digitala checklistorna är snarlika dem i pappersformat som användes tidigare.



Brian och Patrick Widuch har samarbetat kring utvecklingen av de digitala checklistorna.

– Befälen var positiva till att vi digitaliserade men ville samtidigt att de digitala checklistorna skulle vara så lika de gamla som möjligt och det har jag sett till att de är, säger Patrick Widuch. Vi har haft en levande diskussion genom hela processen där jag har tagit fram en version som de fått pröva ombord ett par tre veckor. Sedan har de återkommit med synpunkter och jag har ändrat efter deras önskemål tills de blivit nöjda.

På Sjömanshusstiftelsens belöningsdag som hölls i Göteborg i maj 2019 belönades far och son med 25 000 kronor för sin arbetsinsats. Flera rederier har också vänt sig till Patrick Widuch med önskemål om att få liknande system till sina fartyg. Nu har de även utvecklat en digital version av skeppsdagboken på Galaxy och inväntar bara ett godkännande från Transportstyrelsen innan den kan börja användas.

– Sjöfarten är en konservativ bransch och ligger långt efter den landbaserade industrin i digitaliseringen. Men nu går vi mot ökad automatisering och vi ser väldigt många möjligheter till digitalisering ombord, säger Brian Widuch.

brianwiduch@mail.se



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2021

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivselen ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2020. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se.

Få koll på **Årsarbetstidsavtalet**

Årsarbetstidsavtalet är ett underavtal till Färjeavtalet

och används idag av en handfull rederier. Vi reder ut vad avtalet innebär och vilka de största skillnaderna är jämfört med att arbeta på det vanliga Färjeavtalet.

Knappt 20 år gammalt

Det centrala Årsarbetstidsavtalet tecknades i början av 2000-talet mellan parterna Seko sjöfolk och SARF (Sjöfartens Arbetsgivareförbund). Det finns hos flera rederier numera lokala anpassningar av Årsarbetstidsavtalet. På de här sidorna förklarar vi, om inget annat anges, det centrala Årsarbetstidsavtalet.

**"Med Årsarbets-
tidsavtalet får
den anställda
ett mer rättvist
system, särskilt
vid sjukdom"**

Mikael Lindmark, ombudsman



Varför just nu?

Just nu pratas det mycket om Årsarbetstidsavtalet i Seko sjöfolks korridorer, på fackliga utbildningar och sociala medier. Varför? Årsarbetstidsavtalet har ju funnits länge och används av flera rederier. Javisst. Men. Den 1 januari 2020 införs det i Stena Line. Informationen kom från rederiet i november 2019 och rederiets beslut innebär att cirka 1300 medlemmar i Seko sjöfolk plötsligt behöver lära sig ett nytt avtal. (Lugn, det ordnar sig. Vi hjälper dig att förstå vad som gäller).

Arbetstidens planering är den stora skillnaden

En central skillnad mellan Årsarbetstidsavtalet och det vanliga Färjeavtalet handlar om hur arbetstiden planeras.

På Färjeavtalet ska den anställda ha ett period- och ett timschema. De ska upprättas av arbetsgivaren i samråd med lokal facklig organisation. Arbetsgivaren har möjlighet att ändra både period- och timschema med två veckors varsel.

På Årsarbetstidsavtalet ska den anställda ha ett periodschema. Arbetsgivaren ska i samråd med lokal facklig organisation upprätta periodschema som visar tjänstgöringsdagar och fridagar för ett helt kalenderår i taget (eller en kortare begränsningsperiod som parterna kommit överens om lokalt), vilket skapar ökad förutsägbarhet och trygghet. En gång per år kan arbetsgivaren enligt avtalet flytta en planerad arbetsperiod för den anställda två veckor åt något håll.

På Färjeavtalet vet du innan du går ombord både vilka perioder och timmar du ska tjänstgöra. På Årsarbetstidsavtalet vet du bara vilka perioder du ska tjänstgöra.

3

färjerederier använder idag Års-
arbetstidsavtalet: Tallink Silja,
Eckerö Rederi och Stena Line.

Periodschema anger vilka dagar (vilken period) du ska tjänstgöra ombord.
Tjänsteschema anger vilka tider du ska arbeta under dessa dagar.

Tjänsteschema

Vilka timmar du ska arbeta regleras i Årsarbetstidsavtalet med texten "arbetstagaren ska i god tid och senast vid tillträde i tjänst ombord erhålla besked om den planerade arbetstidens förläggning enligt tjänsteschema".

I det centrala avtalet kan tjänsteschemat inte ändras under arbetspasset (lokala avvikelser finns).

Bara ordinarie arbetstid ska räknas in i de 1749 timmarna. Allt utöver ordinarie arbetstid ska räknas som övertid.

Fem korta om avtalet

1 1749 / 165 Grunden i Årsarbetstidsavtalet är att du som anställd ska arbeta antingen 165 dagar eller 1749 timmar per år. När ett av dessa tak nåtts ska eventuell ytterligare arbetstid räknas som övertid.

2 FÖR FÄRJOR Årsarbetstidsavtalet är ett underavtal (tilläggsavtal) till Färjeavtalet och används av vissa färjerederier.

3 PERIODSCHEMA I FÖRVÄG Som anställd på Årsarbetstidsavtalet ska du få ditt periodschema för hela den begränsningsperiod som är lokalt överenskommen. Ditt tjänsteschema ska du få senast när du kommer ombord.

4 SJUKT RÄTTVIST Årsarbetstidsavtalets sätt att räkna arbetstid ger rättvisare regler vid sjukfrånvaro.

5 TÄCKER MER Jämfört med Färjeavtalet är Årsarbetstidsavtalet mer detaljerat. Fler situationer och områden är alltså avtalssäkrade genom Årsarbetstidsavtalet.

Dag för dag

En central skillnad mellan Årsarbetstidsavtalet och det vanliga Färjeavtalet är att med Årsarbetstidsavtalet "hamnar timmarna på rätt dag". Dina arbetsdagar är värda tiden du är schemalagd (exempelvis 10,6 timmar) och dina fridagar är värda 0 timmar. Detta sätt att räkna är både tydligare och mer rättvist än det vanliga Färjeavtalet.

På det vanliga Färjeavtalet är varje dag värd 5,3 timmar. När du arbetar 10,6 timmar så tjänar du in 5,3 av dessa som vederlag till din frivecka.

De olika sätten att räkna påverkar bland annat vad som händer vid sjukfrånvaro. Se separat ruta.

Årsarbetstidsavtalet är ett kompletteringsavtal (tilläggsavtal) till Färjeavtalet.

1749 eller 165

Med det vanliga färjeavtalet har du en arbetstid på 37 eller 74 timmar per vecka (37 timmar för dig som arbetar varje vecka och 74 timmar för dig som går på 1:1-system och alltså är ledig med vederlag lika länge som du jobbar).

På årsarbetstidsavtalet ska du istället arbeta 1749 timmar per år, alternativt 165 dagar på ett år. Hur dessa dagar och timmar fördelas är upp till arbetsgivaren – förutsatt att vilotidslagen och andra regler följs. Vill arbetsgivaren att du ska arbeta mer under högsäsong så kan du schemaläggas mer under den perioden och få merparten av dina lediga dagar under lågsäsong. Du får samma månadslön 12 månader om året + tillägg.

