

SJÖMANNEN

2 2026

NY TEKNIK

Vingar sätter
segel på
lastfartyg

INTERNATIONELLT

Fler fartyg
med oklar
flaggstatus

A photograph of a man with extensive tattoos, wearing sunglasses and work gloves, standing on a ship's deck. He is holding a long wooden pole vertically. The scene is framed by a circular porthole. The man is wearing a blue waistband with the text "BJÖRN BORG" visible. The background shows the ocean and a bright sky.

Arbetsplats: VÄRLDSHAVEN

Jim Ditzler, bås på M/V Undine, gör törnar på tre månader i stöten. Vilka hav han korsar skiftar från gång till gång.


16

Vardagslunk på världshaven

Jim Ditzler jobbar tre månader till sjöss, därefter lika länge ledig. Sjömannen tog rygg på honom under några veckors jobb ute på världshaven.


24

Repskap med viktiga val på agendan

Seko sjöfolks årsmöte har många namn, repskap, representantskap – kalla det vad du vill, men det är här kursen sätts för organisationens verksamhet. Vid årets möte valdes tre adjungerade AU-ledamöter som ska gå bredvid nuvarande ledning kommande år, för att därefter ta Seko sjöfolk vidare in i framtiden.


12

Oceanbird ger handelsflottan vingar

Oceanbird är företaget som tillverkar vingar till framtidens miljövänliga fartygsflotta. Här anser man att segelfartyg är framtiden.


6

Oklar flaggstatus allt större problem

Cirka 500 av fartygen i skuggflottan har oklar flaggstatus. Det skapar problem, men ger också möjligheter. Fler fartyg bordas nu av Kustbevakningen.


8

Isbrytarna fortfarande utan färdiga avtal

Två år efter övergången till statlig drift är avtalen på de svenska isbrytarna fortfarande inte klara. Personalen mår dåligt, och ingen lösning är i sikte.


26

Kulturpris för mångårig kulturgärning

I 45 år har Agneta Swenson arbetat för att skapa en meningsfull fritid för sjöfolket, främst på Rosenhill. För sitt arbete tilldelas hon i år Seko sjöfolks kulturpris.

REDAKTÖR & ANSVARIG UTGIVARE:

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

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

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

PRENUMERATION: Sjömannen distribueras till medlemmar i Seko sjöfolk samt till fackklubbar och fartyg. Att som icke medlem prenumerera på tidningen kostar 275 kr/helår i Sverige. Kontakta Petra Fornander, petra.fornander@seko.se, 031 42 95 36

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

E-POST: redaktion@sjomannen.se

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

OMSLAGSBILD: Jim Ditzler, bås på M/V Undine

Foto Stefan F Lindberg

Tidningen Sjömannen finns även på www.sjomannen.se



En långsiktig plan krävs

Man kan nog säga att det är stökigt i många delar av världen. Vi har en flora av så kallade ledare som mer eller mindre verkar tävla om vem som kan vara mest korkad och lättkränkt. Förutom Putin och Kim Jong-Un som är särskilt svåra, så ligger inte Trump långt efter. Det han håller på med är helt förkastligt. Att kränka sitt eget folk och riskera att leda landet in i mer eller mindre inbördeskrig är illa nog. Men han riskerar även att vara tänkdaren som sätter världen i brand – ett världskrig verkar inte vara avlägset enligt vissa analytiker.

Att Trump inte förstod, eller gravt underskattade, Irans militära kapacitet och hur de i princip styr och ställer över 20 procent av alla oljetransporter i Persiska viken där de lätt kan kontrollera och bestämma över trafiken genom Hormuzsundet, detta är ju en blunder som heter duga från Trumps sida. Vi i Seko kan i alla fall vara glada för att vi inte har några svenskflaggade fartyg i Hormuzsundet och högst troligt inga medlemmar som befinner sig där heller för den delen, vad vi vet. Eventuellt kan våra vänner i Sjöbefälsföreningen ha medlemmar i området, då vi vet att en del av deras medlemmar är spridda på utländska fartyg. Vi hoppas att de är i säkerhet.

Om det nu skulle bli en massa tråkiga händelser och än värre efterspel framöver på grund av oroligheterna i Persiska viken, så kommer detta att kunna påverka i princip hela världshandelsflottan. Beroende på hur illa det går kanske många länder tvingas gå in i beredskapsläge, eller det ännu skarpare, krigsriskläge. Ett ofantligt stort antal länder har gjort sig beroende av billiga besättningar från låglöneländer som Filippinerna, Indien, Indonesien med flera. Samtidigt måste varje land, i ett krigsriskläge, kunna bemanna samtliga fartyg som bär det egna landets flagg med sjöfolk från det egna landet. Hur många klarar det?

» Sverige skulle klara att bemanna en helsvensk flotta på 35 lastfartyg

Ta bara exemplet Norge och deras andraregister, NIS, Norskt Internationellt Skeppsregister, som infördes i Norge 1987. Jag har förstått av mina norska kollegor, att i det fall de skulle hamna i ett skarpt läge och måste bemanna alla sina cirka 700 fartyg i NIS med norskt sjöfolk, så kan man nog räkna med att det är ytterst få av dessa fartyg som kommer att kunna segla.

Om vi då tar Sveriges lilla handelsflotta med 93 handelsfartyg (exklusive färjor och ropax) som uppbär sjöfartsstöd. Om redarna skulle behöva skicka hem alla TAP-anställda sjömän och i stället bemanna de 93 svenskflaggade fartygen med svenskt sjöfolk i en beredskaps/krigsriskliknande situation, så har vi gjort beräkningar grundat på vårt medlemsregister och andra parametrar att kungariket Sverige skulle klara att bemanna en helsvensk flotta på cirka 35 lastfartyg. I fartygsantal kan man säga att det motsvarar Donsöflottan – resterande 58 fartyg skulle ligga fastsurrade vid kaj och vara okörbara.

Sverige MÅSTE ta fram en långsiktig plan för vår kompetensförsörjningsförmåga i ofred eller inför en krigsriskliknande situation. Med dagens mer eller mindre galna ledare runt om i världen så är det dags att börja med det arbetet omedelbart, helst igår eller i förgår!

KENNY REINHOLD
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

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

TT-Linefärja fick blackout

Tinker Bell körde rakt in i Stena Skåne

TT-Lines passagerarfartyg Tinker Bell drabbades av en blackout i inloppet till Trelleborgs hamn. Det var därför hon körde rakt in i M/S Skåne som låg vid kaj. Dessförinnan hade fartyget lämnat varvet i Klaipeda, Litauen, i ett icke sjövärdigt skick. Detta enligt Transportstyrelsens besiktningsintyg.

TT-Lines passagerarfärja Tinker Bell har under en dryg vecka legat still i Trelleborgs hamn. Fartyget belades med nyttjandeförbud av Transportstyrelsen den 13 mars på grund av en rad brister gällande både säkerhet och arbetsförhållanden ombord. Först på måndagskvällen den 23 mars kunde fartyget återgå i trafik.

Onsdagen den 11 mars körde TT-Lines passagerarfartyg Tinker Bell rakt in i fören på Stena Lines passagerarfartyg M/S Skåne som låg vid kaj i Trelleborgs hamn. Inga personer skadades vid olyckan, och M/S Skåne kunde efter inspektion segla vidare. Tinker Bell däremot belades med nyttjandeförbud efter inspektion av Transportstyrelsen. Det innebär att Tinker Bell förbjöds att segla vidare tills bristerna är åtgärdade.

Transportstyrelsens besiktningsintyg visar att Tinker Bell – innan hon anlöpte Trelleborg – hade lämnat varvet i Klaipeda, Litauen, i ett icke sjövärdigt tillstånd. ”Vid ankomst till Trelleborg inträffade en black-out, följt av en kollision med det förtöjda fartyget M/S Skåne”, står det i besiktningsintyget.

Inspektionen som gjordes dagarna efter kollisionen innehåller en rad anmärkningar gällande både teknik och säkerhetssystem samt miljö- och arbetsförhållanden ombord.

Transportstyrelsen listar 13 punkter där fartyget uppvisar brister.

Transportstyrelsens intyg visar att Tinker Bell lämnat varvet i Klaipeda i ett icke sjövärdigt skick



Tinker Bell.

Flera punkter handlar om brister gällande brandskyddssystem, bland annat i maskinutrymmen.

En punkt handlar om brister gällande nödenergikällor på passagerarfartyg.

Ytterligare en punkt handlar om brister vad gäller underhåll och inspektion av livräddningsredskap.

På fyra punkter påtalas brister inom området miljö- och arbetsförhållanden. Bland annat hälso- och säkerhetsskydd samt olycksförebyggande arbete, och även boende och fritidsfaciliteter enligt sjöarbetskonventionen.

Transportstyrelsen beslutade efter inspektionen om förbud mot resa enligt Fartygssäkerhetslagen.

Från fackligt håll ser man allvarligt på det som hänt:

– Seko sjöfolk ser med oro på hur skicket på flera av TT-Lines fartyg har försämrats på senare år. Vi sätter detta i samband med de personalneddragningar som gjorts, framför allt på driftsidan, samt den stora personalomsättning rederiet har, säger Mikael Lindmark, ombudsman på Seko sjöfolk.

– Vi ser allvarligt på situationen utifrån våra medlemmars perspektiv och säkerhet, fortsätter han. Det måste ske en uppryckning i rederiet som helhet vad gäller underhåll av deras fartyg.

Sjömannen ställde tre frågor till TT-Line via mejl. Dessa frågor var:

• Tinkerbells har belagts med nyttjandeförbud av Transportstyrelsen som hittat allvarliga brister på flera punkter, bland annat vad gäller brandskyddssystem och nödenergikällor. Vad är TT-Lines kommentar till det?

• Varför lämnade Tinkerbells varvet i Klaipeda i ett icke sjövärdigt tillstånd?

• Hur säkerställer ni passagerarnas och besättningens säkerhet när ni fattar ett sådant beslut?

På måndagen den 23 mars kom en kommentar via mejl från rederiet:

”Säkerheten i vår verksamhet är TT-Lines högsta prioritet. Tinker Bell lämnade Klaipeda efter en omfattande provtur till sjöss och med alla certifikat i ordning respektive förnyade. Den bakomliggande orsaken till händelsen i Trelleborg utreds för närvarande, och TT-Line samarbetar fullt ut med Transportstyrelsen, som gick ombord Tinker Bell efter att händelsen inträffat i Trelleborg.”

Eftersom TT-Lines kommentar inte svarar på frågorna som ställdes efterfrågade vi förtydliganden, men har inte fått några.

I Transportstyrelsens besiktningsintyg av Tinker Bell från den 13 mars står det, citat (översatt): ”Fartyget lämnade varvet i Klaipeda (LT) i ett icke sjövärdigt skick”.