När taket är nått – antingen 1749 timmar eller 165 dagar – ska eventuell ytterligare arbetstid räknas som övertid.

"Årsarbetstidsavtalet ger våra medlemmar en ökad trygghet när det kommer till schema-läggning och därmed bättre möjlighet att kunna planera sin fritid"

Oskar Lindskog,
ombudsman



Garanterat 1:1

Till skillnad från Färjeavtalet garanterar Årsarbetstidsavtalet den anställda lika många dagar hemma som ombord (plus semester). 165 dagar ombord, 165 dagar hemma. Och så 35 semesterdagar på det. Denna garanti finns inte i Färjeavtalet.

Större förutsägbarhet

Att du på Årsarbetstidsavtalet ska få ditt periodschema för ett kalenderår i taget (eller en kortare begränsningsperiod) innebär större förutsägbarhet för jämfört med det vanliga Färjeavtalet. Att i god tid veta när du ska jobba gör det lättare att planera din vardag och är viktigt för exempelvis ensamstående föräldrar.

Många på Färjeavtalet har gått på samma periodschema länge, men det finns ingen avtalssäkrad rätt att få fortsätta så. I Färjeavtalet står endast att arbetsgivaren ska meddela nytt tim- och periodschema med två veckors varsel.

Bör följas åt

För rederiet gäller det att schemalägga smart och se till att de anställdas arbetsdagar och -timmar utnyttjas på ett effektivt sätt. Arbetsgivarens drömscenario är såklart att staplarna följs åt. Det kommer de att göra om du schemaläggs i genomsnitt 10,6 timmar per dag ($10,6 \times 165 = 1749$). Jobbar du kortare dagar än så, kommer dagarna "ta slut" innan timtaket är nått, eftersom varje arbetad dag räknas av från de 165.

45

procent av Seko sjöfolks medlemmar arbetar idag under Årsarbetstidsavtalet.

35 semesterdagar

Den som arbetar på Årsarbetstidsavtalet har rätt till 35 betalda semesterdagar per år. Alla dagar räknas – vardagar som helg.

Årsarbetstidsavtalets sätt att räkna innebär ett enklare system som bör ge den anställda större möjlighet att få beviljat semester även under perioder som tidigare sällan beviljades av arbetsgivaren.

Störst av alla

Att Stena Line går över till årsarbetstid innebär att det numera är fler som använder detta tillägsavtal än som går på grundavtalet Färjeavtalet. Detta innebär i sin tur att Årsarbetstidsavtalet blir det största av Seko sjöfolks avtal.

– Det blir därmed helt naturligt att mer fokus kommer att läggas på Årsarbetstidsavtalet i framtida avtalsrörelser, säger Peter Skoglund, ombudsman.

Sjuk – vad händer då?

Beräkningen av sjukfrånvaro skiljer sig åt mellan det vanliga Färjeavtalet och Årsarbetstidsavtalet.

Om en anställd på Färjeavtalet blir sjukskriven på sin frivecka dras inget vederlag för de dagarna. Istället sparas dessa outnyttjade timmar i hens vederlagssaldo.

Om en anställd på Årsarbetstidsavtalet blir sjukskriven på en ledig dag så händer ingenting; eftersom du inte skulle ha jobbat så kan du heller inte få ersättning för förlorad arbetstid.

– Om det har förekommit "taktiska sjukskrivningar" tidigare, så tror vi att de kommer att minska när Årsarbetstidsavtalet införs, säger ombudsman Mikael Lindmark.

2016

Årsarbetstidsavtalet för Stena Line tecknades 2016 men har inte använts förrän nu.

Rör inte mitt vederlag

Vad händer med vederlagssaldot när en anställd byter avtal? I Årsarbetstidsavtalet står att ackumulerat (sarat) semester- och vederlagssaldo efter skriftlig överenskommelse med arbetsgivaren kan kontanter-sättas eller läggas ut som ledig tid.

Det här skapade under hösten en del frågor och oro i Stena Line, men har förhandlats och är nu löst. Kontakta ditt lokala fackliga ombud om du har frågor.

Tjänstledig – räkna såhär

Hantering av tjänstledighet på Årsarbetstidsavtalet är rättvis och enkel. När du går på tjänstledighet bryts din årsarbetstid.

När du sedan återkommer i tjänst slås det du arbetat under begränsningsperioden och det som återstår av begränsningsperioden ihop, och det räknas fram ett nytt krav på dig.

Förenklat kan man säga att tiden du är tjänstledig lyfts ur din årsarbetstid. Detta gäller för all form av tjänstledighet. Undantaget är vård av barn (VAB) som hanteras på samma sätt som om du själv är sjuk.

På- och avmönstringsdag utgör i Årsarbetstidsavtalet tillsammans en tjänstgöringsdag. Det innebär att det på Årsarbetstidsavtalet endast räknas hela dagar – aldrig några halvdagar.

HÅLL KOLL PÅ TIDEN! Facket rekommenderar att den anställda håller koll på hur många dagar och timmar hen arbetat för att veta när årsarbetstiden är uppfylld. Om arbetsgivaren skulle råka missa. För egna anteckningar om uppgifterna inte finns på lönespecifikationen.

Politiker praoade på Cinderella

– Det jag tar med mig härifrån är stressen och arbetstiderna som gick som en röd tråd genom hela besöket och hur tufft det är för dem nere på lagret. Men också den goda stämning som verkar finnas här, att man känner sig som en familj.

Det sa riksdagsledamoten Saila Quicklund (M) efter ett arbetsplatsbesök ombord på Viking Cinderella.

TEXT OCH FOTO Linda Sundgren

Efter en sen rundtur i byssor, barer och restauranger kvällen innan inleds den här fredagsmorgonen i januari i förrådet på däck två. En leverans med dricka, godis och annat som ska säljas i butiker och serveringar rullades ombord i Mariehamn en stund tidigare och nu ska alltihop upp på lagerhyllorna.

– Idag fick vi ovanligt lite, inte mer än tio, tolv pallar, säger Anders Ekberg som jobbar i taxifreen och är huvudskyddsombud. Det brukar vara runt 30 pallar.

Alla varor som kommer ombord måste upp på hyllorna. Förrådet är för litet för att man ska kunna låta leveranserna stå kvar på lastpallarna.

Anders Ekberg berättar att förrådet var större förr, för så där sju, åtta år sedan. Då behövde man inte stuva undan allting och leveranser kom mer sällan. Men så byggdes fartyget om och i samband med det krympte lagerytan. Numera behöver man ta emot beställningar vid varje Mariehamnsanlop.

Saila Quicklund sveper med blicken över den svala lokalen som är belyst med skarpa lysrör. Hyllorna är välfyllda och packade ända upp till taket och hon kon-

staterar att det måste bli väldigt många lyft för dem som jobbar här.

Utöver uppdraget som riksdagsledamot för Moderaterna och en plats i arbetsmarknadsutskottet, har Saila Quicklund en bakgrund som sjukgymnast och har jobbat med just tunga lyft och ergonomi.

– Vi kan gå upp till 25 000 steg och lyfter minst ett ton varje pass, säger Kevin Lundell som svar på hennes fråga. Nästan alla klagar på mer eller mindre ont i ryggen.

– Men kära nån, lyfter ni så mycket? Och 25 000 steg, det blir ju någonstans mellan 16 och 18 kilometer. Hur tunga är de där lådorna egentligen, kan jag inte få känna på en?

– Jovisst, du kan prova med den där. Den väger runt 20–25 kilo, säger Roy Holm och går fram till en trave med grönvita ginlådor som står staplade mot en hyllgavel.

Saila Quicklund böjer på knäna och lyfter en av lådorna.

– Herregud, vad tung den är. Och den här ska ni upp med på hyllorna, säger hon och sätter ner kartongen igen.

» Hur tunga är de där lådorna egentligen, kan jag inte få känna på en?

SAILA QUICKLUND

Huvudskyddsombud Anders Ekberg (t v) och Kevin Lundell, som jobbar i förrådet, berättar för Saila Quicklund om deras arbete.







Både Bent Björn-Nielsen och Saila Quicklund var mycket nöjda med ombordbesöket.



Saila Quicklund ställde flera frågor om de höga bullernivåerna i fartygets diskar.



Anders Ekberg bekräftar att så är det.

– Alla lådor här inne bärs minst en gång. Vi försöker ställa de tyngsta längst ner, men det blir mycket lyfta ändå.

Saila Quicklund nickar.

– Vet ni om att man helst inte ska arbeta med armarna ovanför axelhöjd? När jag jobbade i Östersunds kommun fick städerskorna där inte jobba i den arbetsställningen alls. För den typen av arbetsuppgifter kallade man in ett specialteam. Men ni lyfter över ett ton varje dag, säger hon.

Det blir en lång diskussion om vikten av att träna för att orka, att lyfta rätt och stödbälten. Man pratar om justerbara hyllor, rullande hyllplan och mekaniska lyftanordningar, men också om hur svårt det är lyfta rätt när tempot skruvas upp och man blir trött.

– Vi hade en ergonom här som visade oss hur man ska lyfta och det höll väl i sig i några dagar. Men så blev det stressigt och då tappar man det. Då ska grejerna bara undan, säger Anders Ekberg och fortsätter.

– Allt handlar egentligen om utrymme. Förr kunde mycket stå kvar på pallarna och då behövde vi inte lyfta lika mycket. Men nu är det här den yta vi har och det är inte mycket vi kan göra åt den saken. Alla slåss om utrymmet ombord.

Kevin Lundell instämmer.

– Om vi blev en gubbe till skulle vi inte behöva lyfta lika mycket, säger han och tillägger:

– Men det är ett jätteroligt jobb.

– Vad är det som gör det så roligt? frågar Saila Quicklund.

– Samanhållningen, arbetskamraterna. Man månar om varandra. Vi är som stor familj.

Saila Quicklunds besök på Viking Cinderella föranleddes av att Seko Sjöfolk uppvaktade henne och en annan riksdagsledamot för att tala om arbetsmiljön i färjetrafiken och tillsynen av arbetsmiljön på fartyg. Bent Björn-Nielsen, facklig sektionsordförande på Viking Cinderella, märkte att Saila Quicklund verkade genuint intresserad av arbetsmiljöfrågor.

– Så jag frågade om hon inte ville följa med på en kryssning och träffa personalen och se hur de arbetar, berättar Bent Björn-Nielsen.

Saila Quicklund tackade omgående ja till inbjudan.

– Vi som sitter i riksdagen är folkvalda och det ingår i vårt uppdrag att vara ute och träffa folk. Att bli vald är ett jättestort förtroende. Jag vill verkligen göra nytta och det känner jag att jag gör när jag är ute, som idag när jag är här och praoar, säger hon.

Med en bakgrund som längdskidåkare, sjukgymnast och vård- och omsorgschef i Östersunds kommun, har Saila Quicklund en bred kunskap inom området hälsa

och arbetsmiljö. Och det märks när hon går runt på fartyget tillsammans med Bent Björn-Nielsen och besöker de olika avdelningarna och pratar med personalen. Hon ställer frågor och lyssnar uppmärksam på svaren.

I disken innanför caféet håller ekonomibiträde Carina Brunholm på att ställa av disk från en plastbricka. Det bullrar och ångar från diskmaskinen. Saila Quicklund presenterar sig och berättar varför hon är ombord.

– Har du något inspel till mig om din arbetsmiljö, frågar hon. Något så där direkt ur hjärtat, om du skulle säga precis som det är?

Carina Brunholm, funderar lite innan hon svarar.

– Det skulle väl vara det där med arbetstiderna då, säger hon sedan. Många gånger har vi bara sex timmar mellan passen och det är mycket man ska hinna med innan man kan lägga sig och vila. Har det varit mycket är det ännu svårare att varva ner.

Carina Brunholm berättar att det i hennes arbetsuppgifter ingår att diska, plocka disk ute i restaurangen, serva bartendrarna, städa med mera.

– Ju äldre man blir desto jobbigare blir det. Man är inte 20 längre. Men annars är allt bra, tillägger hon med ett skratt.

– Men den här ljudnivån, säger Saila Quicklund och nickar mot diskmaskinen. Det bullrar väldigt mycket.

– Man vänjer sig. Men jag har svårt att ha något i öronen, säger Carina Brunholm efter att det påpekats att hon inte har några hörselskydd.

Den mesta tiden under det knappa dygn som Saila Quicklund är ombord ägnar hon åt att gå mellan avdelningarna och prata med personalen.

Men hon hinner också vara med på en utbildning i hjärt- och lungräddning. Sex personer ur besättningen har samlats i konferensen för att lyssna till Cinderellas sjukvårdare Johan Hansson som ansvarar för kursen. Johan Hansson är också ambulanssjukvårdare och har hanterat många akuta ärenden under årens lopp, både på fartyget och iland.

– Vi passar på att köra den här kursen när det är lite lugnare ombord, säger han. Många hos oss har redan hört det jag pratar om, men man behöver repetera. Mitt mål är att alla ska göra det här en gång om året.

Steg för steg går Johan Hansson igenom de åtgärder som bör vidtas om en passagerare eller kollega drabbas av andnöd eller hjärtstopp. Sedan får kursdeltagarna utföra hjärt- och lungräddning på en docka innan passet avslutas.

Dagen efter kursen besöker Saila Quicklund

Saila Quicklund provar att lyfta en av alla lådor som finns på lagret för att känna hur tung den är. T v Roy Holm som jobbar i förrådet.

» Förr kunde mycket stå kvar på pallarna och då behövde vi inte lyfta lika mycket

ANDERS EKBERG



Johan Hansson i sjukhytten. Hon sätter sig på britsen mitt i rummet och ställer frågor om sjukskrivningar, rehabiliteringsplaner och arbetsmiljö.