Ylva Bowes



M/S Eckerö påkörd av Kustbevakningen vid kaj

Kustbevakningens fartyg KBV 202 körde rakt in i sidan på M/S Eckerö när hon låg vid kaj i Grisslehamn. Därefter körde Kustbevakningsfartyget rakt in i kajen. Ingen skadades vid olyckan.

Det var på förmiddagen den 4 mars som olyckan inträffade. M/S Eckerö låg vid kaj i Grisslehamn och skulle precis börja lasta inför avgång. Kustbevakningens fartyg KBV 202 backade då plötsligt ut från sin kajplats.

– Det såg ganska våldsamt ut, det backade ut med full fart, berättar ett ögonvittne för Sjömannen.

Därefter körde Kustbevakningsfartyget med full fart framåt, in i sidan på M/S Eckerö för att därefter glida längs med sidan på passagerarfartyget för att till slut köra rakt in i kajen. Bilder från platsen visar hur KBV 202 står med fören halvvägs uppe på kaj vid sidan om M/S Eckerö och med ett stort hål i fören.

Polisen utförde omgående nykterhetskontroll av besättningen på KBV 202 utan anmärkning. M/S Eckerö fick skador på skrovet ovanför vattenlinjen, men kunde återgå i trafik dagen efter.

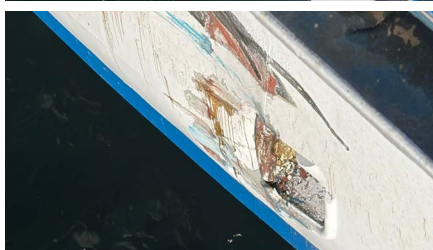
Förutom att händelsen utreds av polistatens Statens Haverikommission upp händelsen för utredning.

KBV 202 hade före olyckan nyligen genomgått en större modifiering där bland annat framdrivningssystemet bytts ut.

– När motorerna startades upp i Grisslehamn började fartyget att röra sig okontrollerat. Anledningen till att vi valt att utreda händelsen är att vi ser



Foto: Privat



KBV 202 vid sidan om M/S Eckerö. Nedre bilden visar skador på M/S Eckerö.

att det kan finnas lärdomar att dra vad gäller projektering och driftsättning med mera vid liknande ombyggnationer, säger Daniel Söderman som leder utredningen till Ålandstidningen.

Ylva Bowes

Nu startas ny utbildningsväg till lättmatros

Nu startas en ny utbildningsväg för att bli lättmatros och vaktgående maskinpersonal. Båda yrkena ingår i de nya nationella yrkesutbildningar som beviljats av Myndigheten för yrkeshögskolan (MYH).

Nationell yrkesutbildning (NY) är en ny form av yrkesutbildning på gymnasial nivå för vuxna. Utbildningsformen drivs som pilotverksamhet under 2024-2028. Nyligen breddades utbudet inom NY med ytterligare 60 nationella yrkesutbildningar, totalt 2 600 studerandeplatser, inom områden som till exempel industriteknik, murare, tågmekaniker – och alltså även lättmatros och vaktgående maskinpersonal.

På sjöfartsområdet är den första godkända utbildningen inom ramen för NY en lättmatros/matrosutbildning i Helsingborg.

I november i fjol beslutade regeringen om ett nytt utbildningspaket för sjöpersonal.

En del i detta var att utbildningskravet för att få behörighet som lättmatros, matros och vaktgående maskinpersonal ändrades så att det inte längre krävdes en treårig gymnasial utbildning eller annan utbildning på gymnasial nivå. Tidigare krav på treårig gymnasieutbildning gjorde att vuxna som ville yrkesväxla till något av dessa yrken uteslöts från den möjligheten. ●

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 besök oss!

Telefon 08-640 94 96 | **E-post** klubben@katarinasjofartsklubb.com | www.katarinasjofartsklubb.com

Besöksadress Glasbruksgatan 2, porten bredvid Sjöfartshotellens entré | **Hotellbokning** 08-517 349 80

Få fall av sjöfylleri i stickprovskontroll

Det är väldigt få fall av sjöfylleri hos besättningarna i den handelssjöfart som trafikerar svenska hamnar. Det visar en stickprovskontroll från Kustbevakningen.

Under tre veckor i början av året gjorde Kustbevakningen riktade insatser för att kontrollera om handelssjöfarten som trafikerar svenska hamnar följer nykterhetsgränserna.

Det visade sig att resultatet var positivt. På sammanlagt 89 fartyg har 256 besättningsmedlemmar kontrollerats. Bara i ett fall har misstanke om sjöfylleri förekommit.

Maritimt Forum får ny ordförande



Kenny Reinhold har valts till ny ordförande i Maritimt Forum. Det skedde vid årsmötet i mars, där föreningen även firade 30-årsjubileum.

Maritimt Forum är en ideell förening som samlar drygt 70 aktörer inom sjöfarten och den maritima sektorn. Föreningen ska vara en plattform för samverkan kring gemensamma frågor.

Klart med sju nya gränsövergångar

Efter ett och ett halvt års krångel för sjömän som behövt mönstra av och på i svenska hamnar beslutade regeringen i februari att utse sju nya kommuner som får hysa gränsövergångar för sjöfarten.

Beskedet välkomnades av Sveriges Skeppsmäklare som länge kämpat för att besättningar ska få mönstra av på fler platser vid fler tidpunkter.

De aktuella kommunerna är Grums, Höganäs, Köping, Nacka, Stenungsund, Tjörn och Uddevalla. Där har det tidigare inte gått att göra besättningsbyten det senaste dryga året på grund av ändrade regler hos Kustbevakningen.

Personal på fartyg som passerat yttre gräns fick endast mönstra på och av i hamnar som var godkända gränsövergångsställen och endast under gränspolisens kontorstider, dvs dagtid måndag-fredag.

Oklar flaggstatus

Cirka 500 av fartygen i skuggflottan världen över har oklar flaggstatus. Det visar en undersökning gjord av nätverket Follow the Money. Oklar flaggstatus ger kuststater större rätt till kontroll och kan på sikt ge Sverige nya möjligheter.

Den så kallade skuggflottan, det vill säga fartyg som transporterar olja från Iran, Ryssland och Venezuela i strid med internationella sanktioner, använder ofta falsk flagg som strategi för att undvika kontroller och granskning. I en ny undersökning kunde det europeiska nätverket Follow The Money spåra 500 sådana falskflaggade fartyg. Det är en tredjedel av den uppskattade skuggflottan.

De flesta av fartygen rör sig i Gulfreigionen, i Asien eller i farvatten utanför Venezuela. Men 61 av de 500 falskflaggade spårades även till europeiska vatten. Främst handlade det om Engelska kanalen, men fartygen har även rört sig i vatten som Nordsjön och Östersjön, i en tidsperiod mellan november förra året och till början av februari i år.

Ofta har fartygen i skuggflottan varit registrerade i flaggstater med svagare tillsyn och där standarderna inte är så hårda. Men efter påtryckningar från bland annat USA och EU plockar även dessa stater bort misstänkta fartyg från sina register.

En annan lösning för aktörerna har då varit att köpa en flagga och certifikat av företag som säger sig driva ett nationsregister. Internationell lag kräver att alla fartyg ska vara registrerade i ett land. Företaget Maritime Safety & Technical Administration erbjöd fartyg att registrera sig i ett register på ön Sint Maarten.

Problemet är att det inte finns något sådant register. Det kunde Follow the Money konstatera i en tidigare granskning från 2025. Det innebär att alla registreringar kopplade till det landet är falska. Undersökningen kunde visa att företaget sålt 77 flaggor registrerade på ön Sint Maarten.

Havsrättskonventionen kan ge kuststater rätt att kontrollera fartyg med oklar flaggstatus. Både USA och Frankrike har också utnyttjat denna rätt nyligen. I slutet av januari i år skriver också fjorton länder runt Östersjön och Nordsjön, bland annat Sverige, ett gemensamt öppet brev till IMO.

I brevet uppmanar de alla aktörer som vistas i dessa vatten att följa internatio-



Foto: Kustbevakningen

Sea Owl 1 bordades i början av mars, misstänkt för oklar flaggstatus.

nell rätt. Det vill säga vara kontaktbara, ha rätt dokumentation och att flaggstaterna ser till att de fartyg som finns i deras register följer alla regler. Fartyg i den ryska skuggflottan med oklar flaggstatus, som att ha flera flaggor eller falska, kan också bli betraktade som statslösa.

Enligt Jonatan Tholin, Förundersökningsledare på Kustbevakningen, har myndigheten hittills haft begränsade möjligheter att stoppa fartygen och kontrollera dem, eftersom de oftast befinner sig i ekonomisk zon (internationellt vatten).

Havsrättskonventionen ger visserligen en rättighet för kuststater att kontrollera statslösa fartyg även i ekonomisk zon, det vill säga även utanför svenskt territorium.



Jonatan Tholin.

– Vi har konstaterat att det finns förutsättningar att utveckla våra befogenheter. Men för att en svensk myndighet ska få möjlighet att borda och kontrollera dessa fartyg så krävs en nationell lagstiftning, säger han.

Just nu för Kustbevakningen en dialog med Regeringskansliet. Kustbevakningen har dock redan idag i vissa fall befogenheter att kontrollera fartyg. Ett färskt exempel är tillslaget mot fartyget Caffa som gjordes i början av mars utanför Trelleborg.

– Den bordning och det ingripande som vi gjorde där skedde inom ramen för en förundersökning som jag ledde, och det skedde med stöd av nuvarande lagstiftning. Alltså, i detta fall hade vi misstanke om brott på svenskt sjöterritorium och där har vi lagstöd för att ingripa, säger Jonatan Tholin.

Den typ av ingripande som Kustbevakningen tillsammans med polisens nationella insatsstyrka gjorde mot Caffa



ökande problem



Foto: Kustbevakningen

Även fartyget Caffa bordades av Kustbevakningen och polisen.

har hittills hört till ovanligheterna, men det finns ändå några exempel från den senaste tiden. Det menar Kustbevakningens presschef Mattias Lindholm och nämner fartyget Vezhen som i januari 2025 orsakade ett brott på en undervattenskabel med sitt ankare och därför bordades av polis och Kustbevakning.

Det finns även exempel från andra länder. Finland har två liknande ärenden där just undervattenskablar skadats. Frankrike gjorde i oktober i fjol ett ingripande mot fartyget Boracay, och Belgien i början av mars mot ytterligare ett fartyg som hade guineansk flagg liksom Caffa.

– Det man kan säga är att varje ärende är unikt, de skiljer sig alltid i något avseende från varandra, säger Mattias Lindholm. Bordningen av Caffa innebär att kuststaten Sverige ingrep mot ett fartyg med falsk flagg och misstänkta brister avseende dess sjövärdighet. Insatsen var planerad och föregicks av kontakter med berörda svenska myn-

digheter, men även med andra länder. Sverige är mån om att upprätthålla och värna de regler som gäller för sjöfarten, därför krävs noggranna överväganden innan ett ingripande kan ske. Den som väljer att bryta mot de lagar och konventioner som gäller och som vi kommit överens om, kan räkna med att vi vet om det och ingriper.