– Vi försöker jobba mycket förebyggande och målet är att få ner antalet långtidssjukskrivna, säger Johan Hansson. Organisationen runt sjukvården här ombord är riktigt bra. Jag arbetar direkt under kapten och nära både fack och huvudskyddsombud och det fungerar väldigt bra. Vi jobbar mot samma mål.

» Vi försöker jobba mycket förebyggande och målet är att få ner antalet långtidssjukskrivna

JOHAN HANSSON

Medan fartyget åter närmar sig Stadsgårdskajen i Stockholm slår sig Saila Quicklund och Bent Björn-Nielsen ner i en av sofforna i konferensen. Hon säger att hon är glad att hon följde med på resan och att hon fått en helt annan bild av hur personalen har det på Finlandsfärjorna.

– Stressen och arbetstiderna gick som en röd tråd genom hela besöket, det är ett psykiskt påfrestande jobb. Och så hur fysiskt tungt det var där nere i förrådet. Det var bland det tuffaste jag har sett när det kommer till tunga lyft. Alla chefer ombord borde göra som jag och gå ner och prova att lyfta de där lådorna.

– Det jag har sett här tar jag med mig tillbaka till riksdagen. Jag kan ta upp det i utskottet, lägga in det i motioner om det passar och jag kan skapa debatt och argumentera på ett sätt som inte vore möjligt om jag inte hade gjort den här resan. Ingen kan säga att jag har fel för jag har själv upplevt det.

Bent Björn-Nielsen är också nöjd med besöket.

– Jag är jättetacksam för att du kom hit och var med, säger han till Saila Quicklund. Arbetsmiljön är den viktigaste frågan för mig, den påverkar hela ditt liv. Mår du bra på jobbet mår du bra hemma också. ●

Transportstyrelsen granskar Viking Line



Foto Jens Arfvelin

Viking Cinderella i Stockholm.

Enligt Transportstyrelsen är samtliga brister som de lade mot Viking Lines fartyg Cinderella under en inspektion förra året omhändertagna.

Men nu ska myndigheten se över rederiets rutiner, bland annat deras arbete mot kränkande särbehandling.

Skyddsombud som inte deltog i skyddskommittémöten, arbetsolyckor som inte utreddes och sjuktal som inte följdes upp. Det var några av de 15 brister som Transportstyrelsen noterade under en inspektion ombord på Viking Cinderella i november 2018.

När en uppföljande inspektion genomfördes ett år senare var bristerna omhändertagna. Det säger Christina Östberg, arbetsmiljöhandläggare på Transportstyrelsen som genomförde inspektionen tillsammans med en inspektör.

– Jag blev förvånad över hur mycket de hade hunnit med under det här året. Att ta fram nya rutiner och införa dem tar tid, men de har lyckats. Det tror jag beror på att befäl, skyddsombud och facket jobbat tillsammans med det här, säger hon.

Den främsta kritiken efter förra årets inspektion rörde bristen på systematiskt arbetsmiljöarbete. Enligt Christina Östberg har man nu lagt grunden för ett mer systematiskt arbetsmiljöarbete vilket i sin tur borgar för att arbetsgivaren i samverkan med besättningsens representanter

bättre ska kunna hantera de arbetsmiljöproblem som förekommer.

– Ja, nu har de ett fungerande systematiskt arbetsmiljöarbete som i sin tur lett till att man omhändertagit en stor del av de brister som vi hade lagt och jag är imponerad över deras arbete. Det ska däremot inte tolkas som att man kommit till rätta med alla arbetsmiljöproblem som kan finnas ombord, säger Christina Östberg.

Seko sjöfolks sektionsordförande i Viking Line, Bent Björn-Nielsen, håller med om att mycket har blivit bättre på Cinderella det senaste året, men menar att det fortfarande finns problem som behöver lösas.

– Bland annat när det gäller utredningar om kränkande särbehandling och riskbedömningar, säger han. Vi har också en fortsatt hög personalomsättning, det är stressigt och många

mår dåligt. Sådant ändrar man inte på så lätt. Om vi inte får ordning på det här kommer det att bli en ny anmälan till Transportstyrelsen.

Men enligt Christina Östberg har myndigheten inte släppt Viking Line helt och hållet. Nyligen tog man kontakt med rederiets landorganisation för att se över deras rutiner för arbetsmiljöarbetet, däribland kränkande särbehandling.

– Rederiet är ytterst ansvarigt för arbetsmiljön ombord, säger Christina Östberg.

Text Linda Sundgren

» Jag blev förvånad över hur mycket de hunnit med

CHRISTINA ÖSTBERG



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

Är du vikarie eller säsongsanställd?

När våren kommer börjar också vikariat- och säsongsanställningarna på fartygen. Har du gått som vikarie eller säsongsanställd under tidigare år finns det några saker att tänka på.

Om du har varit anställd som vikarie i mer än tolv månader de senaste tre åren och inte får fortsatt arbete, ska arbetsgivaren meddela dig skriftligen.

Detta meddelande ska lämnas till dig personligen minst en (1) månad innan anställningen upphör. Är din anställning så kort att detta inte låter sig göras, ska det istället göras när anställningen tillträds.

Du kan också ha återanställningsrätt till nytt vikariat som uppkommer. När man skriftligen får besked om att en tidsbegränsad anställning inte kommer

att fortsätta ska arbetsgivaren tala om ifall återanställningsrätt föreligger. Om det gör det, ska arbetsgivaren förklara hur man går tillväga för att hävda sin återanställningsrätt.

Normalt gäller att du på ett papper skriver att du inte fått ett nytt vikariat och vill hävda din rätt till återanställning.

Om detta görs skriftligen och på rätt sätt, och man är uppmärksam och noggrann, kan arbetsgivaren inte godtyckligt anställa vilken vikarie som helst, om någon annan vikarie haft en anställning i minst tolv månader under de senaste tre åren.

Även som säsongsanställd kan du ha rätt till återanställning. Då gäller att du ska ha varit anställd i minst sex månader de senaste två åren som säsongsanställd.

Du ska då få besked skriftligen om att du inte får en ny säsongsanställning minst en (1) månad innan den nya säsongen börjar.

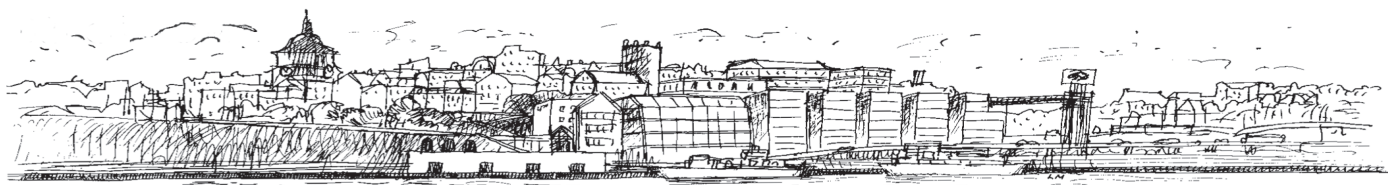
Enligt färjeavtalet får säsongsanställning upprättas 25 maj–15 september (det kan finnas lokala avvikelser). Om du får ett sådant besked och skriftligen har hävdat din rätt till återanställning på samma sätt som en vikarie ska göra, så ska en arbetsgivare inte kunna anställa någon som inte har rätt till återanställning före dig.