» Den som bryter mot de lagar som gäller kan räkna med att vi vet om det och ingriper

MATTIAS LINDHOLM,
KUSTBEVAKNINGEN

Jonatan Tholin kan bekräfta att antalet fartyg med oklar flaggstatus troligen har ökat. Det går dock inte att fastställa statusen på fartyget förrän myndigheten faktiskt går ombord och gör en inspektion.

Kustbevakningen är av uppfattningen att skuggflottan ofta har sämre sjövärdighet, de saknar ofta försäkringar och personalen ombord är ofta sämre utbildade.

– Fartygen är väldigt stora och fraktar stora mängder av olja. Skulle det ske en olycka så innebär det stora risker för djur och natur i våra hav, säger han.

Helene Göthberg

Fyra fartyg bordade på kort tid

Sedan början av mars har fyra fartyg bordats av Kustbevakningen på eller nära svenskt vatten. En lagändring den 1 mars har gett myndigheten ökade befogenheter.

Den 6 mars bordades fartyget Caffa utanför Trelleborg. En knapp vecka senare följde Sea Owl 1, också utanför Trelleborg. Båda fartygen misstänktes ha oklar flaggstatus.

I början av april bordades fartyget Flora 1, misstänkt för att ha orsakat ett oljeutsläpp öster om Gotland. Det fanns också oklarheter kring fartygets flaggstatus. Den 12 april bordades bulkfartyget Hui Yuan efter att Kustbevakningens flyg upptäckte att det Panamaflaggade fartyget spolade kolreser ner i havet, vilket är ett miljöbrott.

En lagändring den 1 mars har gett Kustbevakningen utökade befogenheter att ta del av och bearbeta information på ett helt annat sätt än tidigare.

– Vi har byggt upp en förmåga som gör att vi idag har en väldigt god uppfattning och kunskap om den sjötrafik som rör sig runt Sveriges kuster. Vi vet mycket mer nu än vi visste för några år sedan, säger Mattias Lindholm, presschef på Kustbevakningen.

Det ökade kunskapsläget gör att man kan styra den operativa verksamheten på ett helt annat sätt, och gör det lättare att identifiera fartyg där ett ingripande kan vara påkallat.

Men det har krävts tid att analysera de rättsliga förutsättningarna.

– Att ingripa mot fartyg som hävdar rätten till oskadlig genomfart är inget man gör lättvindigt, säger Mattias Lindholm.

Befälhavaren på Hui Yuan erkände brott mot miljöbalken och deponerade omgående pengar för framtida böter. Fartyget var därmed fritt att lämna Sverige. Utredningarna på Flora 1 kunde inte styrka miljöbrott, och flaggstatusen var korrekt. Även Flora 1 kunde därmed lämna svenskt vatten.

Både Caffa och Sea Owl 1 ligger med nyttjandeförbud utanför Trelleborg. Besättningarna är kvar ombord på båda fartygen, förutom befälhavarna som sitter häktade.

Befälhavaren på Caffa är misstänkt för flera brott mot sjölagen samt brukande av falsk urkund, grovt brott.

Befälhavaren på Sea Owl 1 är misstänkt för brukande av falsk urkund, grovt brott.

Ylva Bowes

Statligt ägda färjor till Gotland utreds

Regeringen vill utreda alternativet med statligt ägda fartyg för färjetrafiken till och från Gotland. En anledning är det säkerhetspolitiska läget och vikten av statlig rådighet över fartygen.

Trafikverket får i uppdrag att utreda olika alternativ för nästa upphandling av färjetrafiken till och från Gotland. Målsättningen är att färjetrafik enligt ett nytt avtal ska kunna påbörjas 2035.

I uppdraget ingår att utreda för- och nackdelar med en sammanhållen upphandling av fartyg och drift alternativt med statligt ägda fartyg och upphandlad drift. I uppdraget ingår också att utreda vissa frågor rörande biljett- och transportpriser.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2026.



Veritas fartyg först i bareboatregistret

Veritas Tankers båda tankbåtar Astella och Astana blev de första att registreras i det nya svenska bareboatregistret som började gälla den 1 februari.

Redan i december var Veritas Tankers vd Ove Johnsson mån om att bli först in i registret.

Vid en högtidlig ceremoni den 19 februari fick Veritas Tankers fartyg Astella svensk flagg vid kajen i Göteborg. Två veckor dessförinnan flaggades systerfartyget Astana in.

Den holländska flaggan halades och den svenska hissades vid inflaggningsceremonin vid kryssningskajen i Arendal, Göteborg.

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

Avtal inte klara på isbrytarna

Personalen mår dåligt av ovissheten

Två år efter övergången till statlig drift är avtalen på de svenska isbrytarna fortfarande inte klara. Personalen mår dåligt, och den samhällsviktiga funktionen hotas.

– Vi känner att avtalen inte hedras. Och att arbetsgivaren tolkar allt till sin egen fördel, säger Jimmy Lundberg, matros på isbrytaren Frej.

– Jag vill inte gå in på en semantisk diskussion om tolkningar. Avtal behövs alltid tolkas, säger Jonas Franzen på Sjöfartsverket.

Jimmy Lundberg är sektionsordförande på arbetsfartygen inom Seko, och hade samma roll i Seko sjöfolk. Han beskriver situationen som tärande, och att den tar mycket tid och kraft.

– Måendet är dåligt, framför allt den psykosociala arbetsmiljön blir lidande, vi har många rapporter som rör just det. Det är mycket hårda ord mot kontoret som yttras ombord på fartygen, konstaterar han.

Sjöfartsverket tog över driften av isbrytarna 2024, men beslutet att flytta från privat till statlig regi togs 2022. En viktig anledning var det nya säkerhetspolitiska läget. Förhandlingarna om nya kollektivavtal höll på i över ett år. Det enda parterna tycks ha varit överens om är att en övergång från privata till statliga avtal, där lagstiftningen är en annan, inte är enkel.

När de centrala avtalen blev klara återstod för Sekos del semesterberäkningen, som skulle förhandlas lokalt. Den frågan är fortfarande inte löst. Sedan dess har tvister om journalskrivning och tid vid på- och avmönstring lyfts till central nivå.

Lars Johansson är ombudsman på förhandlingsenheten på Seko.

– Just nu är det en tuff miljö. Vi tycker att Sjöfartsverket som arbetsgivare går in

med armbågen före. Jag är besviken på dem, det här läget kan inte gynna dem heller.

Han är orolig för kommande partsrelationer, och hur förtroendet ska repareras.

– Myndigheten behöver komma till sans på något sätt. Att bara slakta kollektivavtal för att spara pengar är inte framkomligt om man ska attrahera arbetstagare på sikt.

Jimmy Lundberg vill ändå tro på en lösning.

– Vi måste ju tro på det. Vi älskar vårt arbete.

Varför har det blivit så här?

– För att det är besparingskrav på Sjöfartsverket som har pågått i många år. Ett enkelt sätt att spara pengar. Men det är inte så enkelt, man sparar i pengar men förlorar i arbetskraft och framför allt rykte, säger Jimmy Lundberg.

Sjöfartstidningen rapporterar att flera befäl har slutat, och att fler funderar på det. Även manskap har slutat.

– Det är en stor rulljängs på folk vilket ökar belastningen för dem som är kvar.

Vad händer framåt?

– Vi fortsätter med våra tvister, förhoppningen är att få till kollektivavtalsförhandlingar på lokal nivå, och kunna reda ut problematiken och få ett fungerande avtal. Helst igår! Eller så snart som möjligt. Vi är redo, säger Jimmy Lundberg.

Även på isbrytaren Atle märks det tydligt att de många avtalsvisterna påverkar arbetsmiljön.

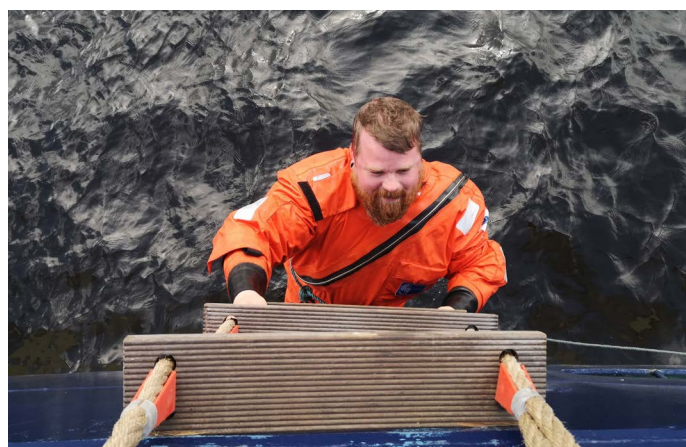
– Det gnager på alla, men vi försöker utföra arbetet så gott man kan. Men produktiviteten blir drabbad av ett avtal man inte anser hedras, säger Jonas Källström som arbetar som bås på Atle.

Han tycker också att konsekvenserna märks.

– Attraktionen för att jobba för Sjöfartsverket minskar i ett läge där alla slåss om arbetskraften. Det här är gamla båtar, vi kan inte bara byta ut vår besättning. För

» Just nu är det en tuff miljö

LARS JOHANSSON, SEKO



Jimmy Lundberg, matros på isbrytaren Frej, älskar sitt jobb. Men han beskriver situationen som tärande, och oroas över att många som jobbar ombord mår dåligt. Foto: Privat

oss är det viktigt att inte få ett kompetensbortfall, säger han.

Saco-S, som företrädar cirka 90 befäl på isbrytarna, har pågående tvister med Sjöfartsverket om bland annat ombord-dagar, jour och semester. Där är det en öppen konflikt, och Saco-S har sagt upp det lokala arbetstidsavtalet. Befälen går nu på Sjöfartsverkets grundavtal AVA och AVA-Sjö.



Jonas Franzén.

– Samtal mellan oss och fackförbunden pågår hela tiden. När och om det blir ny facklig förhandling får de samtalen avgöra, säger Jonas Franzén, presstalesperson på Sjöfartsverket.

Utifrån andra utsagor kan det dröja. Torgny Handreck, ställföreträdande förhandlingschef på Sjöfartsverket, sa till Arbetet (26/2) att ”Så länge vi är väldigt långt ifrån varandra är det ingen mening

att börja förhandla. Vi varken förlorar eller tjänar ekonomiskt på att det inte blir ett nytt isbrytaravtal”.

– Vi anser ju att nuvarande avtal som ligger i grunden täcker och klarar av att hantera de behov som vi har idag, säger Jonas Franzén, presstalesperson på Sjöfartsverket.

Spelar det ingen roll hur folk mår?

– Jo, absolut spelar det roll. Vi bryr oss väldigt mycket om våra medarbetares hälsa och psykosociala hälsa.

Många ombord verkar uppleva att ni inte gör det.