Rätt till återanställning gäller under förutsättning att du har de kvalifikationer som tjänsten kräver.

Tillsammans kan vi hjälpas åt att minska missbruket av säsong- och vikariatsanställningar.

Peter Skoglund

Annons



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Författaren Ove Allansson

Ett halvsekel i Sjömannen

Författaren Ove Allansson som själv seglade i drygt fem år var en minst sagt flitig skribent. Förutom närmare 40 böcker publicerade han artiklar, noveller, debattartiklar och recensioner i en lång rad tidningar.

Även om han debuterade 1963 med en novell i Metallarbetaren är Sjömannen den tidning han främst förknippas med.

Den första novellen av Ove Allansson i Sjömannen publiceras i nummer 6 1964 och heter Kajstölden. Det är en mustig skröna och miljön en hamn någonstans i Sydamerika. Men kan man verkligen stjäla en kaj. Ja i Oves värld går det alldeles utmärkt.

NEJ, MILDA MAKTER! Det är en del av kajen, som hastigt närmar sig Rostigheten. Timmergubben stoppar omedelbart spelet, men försent. Man har vinschat loss kajen från den murkna pålningen...

Aporna tjattrar ilsknare än förut, nästan lika ilsket som de tre gestikulerande cabarelleosarna vilka seglar fram på den losslitna kajhalvan.

Under debutåret 1964 medarbetar Ove Allansson med ytterligare en novell och flera dikter.

De kommande åren fram till romandebuten Resan till Honduras 1967 fortsätter Ove Allanssons medarbetarskap med noveller och dikter.

Ove Allanssons romandebut Resan till Honduras recenserar förvånansvärt kort i Sjömannen nummer 10 år 1967 av Vanja Ahlström. Rubriken är "Svensk sjöroman som ger mersmak." Ahlström skriver att det är en saltstänkt skildring av hur livet kan gestalta sig ombord på ett modernt svenskt fartyg.

Innehållsrikare än recensionen är det porträtt av Ove som Sjömannens dåva-

rande redaktör Yngve Gyllin, signaturen Yge, gör i numret innan. Porträttet har rubriken "Ove Allansson – sjöman på parnassen". Ove förklarar i intervjun att han försökt göra en rolig sjöroman men med allvarliga bottenytor. Han framhåller att han försökt peka på det förmyndarskap, de föräldrade lagar som sjöfolket haft och har att kämpa mot.

Yge insåg knappast hur framsynt han var när han avslutade intervjun med följande ord:

Han är ett ämne, ett prima ämne till en sjöskildrare som från fartygets slutna, isolerade värld kan ge globala perspektiv med inlevelse och erfarenhet.

Från 1968 skriver Ove ofta i Sjömannen och medverkar förutom med noveller och dikter med allt fler allmänna reportage och bokrecensioner. När Vintramp kommer ut samma år får romanen en översvallande recension.

Sjömannens recensent

skriver att Vintramp litterärt är ett stort steg framåt och att språket är levande, friskt, omedelbart och målade, och att romanens struktur är fint uppbyggd.

År 1970 utvecklas Oves medarbetarskap ytterligare. Han har slutat arbeta inom metallindustrin och är författare och hemmapappa på heltid. På hans initiativ inleds serien Människan ombord, reportage från olika fartyg. Första reportaget där han själv både skriver texten och är fotograf publiceras i nummer 3 1970. Ove skildrar livet ombord i Trans feederbåt Scandic.

Programförklaringen till serien anges på följande sätt:

I reportageserien kommer Sjömannen försöka spegla specialfartygen, de nya

"konventionella" fartygen och de äldre, som naturligtvis inte får glömmas. Vi kommer inte att låta oss övermannas av automatik, tekniska underverk och hög speed, utan som framgår av seriens namn "Människan ombord" främst försöka se hur människan har det, försöka redovisa Sjömannens miljö, arbets- och fritidsförhållanden.

Ett lite speciellt reportage är när Ove skriver om en resa statsminister Olof Palme gör med Tor Finlandia 1974. Rubriken på reportaget är Under blågul slips eller Palmes resa med lastfärja.

Ove går omgående i taxin på väg till båten till angrepp mot Palme och den Socialdemokratiska sjöfartspolitikern. Stämningen är något spänd när han och Palme mönstrar på båten. Men Ove noterar snart att Palme anpassar sig väl till mötet med sjöfolket samtidigt som han funderar över om politikerna äger kunskap om människors villkor i arbetslivet.

» Stämningen är något spänd när han och Palme mönstrar på

Äger Palme den? Resan med Tor Finlandia är ett i raden av Palmes arbetsplatsbesök. Kan en kort sjöresa ge inblick i sjöfolkets liv?...

I samband med sjöfolkskongressen 1982 då Anders Lindström valdes till förbundsordförande intervjuade Ove Allansson den nyvalde förbundsordföranden.

Samma år inledde Ove en serie reportage han kallade decennier med havets arbetare. Han skildrade hur situationen var för det svenska sjöfolket årtionde för årtionde under 1900-talet.

Med Anders Lindström som förbundsordförande gjorde Sjöfolksförbundet en lång rad uppmärksammade kultursatser. Många av satsningarna gjordes



NR 1 2020 **SJÖMANNEN** SID 26



Lösning till förra numret

God helg!

T P O B I S
L A V E N P A L L
B R O D Y M H I R A
J O R E D E R I M A L Ö G A N G E N G I R A
D R A K E H O T S E M P A C I F I K
N Ö V E R L E D I E N D A S F
T A B R A L L A S S L
M S T R Ä L L A S S L
S K U L L A S S T A N K
A L L A J A N K
P A J A R N A
A V A R N A