– Det är beklagligt så klart. Vi hoppas så klart att ingen behöver sluta för att den känner sig otröyg på arbetet, vi vill värna en god psykosocial arbetsmiljö och vi behöver deras kompetens.

Vad ser du för väg framåt?

– Det får vi se. Det är en förhandlings-sak som vi tar i förhandlingsrummet.

Samtidigt är läget tufft på fältet, med den största isutbredningen på 15 år, och behov av isbrytning i flera veckor till. Årets budget på cirka 400 miljoner kronor är redan överskriden.

– Det är en administrativ utmaning, men det har inte påverkat isbrytarverk-samheten. Vi får hämta pengar från andra håll. Det vi tagit från historiskt är investeringar, som farledsunderhåll och lotsbåtar, säger Jonas Franzén.

I den treårsplan som Sjöfartsverket lämnat till regeringen föreslås att staten tar fullt ekonomiskt ansvar för isbrytningen.

– Sjöfartsverket har inte samma förmåga att bygga upp en rimlig isbrytning som är anpassad för ett bra totalförsvaret om vi inte har finansiering för det, säger Franzén.

Även avtalsproblemen kan påverka de samhällsviktiga funktionerna, anser Jimmy Lundberg.

– Det är gamla fartyg. Framför allt maskinavdelningen, och med för stor omsättning där finns en risk att något missas. Blir ett fartyg liggande, då blir det problematiskt. Finns det inte folk till att bemanna så kommer ju fartygen inte att gå.

Bella Stenberg

Fotnot: Sjömannen har sökt Torgny Handreck.

Hamnstatens ansvar ordna mat

När fartyg tas i förvar och lämnas vind för våg av flaggstat och ägare, landar ansvaret på hamnstaten. Men när maten tog slut på falskflaggade Caffa utanför Trelleborg, var det Sjömanskyrkan i Malmö som begav sig till mataffären.

– Om människor är hungriga kan du inte gå och vänta på en lösning. De måste ha mat, säger sjömansprästen JP Heath från Sjömanskyrkan i Malmö.

Caffa, som seglar under guineansk flagg, bordades 6 mars och ligger sedan dess med nyttjandeförbud utanför den sydkånska kusten. Detsamma gäller Sea Owl 1, flaggat i Komorerna, som bordades sex dagar senare. Fartygens båda ryska kaptener är häktade, misstänkta för falsk urkund, och åtgärderna som krävs för att fartygen ska få segla vidare är omfattande.

Hur länge Caffas och Sea Owl 1:s besättning blir kvar utanför Trelleborgs kust är alltså ovisst. Frågan är vem som ska se till att sjömännen klarar sig under tiden. Svaret borde vara enkelt: flaggstaten och rederiet. Men när de fallerar – falskflaggade fartyg är ju i praktiken närmast statslösa – faller ansvaret på hamnstaten: Sverige. Detta enligt ILO-konventionen MLC (Maritime Labour Convention 2006).

– Men det är ingen specifik myndighet som har ansvaret, utan staten Sverige, säger Pernilla Wallin, enhetschef för fartyg och sjövärdighet på Transportstyrelsen.

Vem som ska göra det, och *hur*, är med andra ord oklart.

För Sjömanskyrkan gick det snabbt att fatta ett beslut. När de förstod att de



Besättningen på Caffa får matleverans av Sjömanskyrkan och Sjömansservice i Malmö. Foto: Mike Josefsson

tio ryssarna på Caffa knappt hade något kvar att äta, fyllde de fyra kundvagnar med basvaror som bröd, rotfrukter, mjölk, kött och smör för 7000 kronor. JP Heath samarbetade med Sjömansservice i Malmö, som tillhör Sjöfartsverket, och Kustbevakningen ställde upp med transporten ut till Caffa.

– De blev väl glada när vi kom, det var ett desperat läge med maten. Hela den

här situationen är komplicerad och svår för dem, säger JP Heath.

Ett par dagar senare levererade de ytterligare matkassar och har nu fortsatt kontakt tack vare de kontantkort de skänkt till besättningen.

– När människor har behov kan man inte sitta i kommittéer och prata. De måste veta att vi står upp för dem, det är jätteviktigt för oss, säger han och understryker samtidigt vikten av samarbetet med Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Pernilla Wallin på Transportstyrelsen säger att hon är glad att den akuta situationen löste sig på ett bra sätt. Rederiet, dock osäkert om det är de rätta ägarna, har nu tagit på sig det fortsatta ansvaret. Och på Sea Owl 1 uppskattas matförrådet räcka en månad framåt.

– Vi ska självklart inte ha människor som svälter vid vår kust. Vi har ju även ansvar utifrån ett humanitärt perspektiv, säger Pernilla Wallin.

Men om Sjömanskyrkan inte steppat upp, och dessutom stått för notan, vad hade hänt då?

– Då hade Sverige som stat ombesörjt det på något annat sätt. Exakt hur är svårt att säga. Sådana situationer får lösas från fall till fall.

Varför tog inte ni som myndighet initiativ? Ni hade tidigt en inspektör ombord och visste att maten inte skulle räcka länge.

– Hade det inte löst sig hade vi myndigheter genom samverkan löst problemet. Det här är en ny situation för oss alla och ibland finns inte utpekade ansvar, men det löser sig ändå på något sätt.

Hanna Welin

Annons



RÖDA LANTERNAN

SJÖFOLK PÅ ALLA HAV, FÖRENA ER!

Demonstrera med Röda Lanternan i Stockholm 1 maj, för maktskifte 2026!

Vi finns vid La Mano från kl. 09.30 och vid Medborgarplatsen från 12.00 för avmarsch mot Kungsträdgården 13.00 i Vänsterpartiets demonstrationståg.

rodalanternan.vansterpartiet.se
rodalanternan@hotmail.se
[facebook/rodalanternan](https://facebook.com/rodalanternan)



Bättre arbetsförhållanden ombord ger ökad säkerhet

Säkerheten på europeiska vatten har blivit något bättre. Det visar Europeiska sjösäkerhetsbyråns, EMSA:s, säkerhetsrapport. Men ska säkerheten förbättras ytterligare krävs bättre arbetsförhållanden. Det menar Nikolaos Koletsis på Europeiska Transportarbetarefederationen (ETF).

I december förra året släppte EMSA sin andra rapport om sjösäkerheten inom EU. Den omfattar tiden mellan 2019 och 2023. Den nya rapporten visar att sjösäkerheten inom unionen blivit bättre, det vill säga färre olyckor och incidenter.



Nikolaos Koletsis.

Förklaringen är starkare lagstiftning inom unionen, tillsammans med bättre tillämpning av medlemsländerna och branschens säkerhetsledningssystem. Enligt Nikolaos Koletsis, strateg inom Sjösektorn på ETF, är rapporten en värdefull översikt av trender inom sjösäkerheten.

– Den pekar ut vad vi måste göra och ger möjlighet för medlemsländerna att utveckla sitt säkerhetsarbete, säger han.

Den omfattande rapporten lyfter bland annat bekymret med den stigande medelåldern på passagerarfartyg som är registrerade i EU:s medlemsstater. Antalet har ökat med 2 procent, men genomsnittsåldern har samtidigt stigit från 28 år 2019 till 29 år 2023.

Under perioden var det också fler fartyg som överfördes från en EU-medlemsstats flagg än som fördes in med flaggor utanför EU. Det är något som direkt påverkar sjösäkerheten inom EU.

– De europeiska flaggstaterna har generellt högre standarder och bra kontroller. De länder som de väljer att flagga ut till har ofta lägre standarder och nästan inga kontroller alls, säger Nikolaos Koletsis.

Sjösäkerheten inom EU har alltså blivit bättre. Men många av de återstående incidenterna är kopplade till den mänskliga faktorn, enligt Nikolaos Koletsis. Det handlar om arbetsförhållanden, utmattning och rätt utbildning. Ur ETF:s perspektiv måste förbättringar av fartygs-

och driftssäkerheten därför gå hand i hand med förbättringar av arbetsförhållanden som bemanning och vilotider.

– Utan att ta itu med dessa faktorer är det svårt att göra ytterligare framsteg när det gäller att förebygga olyckor, säger han.

Cirka 25 procent av de brister som hittas vid hamnstatskontroller är kopplade just till den mänskliga faktorn, varav majoriteten faller under avdelning 4 i Sjöarbetskonventionen (MLC). Hamnstatskontrollen fungerar som en andra försvarslinje mot undermålig sjöfart och kompletterar flaggstaternas ansvar, enligt rapporten.

Men EMSA:s utbildning av hamnstatskontrollinspektörer skulle kunna utvecklas när det gäller kraven i Sjöarbetskonventionen (MLC) och sjömännens arbets- och vilotider.

– När det gäller MLC-kraven, arbetsförhållanden och sociala rättigheter, saknar inspektörer som utför hamnstatskontroll för närvarande erfarenhet av att genomföra djupgående och kvalitativa inspektioner på dessa områden, säger Nikolaos Koletsis.

I samband med att rapporten presenterades för transport- och turismutskottet i EU-parlamentet ställde EU-parlamentarikern Johan Danielsson (S) frågan vad EMSA skulle kunna göra för att ge hamnstatskontrollinspektörer bättre

möjligheter att kontrollera hur reglerna i Maritime Labour Convention följs.

– Om kontrollen i hög grad bygger på fartygens egna uppgifter finns det en uppenbar risk att missförhållanden inte upptäcks. Det som någon vill dölja syns sällan i dokumentationen. Därför behöver inspektörerna bättre verktyg för att kunna kontrollera hur reglerna faktiskt efterlevs ombord, säger Johan Danielsson (S).

Enligt Håkan André, som är ITF-inspektör, är det inte alltid möjligt för hamnstatsinspektörer att upptäcka det han och andra ITF-inspektörer har lättare att se och avslöja. De saknar tiden och resurserna för att kunna upptäcka det som inte

FAKTA

ITF-inspektör: Utbildad och formellt utsedd av ITF, Internationella Transportarbetarefederationen. Anställda av fackförbund i respektive land, i Sverige Transportarbetareförbundet och Seko.

Hamnstatsinspektör: Myndighetsperson anställd av respektive lands myndighet som ansvarar för sjösäkerhet i det landet. I Sverige är det Transportstyrelsen.

är uppenbart.

Att konstatera fabricerad dokumentation eller direkta felaktigheter i dokumentationen är inte så enkelt. Det har dessutom blivit allt svårare, då de som sysslar med detta blivit allt bättre på att dölja det.

– Oftast ser journaler ut att vara korrekta, men när du sätter dig ner och ställer frågor och diskuterar upptäcker du ganska snabbt att bemanningen är

otillräcklig. Det innebär att de inte kan följa reglerna för vila, säger han.

Detta fenomen verkar ske framför allt på fartygstypen coasters och mindre torrlastare. För att klara vilotiderna bör det vara minst tre navigatörer ombord, men ibland är de bara två och då går det inte ihop.

Håkan André har flera gånger påtalat och diskuterat problemen rörande den

låga bemanningsgraden med Transportstyrelsen.