BLADNINGEN AVSÄNDT TILL FÖRRETTNINGEN
 1940-1941

1 Göteborg

1. 100000 inv. 1940
 2. 100000 inv. 1940
 3. 100000 inv. 1940
 4. 100000 inv. 1940
 5. 100000 inv. 1940
 6. 100000 inv. 1940
 7. 100000 inv. 1940
 8. 100000 inv. 1940
 9. 100000 inv. 1940
 10. 100000 inv. 1940
 11. 100000 inv. 1940
 12. 100000 inv. 1940
 13. 100000 inv. 1940
 14. 100000 inv. 1940
 15. 100000 inv. 1940
 16. 100000 inv. 1940
 17. 100000 inv. 1940
 18. 100000 inv. 1940
 19. 100000 inv. 1940
 20. 100000 inv. 1940
 21. 100000 inv. 1940
 22. 100000 inv. 1940
 23. 100000 inv. 1940
 24. 100000 inv. 1940
 25. 100000 inv. 1940
 26. 100000 inv. 1940
 27. 100000 inv. 1940
 28. 100000 inv. 1940
 29. 100000 inv. 1940
 30. 100000 inv. 1940
 31. 100000 inv. 1940
 32. 100000 inv. 1940
 33. 100000 inv. 1940
 34. 100000 inv. 1940
 35. 100000 inv. 1940
 36. 100000 inv. 1940
 37. 100000 inv. 1940
 38. 100000 inv. 1940
 39. 100000 inv. 1940
 40. 100000 inv. 1940
 41. 100000 inv. 1940
 42. 100000 inv. 1940
 43. 100000 inv. 1940
 44. 100000 inv. 1940
 45. 100000 inv. 1940
 46. 100000 inv. 1940
 47. 100000 inv. 1940
 48. 100000 inv. 1940
 49. 100000 inv. 1940
 50. 100000 inv. 1940
 51. 100000 inv. 1940
 52. 100000 inv. 1940
 53. 100000 inv. 1940
 54. 100000 inv. 1940
 55. 100000 inv. 1940
 56. 100000 inv. 1940
 57. 100000 inv. 1940
 58. 100000 inv. 1940
 59. 100000 inv. 1940
 60. 100000 inv. 1940
 61. 100000 inv. 1940
 62. 100000 inv. 1940
 63. 100000 inv. 1940
 64. 100000 inv. 1940
 65. 100000 inv. 1940
 66. 100000 inv. 1940
 67. 100000 inv. 1940
 68. 100000 inv. 1940
 69. 100000 inv. 1940
 70. 100000 inv. 1940
 71. 100000 inv. 1940
 72. 100000 inv. 1940
 73. 100000 inv. 1940
 74. 100000 inv. 1940
 75. 100000 inv. 1940
 76. 100000 inv. 1940
 77. 100000 inv. 1940
 78. 100000 inv. 1940
 79. 100000 inv. 1940
 80. 100000 inv. 1940
 81. 100000 inv. 1940
 82. 100000 inv. 1940
 83. 100000 inv. 1940
 84. 100000 inv. 1940
 85. 100000 inv. 1940
 86. 100000 inv. 1940
 87. 100000 inv. 1940
 88. 100000 inv. 1940
 89. 100000 inv. 1940
 90. 100000 inv. 1940
 91. 100000 inv. 1940
 92. 100000 inv. 1940
 93. 100000 inv. 1940
 94. 100000 inv. 1940
 95. 100000 inv. 1940
 96. 100000 inv. 1940
 97. 100000 inv. 1940
 98. 100000 inv. 1940
 99. 100000 inv. 1940
 100. 100000 inv. 1940

Lösning nummer 5

Tröttsamt att jobba i motvind

Jag börjar faktiskt trötta en skvätt. Vi som arbetar fackligt, oavsett nivå och förbund, strävar ständigt för att förbättra på arbetsplatserna och för att anställningen ska vara trygg. Vi vill även att det mellan två jobb ska finnas en ekonomisk trygghet. En rimlig a-kassa är både viktig för individen och relevant för att inte arbetare ska ställas mot arbetare. På så sätt hålls lönerna uppe. Dessutom ligger det helt klart i vårt intresse att du, om du blivit sjuk, ska klara dig på din sjuklön.

De försäkringar i lagar som klubbats genom i riksdagen historiskt, och de eventuella förändringar i arbetsrätten som är på tapeten nu, är inget som fackföreningar direkt jublar över.

Vad vi däremot gjort är att genom försäkringar via medlemskapet försöka förbättra lite för arbetslösa, föräldralediga och sjukskrivna medlemmar. Även om det såklart är en bra grej, så är det ju knas att det ska behövas.

Vi vill ju göra så mycket för medlemmarna! Men det är en fruktansvärd motvind när riksdagen till största majoritet består av partier som inte är ett dugg intresserade av att förbättra för oss arbetare. De kan förvisso påstå det. Men... deras förslag till förbättringar är sällan, eller ärligt talat aldrig, saker som faktiskt gör det bättre. Och så finns det medlemmar som faktiskt röstar på dem!

Okej, vi skakar av oss uppgivenheten över att en stor del av politiken motarbetar oss. Vi har ju en plan B! Hurra, det är inte helt kört ändå. Vi har ju faktiskt ett verktyg. Ett

fantastiskt och unikt verktyg på svensk arbetsmarknad att använda oss av: *kollektivavtalet!* Där kan vi faktiskt snygga till lagarna till vår fördel en skvätt. Yes!

Men vänta nu... Att få till ett avtal bygger på att vi är många medlemmar. Och i samma veva som folk röstar som om de inte vill ha ett jobb, så väljer folk att lämna fackföreningarna.

Ärligt talat, om du varken har lagen eller avtalet på din sida – hur tänker du då att just du kommer att ha det på jobbet? Puts väck med uppsägning på saklig grund. Massor av undantag i LAS. Företrädesrätten kan kastas på soptippen. Och ännu fler skumma och vansinnigt obra hittepå-anställningar är inte alls omöjligt.

Det låter enligt mig på alla sätt och vis som ofördelaktigt. För arbetare alltså.

Så kanske jag ska sluta gnälla om motvind i mitt fackliga uppdrag?

Om något val eller så kanske motvinden har blivit en hel orkan och jag, eller någon annan för den delen, har helt enkelt inte något fackligt uppdrag.

För vem ska vi företräda och vilka lagar och avtal ska det hänvisas till?

IDA WALLIN



Illustration Lars Melander

INSPEKTÖRERNA FRÅN RESPONSIBLE SHIPPING INITIATIVE KOMMER ATT FÅ EN DEL ÖVERRASKNINGAR.



Thomas Björstedt var till sjöss i sin ungdom och har skrivit en prosadikt om en vakt i maskin.

4-8 VAKTEN

Dånet först, av maskinerna där nere, sedan lukten av oljorna; råolja, brännolja, smörjolja, hydraulolja. Lukten som gjort sig hemmastadd i hans kläder och som han alltid bär med sig.

Raden av tomma arbetsskor med förstärkt tåhätta på durken däruppe innanför stäldörren, hans längst ut, som fötterna vant sjunker ner i.

Glider på lejdarnas ledstänger ner i slammerdjupet, fötterna svävande en tum över de räfflade stälstegen, med hettan från de blankslipade, svagt oljehala stängerna i handflatorna.

I kontrollrummet bomullen, som snövit lindring för plågade hörselgångar. Kontrollrummet som ett slags vilorum, en respit; mumlet från maskinerna dovt härinne, mätarna och visarna utstrålar trygghet och säkerhet.

Avlösning: korthuggna, halvsagda vane-meningar, som spårljus och ledstjärna under resten av vakten. Trasselsudd i en bakficka försvinner uppåt i en lejdare.

Ut bland fartygets innanmäte; rör, ledningar, ventiler, kranar, reglage, kikar, kärl, behållare, lejdare, gretingar, skvallerrör, stigarledningar, pistonger, till allt som roterar, dunkar, pumpar, pyser, trycker, vrålar, viner, gnisslar, knackar, slamrar och pendlar.

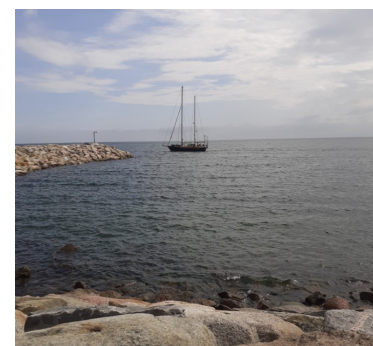
Mäta, avläsa och granska; spåret av vätskan på stickan, värdet vid visarens pil, strecken på glasrörets sida, allt skall präntas på plattan som hänger i en kedja om hans svettiga hals. Värden som loggas i syfte att tygla mekaniken; ve oss om den spränger sina bojor och förgör oss!