– Det borde inte vara tillåtet att ha den låga bemanningen och vistas på svenskt vatten, säger han.

Ett annat och eskalerande problem han uppmärksammat när han pratar med besättningar är att de inte får tillräckligt med mat, eller tillräckligt varierad kost.

– Så förutom att de inte får tillräckligt med vila får de heller inte längre tillräckligt med mat, det är inte konstigt att de blir utmattade och sjuka, säger han.

Helene Göthberg

Att hitta felaktigheter i ett fartygs dokumentation är inte så enkelt



Karl Erik Sax är operations manager på Oceanbird i Landskrona. Inne i hangaren pågår tillverkning, och ute på en grusplan vid

Vingar visar väg mot

På en liten skylt ovanför en liten dörr i en enorm hangarbyggnad står det med ganska små bokstäver: Oceanbird. Här inne tillverkas vingarna till det som kan bli en del av framtidens miljövänliga fartygsflotta – en helt ny typ av segelfartyg.

TEXT Ylva Bowes **FOTO** Magnus Sundberg

Företaget Oceanbird startades 2021 av Alfa Laval och Wallenius gemensamt. Bakom företaget står alltså ett teknik- och innovationsföretag med gamla anor och en upparbetad serviceorganisation, dels ett rederi med lång historia inom sjöfarten. En nyckelfaktor för framgång. Det tror i alla fall Karl Erik Sax, operations manager på Oceanbird i Landskrona.

– Det är en av fördelarna med Oceanbird, att vi har kompetensen från två håll och samtidigt en stor serviceorganisation som finns att tillgå från start, säger han.

För även om idén om en modern handelsflotta bestående av segelfartyg är relativt ny, så finns det redan konkurrenter. Seglen, eller vingarna, kan skilja sig åt i konstruktionen men idén är gemensam; att sätta segel på befintliga fartyg, alternativt bygga nya fartyg där seglen/vingarna är en del av fartyget från början.

Oceanbirds vinge är 46 meter hög, varav 6 meter består av själva stativet som monteras på fartygets däck. När vingen monteras på ett befintligt fartyg krävs förstärkning av skrovet för att klara av vikten



vattnet står vingprototypen som används för demonstrationer, utbildning och utveckling.

miljövänliga fartyg

och de krafter som vingseglet genererar. Vingen har en mastbas och en flap, enligt samma princip som en flygplansvinge, där ett över- och undertryck skapas. Med de inbyggda styrsystemen ska vingen kunna optimera sig själv gentemot vinden. Masten kan också vrida sig 360 grader. Den är tillverkad i stål och glasfiberkomposit – ett lätt material som samtidigt är extremt hållbart. Vingen som helhet väger 200 ton och har 560 kvadratmeter segelyta. Den är tänkt för fartyg som är över 200 meter långa, och ska fungera för tank-, bulk- och roro-fartyg. Rent teoretiskt skulle den även kunna monteras på färjor och lyxkryssare i framtiden.

– Men i de fallen har vi ju poolen där uppe på däck att konkurrera med, säger Karl Erik Sax med ett litet leende.

Att utnyttja vindens kraft, som är gratis, och därigenom spara bränslekostnader och samtidigt minska utsläppen. Man kan undra varför det här inte gjorts tidigare?

– Sjöfartsindustrin har inte haft de kraven på sig som andra transportslag, säger Karl Erik Sax. Det har

heller inte funnits de som vågat ta steget innan.

Nu däremot växer intresset i branschen.

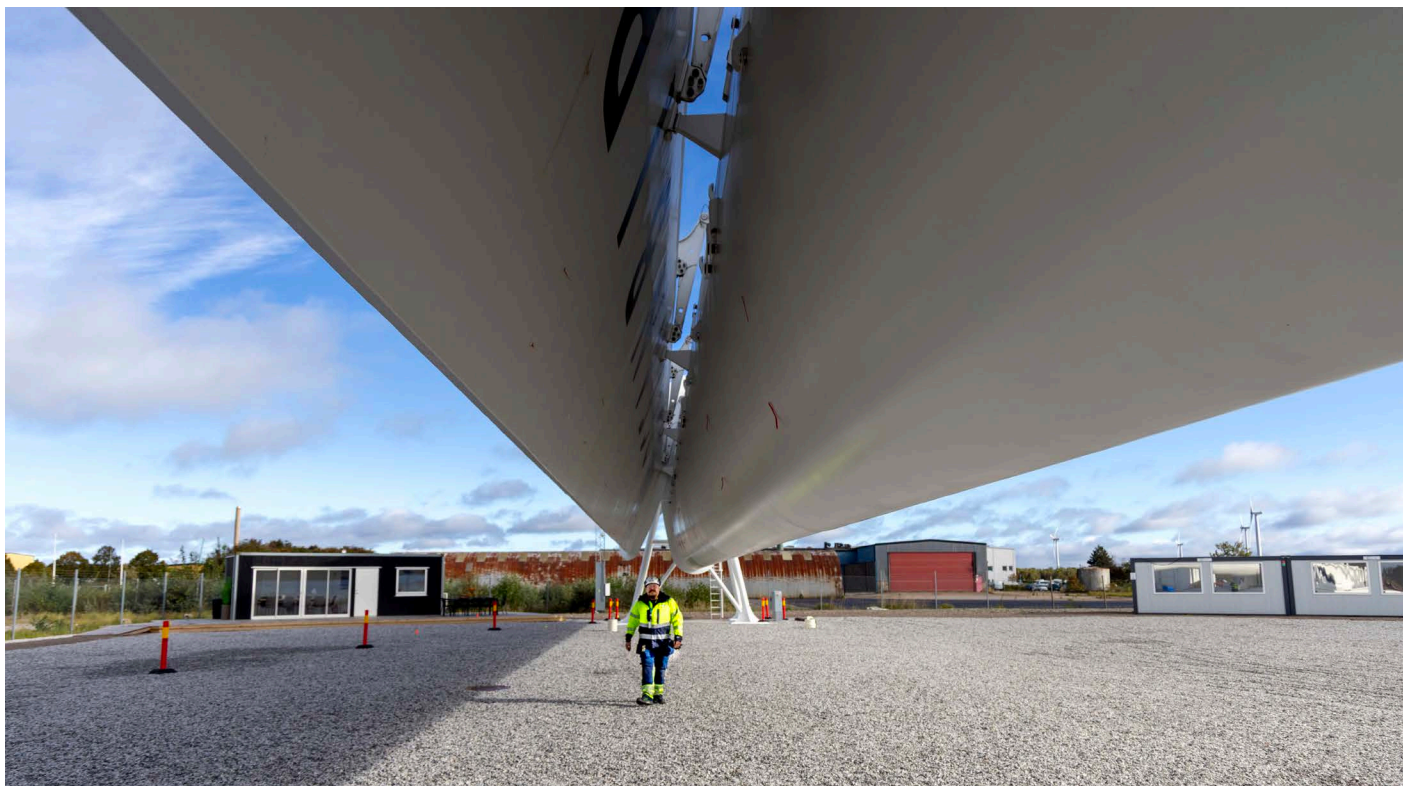
– Marknaden för nybyggnation på det här området håller just nu på att bildas, säger Karl Erik Sax. Vi märker att intresset ökar från både redare och skeppsvarv.

Inne i hangaren är det dunkelt och förvånansvärt tyst. Oceanbird delar hall med några andra företag. Traversen som löper genom hela byggnaden delar man på. Fyra meter höga delar till en vinge står utspridda och tar upp det mesta av utrymmet i hangaren. Om produktion ska ske i större mängder kommer mer plats att behövas.

– Vi klarar oss med det här just nu, säger Peter Sidow som är arbetande förman och säkerhetsansvarig på Oceanbirds Landskronaavdelning. Men vi är medvetna om att vi kommer att behöva bygga ut alltefter som orderna kommer in.

Vingdelarna i hangaren ska inom kort monteras ihop och fraktas till Wallenius Wilhelmsens fartyg Tirranna – det första som köpt in en vinge.





Peter Sidow, förman och säkerhetsansvarig på Oceanbird i Landskrona, under den gigantiska prototypvingen.



– Med en vinge kommer man att göra en besparing på upp till tio procent av bränslet på en överfart mellan Europa och USA, säger Karl Erik Sax.

Till Tirranna har en vinge beställts. Det finns också möjlighet att montera dubbla vingar på ett fartyg, eller till och med sex på två rader.

Att segla med Oceanbirds vinge ska göra skillnad även med lite vind.

– Det finns egentligen ingen nedre gräns, förklarar Karl Erik Sax. All vind ger resultat.

En övre gräns beräknas ligga vid 20 m/s – då bör vingen fällas.

På en grusplan en liten bit ifrån hangaren står den allra första vingprototypen. På avstånd påminner den mer om en rymdraket än ett segel till ett fartyg. Den används för demonstrationer och ska så småningom även användas för utbildning och träning.

Besättningarna på de fartyg som köper in en vinge kommer att få genomgå en utbildning på cirka 1-2 veckor på plats i Landskrona. I utbildningen ingår service, underhåll, kontroll av vingen och alla funktioner. Någon ytterligare utbildning för att kunna hantera vingen behövs inte, menar Peter Sidow.

Intill vingen är ett kontor inrymt i en container. Härifrån styrs vingen, och skärmarna och kontrollen ska efterlikna hur det kommer att se ut på kommandobryggan på ett fartyg som har vingen monterad.

Vingen kan styras på olika sätt: ett manuellt, ett semi-automatiskt och ett helautomatiskt. Att resa respektive fälla vingen under färd tar cirka 15 minuter. Det ska gå att göra närsomhelst under färd, med viss begränsning om det skulle råda väldigt kraftiga vindförhållanden. Om man ser att en storm är på väg ska det gå snabbt att fälla ner vingen.

– Den dagliga manövreringen och körningen av vingen är extremt enkel, säger Peter Sidow. Det vi kommer att lära ut under utbildningen handlar mycket om säkerhet, hur man byter till ett annat backup-system, testa olika scenarier och så vidare.

I en annan container på grusplanen finns styrsystemet för hydrauliken som används för att styra vingen. Där finns själva ”nervcentralen”. När vingen är monterad ombord på ett fartyg kommer containern att sitta på stativet till vingen – allt för att vingen ska ta upp så lite plats som möjligt på däck.

På prototypen finns även ett antal sensorer som känner av kraftens påverkan i olika moment när vingen reses och fälls.

– Det ger oss mätdata som vi sedan analyserar för eventuella ytterligare förbättringar, säger Karl Erik Sax.

Än så länge är fyra personer anställda på Oceanbirds test- och produktionssajt i Landskrona.

– Vi kommer att behöva anställa fler, personer som har hand om produktionsplanering, kvalitetssäkring och andra roller, säger Karl Erik Sax.

Detta förutsatt att beställningar börjar trilla in. Än så länge har bara en vinge sålts.