Värmen. Tropikernas solhetta parad med maskinernas glödande kraft. Ibland som en het, sensuell, omslingrande smekning, ibland som en kvävande, tryckande omfamning, ett övergrepp. Alltid svettig, alltid trängande efter vatten och salt. Tabletter nedsköljda i friskt vatten.

Böjd nacke i propellertunnlarna, några droppar från oljekannan i varje lager, där axlarna obevekligt vrider sig runt. Längst akterut där propelleraxlarna spränger sig ut ur skrovet öppnar sig tunnarna till ett lågt litet rum, med valv. En hemlig kyrka för maskinfolket; maskinbullret bara som ett stilla orgel-brus långt borta. I tätningen där axlarna försvinner ut sipprar ständigt vatten. Havet vill tränga sig in, belägra, betäcka.

Insikten som en ilning i fotsulorna, ett plötsligt sug i magen: under honom tusen sinom tusen meter djupt, mörkt, kallt vatten. Här nere är han helt omgiven av vatten, skild från oändligheten endast av skrovets stålhinna. Fosterhinna tänker han; återbördad till sitt ursprung, innesluten i en varm, susande livmoder. Känslan skrämmer honom, och återkomsten till det sjudande maskinrummet skänker lindring och lättnad.

Thomas Björstedt



På väg. Edmund Kösslers Colin Archer med namnet Kraka.

Edmund Kössler påbörjade sin sista seglats den 21 januari 2020, 79 år gammal. Han började sin bana till sjöss i Stena Line under tidigt 1970-tal och förblev rederiet troget ända fram till pensionen.

Edmund arbetade som köksmästare på många av Stena Lines fartyg. Han seglade länge på Tysklands-linjen och det sista fartyget han arbetade på var Stena Scandinavica. 1980 träffade han sin livskamrat Eva ombord på Stena Saga och de arbetade sedan ihop under många år på Stena Scandinavica.

Edmund Kössler föddes i Österrike och kom till Sverige på 1960-talet. Han bodde länge i Göteborg – och det var där sonen Martin föddes 1965 – men flyttade för tio år sedan till Österlen. Edmund tyckte om att bo så nära havet, stormigt och vackert som det ofta är på Österlen. Han tyckte också mycket om Alperna hemifrån.

Edmund var under alla år en mycket uppskattad köksmästare, ordningsam och arbetande.

Tack för gott kamratskap och tack för god vakt.

Den tidigare kassören i Svenska Sjöfolksförbundet **Lennart Riedel** har avlidit 91 år gammal.

Han anställdes som kassör i Sjöfolksförbundet i mitten av 1980-talet och var kassör i två omgångar. Han kom närmast från en anställning på Viskadalens folkhögskola.

Efter några turbulenta år i förbundet med interna motsättningar lyckades han effektivisera, förbättra och modernisera den ekonomiska hanteringen.

Lennart Riedel var en mycket uppskattad arbetskamrat och chef och hade också ett brinnande kulturintresse.

GÅ EN UTBILDNING

Vi har kurser för alla medlemmar

Aktuella datum



www.sjofolk.se/medlem/studier





Bra att veta som medlem

Medlemsavgift

För aktiv medlem är avgiften till förbund och a-kassa 438 kronor i månaden.

För pensionerad medlem är avgiften till förbundet 142 kronor per månad.

Reducerad medlemsavgift

Reducerad avgift beviljas efter ansökan under följande förutsättningar:

- Vid studier under terminstiden. Sänd in en kopia på beslutet du fått från CSN eller skolan till Seko sjöfolk.
- Vid föräldraledighet.
- Vid arbetslöshet.
- Vid sjukdom. Sänd in läkarintyg. Glöm ej eventuell AFA-försäkring.
- Om sjukskrivning övergår i sjukersättning. Sänd in en kopia på beslutet från Försäkringskassan.
- Vid avtalspension. Sänd in beslut från pensionsutbetalaren.

Ungdomsmedlemskap

Seko sjöfolk erbjuder ett ungdomsmedlemskap för dig under 25 år. Det innebär en medlemsavgift på 120 kronor i månaden i tre månader. Kontakta medlemservice för att bli ungdomsmedlem.

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, sjofolk@seko.se. För e-faktura, kontakta din bank.

Betalning med inbetalningskort: För dig som betalar medlemsavgiften 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 till adress utanför Sverige eller om du vill ha din post från oss till annan adress än din folkbokföringsadress.

Arbetslös

Du ska anmäla dig som arbetssökande hos Arbetsförmedlingen den första arbetslösa dagen, även om du har utlagt vederlag. Detta för att du inte ska mista din sjukpenninggrundande inkomst hos Försäkringskassan.

Du skriver lättast in dig hemifrån (gå in på www.arbetsformedlingen.se och följ instruktionerna) och bokar då även in ett möte med handläggare på en tid som passar dig.

Försäkringar

I ditt medlemskap i Seko sjöfolk ingår en rad försäkringar hos Folksam. På www.folksam.se/sekosjofolk finns mer information om dem.

Du som jobbar på en arbetsplats med kollektivavtal har även en rad kollektivavtalade försäkringar. Mer information

om dessa finns på www.afaforsakring.se.

Kontakta din fackliga företrädare om du har frågor om försäkringar.



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.

På www.sekosakassa.se gör du enkelt ditt inträde. Du kan också kontakta Seko sjöfolks medlemservice på sjofolk@seko.se eller 0770 45 79 50 för att be om en blankett.

Inträde i a-kassan sker den månad som blanketten ankomststämplas av facket eller a-kassan, oavsett om du betalat in medlemsavgiften till a-kassan tidigare.

Annon

Viktigt från a-kassan

Arbetslösheten stiger - är du med?

Nu kommer rapporter om att arbetslösheten i landet stiger. Då är det extra viktigt att se över a-kassemedlemskapet. Är du medlem ännu?

Det är Arbetsförmedlingen som i en

färsk rapport meddelar att de ser en ökande arbetslöshet i landet. Inom Sekos branscher är trenden densamma, även om det i nuläget inte går fort.

- När vi tittar på 2020 är vår bedömning att arbetslösheten fortsätter att stiga långsamt, säger Affe Mellström, kassaföreståndare.

Kolla med kollegorna

I tider av konjunktursvängningar är det en god idé att vara medlem i a-kassan. Kolla så att kollegorna också är det, tipsar Affe.

- Det kostar 125 kronor i mån-

aden om du också är med i facket. Ställ frågan till kollegorna, ibland behöver man påminnas.

Medlemsfrågan är viktig för a-kassan och man jobbar hårt för att både behålla de befintliga medlemmarna och med att få nya.

- Under 2019 förlorade vi drygt 700 medlemmar, de flesta från förbundet, säger Affe.

Under året jobbar man vidare tillsammans med förbundet för en ännu bättre medlemsutveckling.