– Det är en osäkerhet vi alla i produktionen lever med, säger Karl Erik Sax. Men det kommer att komma kunder, det vet vi. Det är nog många som vill vara med på den här resan. ●

Fotnot: Vingsegelsättning ombord på Tirranna är planerad till slutet av juni. Ytterligare en order på två segel till ett fartyg har kommit in och ska levereras till hösten.

Ny teknik kräver annan kunskap

Oceanbird är ett av flera företag som just nu är i färd med att arbeta fram nya tekniker för framdrivning av fartyg. Projekt pågår både inom näringslivet och akademien. Men vad kommer att krävas av framtidens besättningar för att jobba med dessa nya tekniker?

Jakob Kutteneuler är professor på KTH i Stockholm på centret för marin arkitektur. En del av hans arbete går ut på att minska förbrukningen av fossila bränslen, bland annat med optimering av fartygens rutter eller användandet av segel. Kutteneuler och hans avdelning är den akademiska partnern i framtagandet av Oceanbird.

– Jag är osäker på om det finns vinddrivna fartyg i reguljär och kommersiell trafik. Men vi är nära, säger Jakob Kutteneuler. Det finns globalt mellan fem och tio sådana projekt som liknar Oceanbird.



Jakob Kutteneuler.

– Det finns också andra typer av projekt, bland annat med Flettner-rotorer. De ser ut ungefär som en toarulle ställd på höjden. Sen vill man uppnå en rotation, ungefär som när man skruvar en fotboll. Andra gör försök med att segla med drakar.

Användandet av segel är ju knappast någon ny teknik. Troligen var egyptierna först ungefär 3 500 år före Kristus.

– Det roliga med den här tekniken är ju att den är uråldrig, fortsätter Jakob. Det var absolut den förhärskande tekniken tidigare. Men när vi nu tar upp seglandet igen måste vi vara så vansinnigt effektiva om det ska kunna mäta sig med brännolja.

– För 200 år sedan satte man upp ett segel och sedan fick man vänta på rätt vind, men det duger inte i dagens samhälle. Vi måste segla på tidtabeller, lasten ska komma fram i tid och besättningen ska ha sin semester och så vidare.

När kommer man att se fartyg med segel frekvent ute på världshaven?

– Det är ju inte alla fartyg som det här passar på. Jag har svårt att se hur det skulle passa på ett containerfartyg som ska lastas och lossas. Däremot är ett ro-ro-fartyg ganska optimalt.

Kan man även sätta segel på äldre fartyg?

– Ja, absolut. Det kallas retro fitting. Det är en nisch

som kan bli lika stor som nybyggnationer. Det finns gott om fartygsägare som skulle vilja modernisera.

Kommer det att krävas andra kunskaper från besättningarnas sida?

– Ja, skrattar Jakob Kutteneuler. I dagsläget undviker man ju dåligt väder men i framtiden kommer man snarare att leta upp skitvädret. Och vi måste faktiskt få till en acceptans för det hos besättningarna.

Johan Hartler arbetar med frågor om kompetensförsörjning på branschorganisationen Svensk sjöfart. Det innebär att han har god kunskap om vilka krav som kommer att ställas på framtidens sjömän.



Johan Hartler.

– Som alltid är det ju så att man måste kunna hantera den utrustning som finns ombord på ett fartyg, säger Johan Hartler. Till en början blir det internutbildningar inom rederiet hur seglen ska manövreras. Så är det alltid med ny teknik. Ett annat sådant exempel är när det kom gasdrift på olika fartyg. Så småningom kommer det att komma internationella riktlinjer för hur utbildningen ska se ut på nya tekniker, som till exempel framdrivning med vind.

Kommer utbildningen kring vinddrivna fartyg att finnas med i ordinarie utbildningar längre fram?

– Efter hand kommer det ingå och då tror jag att det gäller morgondagens befälsutbildningar.

Ser du några andra förändringar i framtidens utbildningar?

– Just nu handlar det mycket om alternativa bränslen. Jag är ganska säker på att det längre fram också kommer att handla om cybersäkerhet och digitalisering. Då är vi kanske tio år fram i tiden. Men man ska inte glömma att rederierna är ansvariga för att hela besättningen på fartygen familialiseras, det vill säga att personalen får utbildning

och teknisk kunskap om sitt fartyg.

Hur långt bedömer du att svenska rederier har kommit med vindbaserad framfart?

– Nyligen invigdes Tern Dal, med fyra nyinstallerade segel. Det tillhör rederiet Terntank. Snart kommer Wallenius att montera Oceanbird på Tirrana. I min internationella utblick så ligger svenska rederier oerhört långt framme.

Jörgen Cardell

» I dagsläget undviker man dåligt väder men i framtiden kommer man snarare att leta upp det.

JAKOB KUTTENKEULER, PROFESSOR KTH



Ute
DE

på

SJU HAVEN



Lastfartyget M/V Undine slingrar sig sakta uppför floden Yangtze i Kina, på väg till den globala jättehamnen för container- och biltransport i Taicang. Undine ska lastas med drygt femtusen nyttillverkade bilar, men innan ankomst råder bråda dagar för båsen Jim Ditzler och hans manskap.

TEXT Barbro Vivien **FOTO** Stefan F Lindberg

En skog av förtöjningskättingar ligger utspridda över golven på lastdäcken från den föregående grävmaskintransporten. De måste bort inför den kommande biltransporten och båsen Ditzler kör gaffeltrucken för att hämta kättingarnas förvaringslådor. Därefter börjar det tunga släpandet av kedjor mot lådorna – ett arbete som motsvarar minst ett par tre hårda träningspass i gymmet.

Av sina 26 år på sjön har Jim Ditzler varit bås i tio av dem, men han känner fortfarande att han stimuleras av sitt jobb. Mycket har att göra med utmaningarna han känner att han får i sin ledarroll. En stor del i att vara förman, berättar han, har bestått av att arbeta fram en fungerande ledarstil. En sammansvetsad arbetsgrupp är a och o, och det tror Jim att både han och manskapet mår bra av. Känslan är att gubbarna, som han kallar dem, trivs med den ledarstil han har anammat. Jim arbetade sig upp från matros till bås, och hade med sig matrosens erfarenhet och kunskap inom alla de moment han nu är chef över. Det har visat sig vara värdefullt, och också gjort det möjligt att utföra arbetsmomenten tillsammans med manskapet.

– För att få förtroende som ledare – och det gäller nog alla kulturer och nationaliteter – så måste man vara med och göra samma jobb som manskapet. Det skapar gemenskap och tillit. Jag är ute och gör allt som behöver göras, precis som alla andra. Jag vill ju att vi ska få till ett så bra resultat som möjligt.

Livet hade varit enklare som matros, säger Jim skämtsamt. Tänk att bara göra sina tilldelade upp-

gifter, för att sedan gå till hytten och kunna släppa alla tankar på jobbet. Som bås har Jim sju anställda att hålla reda på, och det pusslas en del för att både vara en bra ledare och samtidigt kunna ha fokus på arbetsuppgifterna. Jim strävar efter att ge alla tillräckligt med tid och uppmärksamhet och han upplever ledarrollens utmaningar som stimulerande.

I Taicang är det fortfarande mörkt ute när Jim vaknar vid halv femtiden. Idag och imorgon ska det lastas bilar och lastlådorna ska anpassas till bilarnas höjd. Han hämtar en kopp kaffe i byssan och återvänder till hytten för att se på nyheterna. Arbetsplanering pågår lite lätt i huvudet och om det är rätt tidszon brukar han ringa familjen, men denna morgon är det redan sovdags därhemma. Jim ser till att städa hytten och bädda sängen varje morgon, det har blivit rutin att kojen ska vara i ordning till han kommer tillbaka efter arbetsdagens slut.

– Jag trivs väldigt bra med rutinerna jag har här ombord. Under en arbetsdag är jag på alla avdelningar och träffar alla. Under långa sjöresor har vi en långtidsplanering för underhåll. Men under korta resor, som nu när vi närmade oss Shanghai, då vet vi att det behöver förberedas i lastlådan för lastning. Ombord denna gång har vi en filippinsk överstyrman. Vi har ett bra samarbete och vi tänker hyfsat lika. Och på fritiden, som nu denna kväll, kan vi sätta oss ner tillsammans – ett bra gäng – högt och lågt. Det är befälhavare, förste maskinist, andre styrman osv, och så pratar vi om allt möjligt, spelar spel eller så – det är kul.

Hemma i Härnösand, där Jim Ditzler växte upp under 80- och 90-talet, fanns det gott om sjömanshistorier från både morbröder och Jims far och det fick honom

» För att få förtroende som ledare måste man vara med och göra samma jobb som manskapet.

JIM DETZLER





Målarförrådet fylls på med ny färg.



En stunds vila i hytten.



Tiofika. Jim har sin bestämda plats i skitmässen.



Guineabukten, Västafrika. Under längre sjöresor passar manskapet på att ha grillfest.



att välja Härnösand gymnasium, inriktning sjöfart.
 – Farsan var till sjöss i omkring 20 år. Han gick i land när rederierna började med avlösningssystem. Det gillade inte hans generation, som var vana att ta hyra ombord på 70-talet. Jag föddes 1980, så jag fick aldrig uppleva att han jobbade till sjöss och var borta. Men jag fick höra alla sjöhistorierna under uppväxten. Farsan hade också häftiga saker från till exempel Japan, teknik var ju billigt där, så det verkade ju spännande allting, tyckte jag.
 Första praktiken gjorde Jim på produkttankern m/t Rankki. Efter praktiken mönstrade han på samma fartyg som matros. Han trivdes bra i yrket, men upplevde också att det var ett hårdare arbetsklimat ombord, jämfört med idag.

– Alla var tvungna att hitta sin plats och fostrades på ett helt annat sätt än idag. Du var tvungen att underkasta dig på den tiden. Det var den generationen. Men ju mer man jobbade och lärde sig yrket, desto mer accepterad blev man. Kanske har jag lite av den gamla generationen i mig: att fixa grejen oavsett hur krångligt det är, och till slut blir det också fixat. Man vill visa arbetsgivaren att vi kan lösa problem och ta ansvar, men den inställningen har mattats av, det är inte riktigt samma nu.

Jim är alltid på plats bland manskapet för att vara med när det händer, men också för att se och uppmärksamma när manskapet jobbar på bra. Med lite beröm när man långt och Jim jobbar hårt för att det inte ska



Båsen på plats på backen inför angöring i Port Gunsan, Sydkorea.

glömmas bort i alla arbetsrutiner och stressmoment.

– Det behöver inte vara så märkvärdigt, utan jag försöker att hitta naturliga tillfällen för att ge ett uppmuntrande ord eller beröm. En gubbe kan vara bra på en sak, men inte på alla arbetsuppgifter. Om jag ska få ut det bästa av gubbarna, måste jag veta vad de är bra på och gillar att göra, och låta varje gubbe få göra det den är bra på. Då kommer den sjömannen göra det bästa han kan, och det är så vi blir ett bättre däcksteam.

Jim kör fram på däck med en stor specialbyggd lastbil. Bakpå lastbilen sitter en enorm hydraulisk lyft. Tillsammans med en matros påbörjar Jim arbetet med att sänka däckets golvpaneler för att anpassa lastytan till kommande last. Det knakar och skriker i stålet när

de tunga panelerna sänks och sjunker in i sina fästen. Efter Taicang seglar Undine till Sydkorea för att lasta ännu fler bilar. Med full last ska sedan lastfartyget segla över ett stormigt Stilla havet till Mexiko.

När det är dags för avgång ger sig Jim av till backen för att ansvara för sin del av avgångsmanövern. Undine, som är förlängd från 200 m till 230 m, kan vara svårmanövrerad i vissa kajer vid förtöjning och lossning.

– Som i Korea till exempel, där var kajerna för korta och aktern bestämmer var rampen ska fällas för att få en bra position. Där framme blir det hela tiden förändringar, och trossarnas läge anpassas från hamn till hamn. Det är lite knöligt där framme och befälet





Var tredje dag till sjöss kontrolleras lasten och den tajtas om det uppstått slack på grund av sjögång.



bestämmer hur förtöjningen ska bli. Det är inte alltid att det kan bli fyra-två, alltså fyra för ände och två spring. Ibland vill man ha fem-två, men då finns mycket som kan gå fel. Ibland kan det också vara hamnmyndigheterna som vill att vi ska ha fler trossar än vad befälet tänkt sig. Förtöjning och avgång är absolut ett teamwork, det skulle inte fungera annars.

Efter tre månader till sjöss blir det avmönstring för Jim och tre månaders efterlängtat ledighet väntar. Han känner sig lite spänd över att få åka hem, även om han inte har samma hemlängtan på törnarna som förr om åren.

– I ett landjobb blir vardagen så kompakt. Du ska jobba, hämta barn på skolan, gå på möten, köpa mat, laga mat och tusen andra saker. Jag tror att det skulle vara stressigt för mig. Jag får så mycket kvalitetstid med mina barn, med min familj. Frågar du en sjöman när han ska mönstra av, då är det det bästa jobb som finns. Frågar du när han ska mönstra på, ja då... då kan det

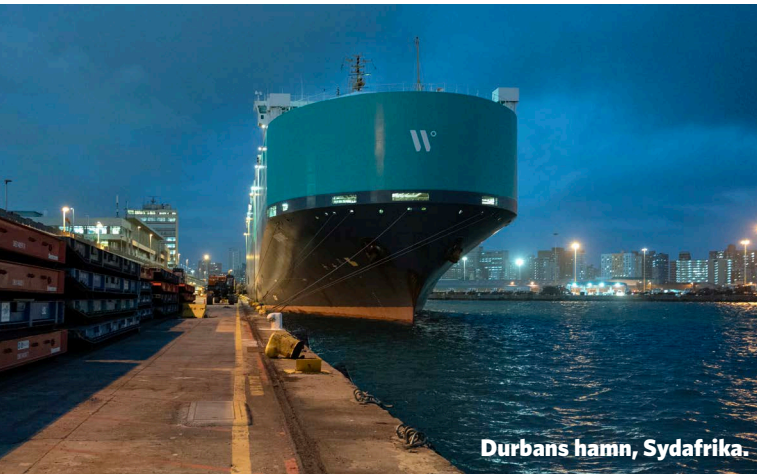
vara lite tveksamt vad det är man håller på med. För de flesta är det inte lönen som lockar en att jobba till sjöss... man har liksom valt en livsstil.

För snart tjugo år sedan ville Jim göra som många andra svenska sjömän och pröva att bo i Asien. Flera han kände bodde redan i Thailand och på Filippinerna. Jim valde att flytta ner till Thailand och där blev han kvar i tio år. Det var också där han träffade sin blivande fru, de bildade familj och hann bo tillsammans i sex år i Thailand. När det började bli dags att tänka på skolor för den då femåriga dottern, bestämde sig paret för att flytta till Sverige. Nu bor och trivs familjen i Härnösand och varken Jim, fru eller barn ångrar beslutet.

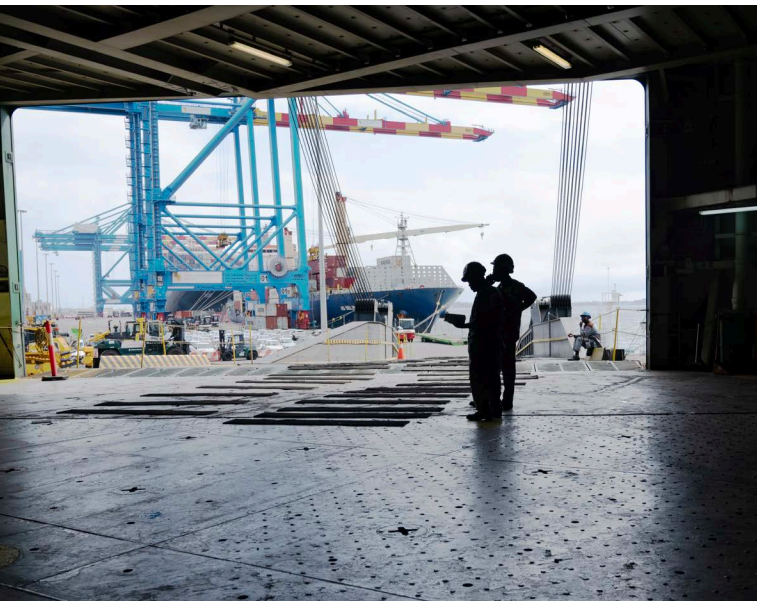
När Jim måste lämna hemmet för ännu en törn, brukar det bli en lite ledsen vecka för honom och familjen. Särskilt jobbigt blir det för yngsta barnet, Kevin, som hunnit bli fem år och fått en större medvetenhet om tiden.

» I ett landjobb blir vardagen så kompakt.

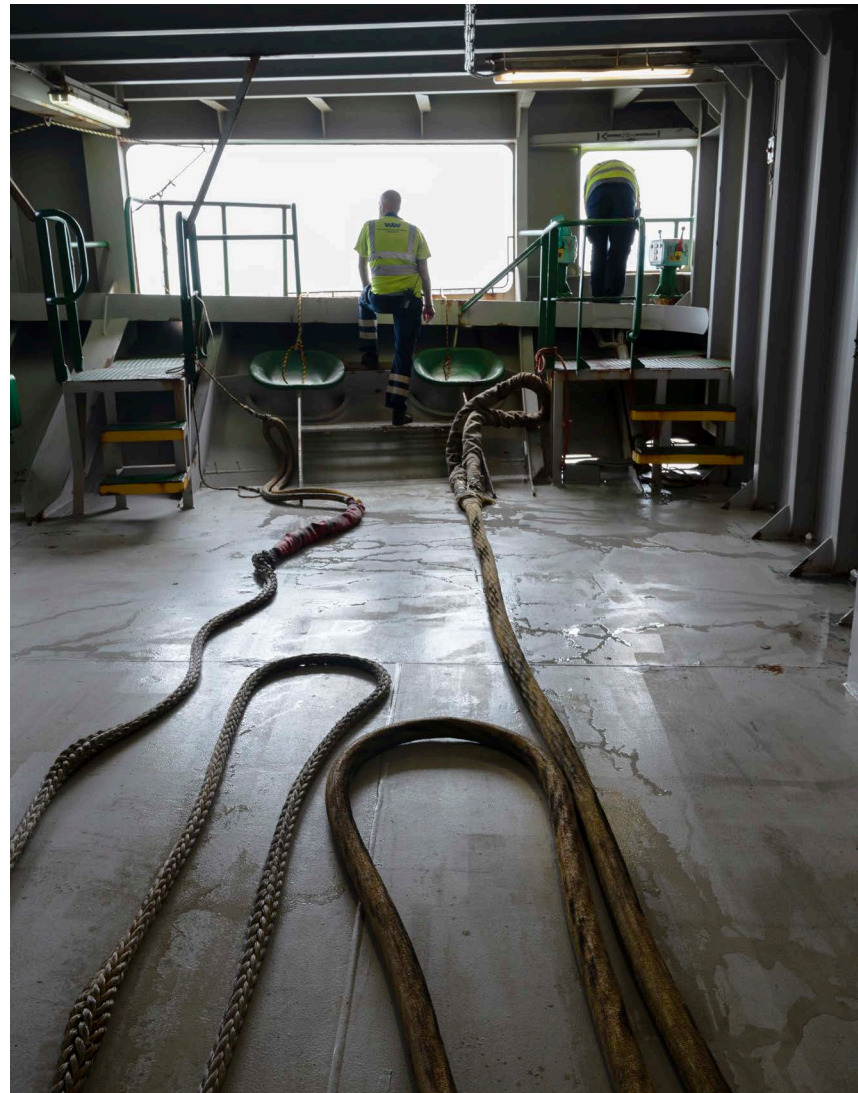
JIM DETZLER



Durbans hamn, Sydafrika.



Hamnarbetare i Port Elizabeth, Sydafrika.



Bås och matros framme på backen inför angöring av Port Taicang, Kina.

– Men man ställer om hjärnan på något sätt. Jag kommer ju hem snart igen och då tar vi igen allt. Det blir mycket på telefon de första veckorna. Men så småningom kommer alla där hemma in i sin vardag. Jag skulle inte vilja att Kevin gick till sjöss när han kommer i den åldern. Det har jag nog fått från farsan – han sa alltid att han skulle förbjuda mig att gå till sjöss. Men det fick motsatt verkan på mig, då ville jag absolut testa sjömansyrket. Vi får väl se vad Kevin säger när han blir större.

Det börjar närma sig dagen för avmönstring men än återstår lite arbete. På långfärd kan det vara en del extra planering för att ta hänsyn till tidszoner som passeras. När det försvinner en timme avslutas dagen tidigare och tvärtom i motsatt riktning. Tiden brukar brassas, det vill säga ställas om, varannan dag, för att det ska vara lättare för kroppen att vänja sig.

– Det är mycket planering när vi går över tidszoner. Då gäller det att färdigställa det som planerats för dagen. Vi vet ju inte heller hur vädret kommer att vara nästa dag – kommer det att blåsa i, ryka upp salt, och

så vidare. Varje arbetsmoment behöver planeras noga inför alla eventualiteter, så att det inte behöver göras om. När min avlösare kommer ombord ska han tycka att vi lämnat ett bra jobb efter oss. Mönstra av med flaggan i topp.