- Förhoppningen är att det ska ge positiva effekter framöver.

CECILIA LUNDQVIST

Kontakta Seko sjöfolk

Telefon: 0770 45 79 50
Telefontider: mån–tor 9.00–11.00 och 13.00–15.00
fre 9.00–11.00 och 13.00–14.00

E-post: sjofolk@seko.se
Hemsida: www.sjofolk.se

Besöksadress: Fjärde Långgatan 48, Göteborg
Besökstider: mån–tor 08.30–15.30 fred 08.30–14.00
(lunchstängt 11.30–12.30)

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.

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 Ida Wallin
ida.wallin@seko.se
Tel: 010 482 17 04

Ombudsman Lisa Rosberg
lisa.rosberg@seko.se
Tel: 010 482 17 03

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

Ombudsman Petra Sviberg
petra.sviberg@seko.se
Tel: 010 482 17 05

Boka alltid tid med ombudsmännen!

Vill du diskutera ett medlemsärende med en ombudsman, tänk på att boka tid med denne. Detta gäller för samtliga ombudsmän på kontoren i Göteborg och Stockholm. Besök förbokas per telefon eller e-post.

www.sjofolk.se

Lokala förtroendevalda

Baltic Offshore

Kontaktombud Fredrik Eriksson

Blidösbolaget

Sektionsordförande Eric Ekblom, 070 843 85 42

Destination Gotland

Sektionsordförande Katrina Jakobsson, 070 564 06 04

Djurgårdens Färjerederi

Kontaktombud Lisa Rosberg, 073 984 54 52

Rederi Eckerö

Sektionsordförande Fabian Westerlund, 08 702 72 77

Finnlines Ship Management

Kontaktombud Annika Stupers, 070 910 03 98

Gota Ship Management

Kontaktombud Martin Karlsson, 076 778 04 50

Gävle Hamn

Kontaktombud Robin Uusirantanen, 070 625 73 08

Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik

Kontaktombud Hans Johansson, 073 708 74 07

Luleå Bogserbåt

Kontaktombud Tony Rönnbäck, 070 528 00 52

Ornö Sjötrafik

Kontaktombud Hannes Eghult, 073 804 64 77

Ressel Rederi

Kontaktombud Kenny Hasselqvist, 073 442 44 73

ForSea (Scandlines HH)

Sektionsordförande Tiziana Cavalli De Lonti, 076 326 15 74

Silja Line

Sektionsordförande Folke Matrosow, 08 666 34 11

Stena Line

Sektionsordförande Mahmoud Sifaf, 031 85 53 56
Vice sektionsordförande Daniel Holmgren 031 85 87 57
Vice sektionsordförande Ulf Norström, 031 85 87 69

Strömma Turism & Sjöfart

Kontaktombud Lisa Rosberg, 073 984 54 52

Svitzer Faroe Islands

Kontaktombud Daniel Oscarson, 070 647 70 20

Terntank

Kontaktombud Sonny Ryberg, 070 957 85 66

TT-Line

Sektionsordförande Ulf Nilsson, 0410 562 46

Utö Rederi

Kontaktombud Samuel Wingårdh, 070 774 25 17

Viking Icebreaker

Kontaktombud Jimmy Lundberg (Ale), 070 236 85 41
Kontaktombud Nils-Erik Helleberg (Atle), 070 368 32 53

Viking Line

Sektionsordförande Bent Björn-Nielsen, +358 405 87 38 52

Wallenius Marine

Sektionsordförande Björn Jonasson, 08 772 06 99

MER INFO PÅ WEBBEN

Kontaktuppgifter till Seko sjöfolks lokala fackliga förtroendevalda hittar du även på **www.sjofolk.se**. Där finns också mejladresser samt kontaktuppgifter till vice sektionsordförande i respektive rederi.





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

Byt så att du får Seko sjöfolks solel!

Seko sjöfolk och ETC El bygger idag en stor solcellsanläggning i ETC Solpark i Katrineholm.

Det är en del i sparandet för framtiden, solceller är trygga och ger avkastning under minst 25 år. Så länge håller en panel! Det här är en av Sveriges stora anläggningar som kan göra ren solel motsvarande 1 miljon kWh varje år. Parken producerar el så fort solen är uppe, även mulna och trista dagar.

Det är klimatklok el som gör nytta långt utanför parken, ja långt utanför Sverige. All ny ren el i Sveriges elnät innebär nämligen mer export av ren el och att vi pressar ut kolkraft i Tyskland och Polen.

Man brukar räkna med att tre av våra solpaneler minskar utsläppen i Europa med 840 kg CO₂ per år. Och parken består av hela 2 500 paneler!

Så självklart vill vi nu att du som medlem i Seko sjöfolk ska kunna få elen hem till dig.

Solel kostar som all annan förnybar el i Sverige, det är inte dyrare men heller inte billigare. Däremot är det klimatklokt och ekonomiskt sunt. Seko sjöfolk som äger solcellerna säljer elen till elbolaget ETC El som sen levererar elen till kunder runt landet.

För att du ska kunna få Seko sjöfolks solel behöver du därför byta till ETC El som din elleverantör. Det är enkelt och du gör det direkt på etcel.se.

ETC El levererar solel under dagarna och på nätterna vattenel. Från och med mars 2020 kommer vi börja distribuera elen från den här solcellsanläggningen. **Vill du vara med och ha elen redan från start så ger Seko sjöfolk och ETC El dig 400 kWh solel gratis.** (Ja, elskatt, moms och andra fasta avgifter måste du såklart betala som vanligt.)

MER OM ETC EL

ETC El är ett av bara fem bolag i Sverige som enbart erbjuder el märkt Bra Miljöval. Det bevisar att elen är 100% förnybar och bidrar till reparation av miljöskador samt energieffektivisering. Vi har enbart rörligt pris på elen (historiskt sett har det visat sig vara billigare i längden) och en fast månadsavgift på 49 kr (varav 19 kr är klimatinvestering som går direkt till att

sätta upp fler solceller). ETC El har ingen bindningstid, vill du byta till annat elbolag är det fritt fram utan krångel.

PS: Vill du besöka solparken och titta på Seko sjöfolks anläggning och andra sollösningar, så är den öppen mån-fre kl 9-16 (vintertid) och gratis att besöka



**Vi bjuder på
400 kWh solel
när du tecknar
ett elavtal på
etcel.se**



Det här erbjudandet gäller bara dig som är medlem i Seko sjöfolk. **För att ta del av erbjudandet så använder du kampanjkoden "Seko sjöfolk" i formuläret när du tecknar ett elavtal på etcel.se.**

Allt det vi gör runt klimatet och solel berättar vi sen stadigt om i vår dagstidning Dagens ETC. Det är runt den vi bygger information om de konkreta projekten vi gör för att minska utsläpp. Som medlem i Seko sjöfolk får du prova tidningen gratis en månad.

För nu vill vi sprida solelen över landet. Vi är väldigt stolta över det här samarbetet och hoppas du också gillar det.

Med vänliga hälsningar,

Johan Ehrenberg
ETC El



Bra Miljöval

ETC EL