M/V Undine anländer Gunsan. Jim och hans mannar har förberett angöringstrossar och kastlinor och står beredda med walkie-talkies. Jim går till positionen där han får en bra översikt och kommunicerar med bryggan för att hjälpa till att få fartyget i rätt position för lastrampen. De två stora resväskorna är redan packade och när förtöjningen är klar, går Jim av sin törn för att ta sig mot flygplatsen i Seoul. Den här gången har han tänkt att ägna ledigheten åt receptböcker, för att kunna laga lite ny spännande mat därhemma. Härnösand nästa! ●

Film visar vardagen ombord

Vill du se Stefan F Lindbergs film om vardagen ombord på Undine? Gå in på www.sjomannen.se



Repskap med val för framtiden

TEXT Ylva Bowes FOTO Dick Gillberg

Tre adjungerade AU-ledamöter valdes på Seko sjöfolks årsmöte 2026. De ska få möjlighet att gå bredvid nuvarande AU för att med bästa möjliga förutsättningar kunna leda Seko sjöfolk in i den nya organisation som väntar.

Seko sjöfolks representantskap 2026 hölls i ett soligt och värligt välkomnande Helsingborg. Med utsikt över Öresund samlades 71 personer, inklusive ledamöter, inbjudna gäster och anställda på Seko sjöfolks kontor, för att närvara vid Seko sjöfolks 42:a repskap i ordningen.

Ett antal formaliabeslut klubbades igenom utan någon större diskussion, men några punkter tilldrog sig desto större uppmärksamhet.

Det handlade framför allt om valet av tre adjungerade ledamöter till Seko sjöfolks styrelses arbetsutskott, AU. Dessa tre ska under ett års tid gå bredvid de tre nuvarande i AU – ordförande Kenny Reinhold, sekreterare Peter Skoglund och kassör Mikael Lindmark – för att samla så mycket kunskap det bara går för att på sikt ta över ledningen av Seko sjöfolk när Sekos ändrade organisation är på plats.

Till andre vice ordförande, som ska gå bredvid Kenny Reinhold det närmaste året, valdes Katrina Ansarfwe, till vardags sektionsordförande på Destination Gotland.

– Jag ser fram emot utmaningen, säger Katrina Ansarfwe. Det ska bli otroligt givande att få vara med och forma framtiden för Seko sjöfolk.

Till posten som tredje vice ordförande hade tre personer nominerats; Erika Johansson, Ulf Nilsson och Jeanette Ganeshjöö. Den stora valurnan plockades fram och placerades på presidietts bord, och en slutan omröstning tog vid där samtliga 49 röstberättigade lade sitt val skriftligen i urnan.

Efter en första valomgång stod det klart att det blev omval mellan Ulf Nilsson och Erika Johansson. Omvalet



Styrelsens AU, arbetsutskott, ihop med de tre nyvalda adjungerade ledamöterna.

VALDA PÅ ÅRSMÖTET 2026

Styrelsen

Ordförande på 2 år: *Kenny Reinhold*
 Sekreterare på 1 år: *Peter Skoglund*
 Fyra ordinarie styrelseledamöter på 2 år:
Daniel Holmgren, Folke Matrosow, Stellan Pettersson och Fabian Westerlund
 En ersättare på 1 år: *Ulf Norström*

Tre adjungerade AU-ledamöter:

Andre vice ordförande på 2 år:
Katrina Ansarfwe
 Tredje vice ordförande på 1 år:
Erika Johansson
 Vice kassör på 1 år:
Andreas Westmark

Revisorer

En ordinarie revisor på 2 år:
Katrin Hamilton
 Två revisorsersättare på 1 år:
Anneli Lundgren förste ersättare
Ebba Säterström andre ersättare

Valberedning

Två ordinarie valberedare på 2 år:
Iris Svanbäck och Göran Björk
 Två ersättare på 1 år:
Daniel Estius och Jimi Lindskog

Fotnot: Styrelsens AU, eller arbetsutskott, är den enhet som utför det arbete styrelsen beslutar om mellan styrelsemötena.

vanns av Erika Johansson med 8 rösters marginal.

– Det känns bra, det var spännande där ett tag men jag känner mig redo att ta mig an det här uppdraget, säger Erika Johansson.

Erika är till vardags sektionsordförande på Öresundslinjen och kommer under året att gå bredvid Peter Skoglund.

Till vice kassör valdes Andreas Westmark, till vardags vice sektionsordförande på Rederi Eckerö.

– Det känns bra. Jag ser fram emot detta med skräckblandad förtjusning. Det är ju väldigt mycket nytt man kommer att behöva lära sig. Men det ska bli kul! säger Andreas Westmark som kommer att gå bredvid Mikael Lindmark under året som kommer.

En annan punkt på dagordningen som fick lite extra uppmärksamhet var förslaget om att inrätta en pensionssektion i Seko sjöfolk. Anledningen till förslaget är att Seko sjöfolks cirka 700 pensionsmedlemmar skulle riskera att hamna i limbo när organisationsförändringen slår igenom, men med en pensionssektion säkerställs att även pensionerade medlemmar samlas under Seko sjöfolks paraply.

Repskapet beslutade att inrätta en pensionssektion, och till interimsstyrelsen valdes till ordförande Tomas Abrahamsson, till sekreterare Annica Barning och till kassör Chang Strömberg.

Repskapet beslutade också att anta ett uttalande där Seko sjöfolk kräver att Stockholms stad omedelbart avbryter planerna på att fördriva Sjömansskolan från dess nuvarande kajplats vid Söder Mälarsstrand. Stockholms stads planer på att anlägga en bastu på platsen anser repskapet bör förkastas, och man kräver att de styrande politikerna i Stockholm i stället tar sitt ansvar för den nationella sjöfartskompetensen och låter Sjömansskolan få vara kvar. ●

Agneta Swenson årets kulturpristagare

Agneta Swenson har tilldelats Seko sjöfolks kulturpris 2026 för hennes mångåriga gärning i sjöfolkets tjänst, främst vid Rosenhill Seamen's Center i Göteborg.

- Sjöfolket har verkligen varit en stor del av mitt liv och mitt hjärta, sa hon.

Det var en rörd pristagare som fick ta emot prischek och blomsterbukett vid Seko sjöfolks årsmöte i Helsingborg. Agneta Swenson var både överraskad och glad över utmärkelsen.

- Det känns jättebra! sa hon glatt efter prisutdelningen. Någon har frågat om jag har skrivit en bok eller så eftersom jag fått priset, och det har jag ju inte, men kulturbärare har jag varit i alla år.

I motiveringen står:

"Genom decennier av arbete har Agneta Swenson utgjort hjärtat i en verksamhet som för många sjömän har varit den fasta punkten i en tillvaro präglad av föränderlighet och avstånd. Med en unik förmåga att skapa hemkänsla har hon vikt sitt yrkesliv åt att serva, stötta och välkomna de som har havet som arbetsplats."

Det hann bli 45 år i sjöfolkets tjänst innan Agneta Swenson gick i pension i oktober i fjol. Hon började 1980 på det som då hette Handelsflottans kultur- och fritidsråd, och som så småningom blev Sjömannsservice 2007 då verksamheten inordnades under Sjöfartsverket.

Agneta Swenson har under alla år

bidragit med kulturupplevelser för sjömännen.

- I början, på 80-talet, fick vi bära ombord 16 mm-filmer i stora, tunga lådor, minns hon.

Bokservice till fartyg som kommer till svenska hamnar har också alltid varit en stor del av verksamheten, så även idag.

- Vi kan få ett mejl från Wallenius fartyg Figaro till exempel, att hon kommer in och att de vill byta tio boklådor. Det kan komma önskemål om specifika titlar eller författare, annars plockar vi ihop en blandad mix av böcker.

Sjömannsservice finns idag i Göteborg, Stockholm, Malmö och Norrköping. De flesta känner till att även idrotten har en stor plats på dessa anläggningar.

- Idrotten i sig är ju också kultur, säger Agneta Swenson. I en värld som är så orolig som den vi lever i idag är det viktigt att måna om samarbete. Och idrott, att göra något gemensamt, bygger broar.

1984 fick Agneta Swenson förfrågan om att ta över enmansstationen i Helsingborg som fanns då. På den tiden handlade det mycket om att skapa möjligheter för idrott.

2000 blev Agneta Swenson motionsansvarig för samtliga fyra av Sjömannsservice stationer i landet.

I sitt tacktal lyfte Agneta Swenson att sjömannsservice handlar om allt från fotbollsturneringar och idrottshändelser till att böcker bärs ombord efter besättning-



En glad och rörd pristagare. Agneta Swenson har ägnat hela sitt yrkesliv åt att skapa en meningsfull fritid för sjöfolket.

ens önskemål. Hon menade också att de som jobbar med sjömannsservice, många gånger i nära samarbete med sjömanskyrkan, är väldigt öppna för de behov som finns.

Och just hennes förmåga att möta de behoven, små som stora, som sjöfolket ger uttryck för uppmärksammades också i motiveringen till att just hon tilldelas kulturpriset.

I motiveringen står även:

"Sjömannskultur handlar inte bara om traditioner till sjöss, utan i lika hög grad om de platser på land där sjömän kan mötas, vila och känna gemenskap. Genom sitt outtröttliga engagemang har Agneta Swenson förvaltat och utvecklat denna kultur. Hon har med små medel och stor personlig värme gjort Rosenhill till mer än bara ett center - hon gjorde det till ett hem."

Ylva Bowes

Annons

A-kassan

Film som stöd vid månadsansökan

Genom en film på a-kassans webbplats kan den som ska fylla i sin månadsansökan få stöd längs vägen.

Den som är arbetslös och får ersättning från den nya arbetslöshetsförsäkringen ansöker om ersättning genom att fylla i en månadsansökan i a-kassans e-tjänst Mina sidor. I ansökan får man ange om man har varit helt arbetslös, om man har arbetat eller om man av andra skäl inte har stått till arbetsmarknadens förfogande. Det kan exempelvis

handla om att man varit sjuk, har vabbat eller varit på en resa. Om man har arbetat ska inkomsten från arbetet fyllas i.

A-kassan får många frågor om hur man fyller i månadsansökan och har därför tagit fram en stödjande film som kortfattat går igenom processen. Filmen och mer information om månadsansökan finns på sekosakassa.se.



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Fler bidrag från kvinnor och intendentur efterlyses

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsverksamhet har mer än fördubblats på bara några år och allt fler skickar in bidrag om förbättringar ombord. Förra året belönades ett drygt 100-tal personer som tillsammans fick dela på över 850 000 kronor.

– Vi är jätteglada över alla förslag, men skulle gärna se fler bidrag från kvinnor och intendenturen, säger Jeanette Ganesjö, ledamot i granskningsgruppen.

Sjömanshusstiftelsens årliga belöningsdag går av stapeln i början av maj. Då bjuds årets belönade in för delta i en högtidlig prisceremoni tillsammans med rederirepresentanter och andra företrädare för sjöfarten.

– Belöningsdagarna omges av pompa och ståt, men är också väldigt trevliga. Det är ett utmärkt tillfälle att nätverka och sprida information om sin innovation till andra, säger Jeanette Ganesjö.

”Skicka in era bidrag och låt oss i granskningsgruppen avgöra om det är något som ska belönas eller inte”

Belöningsverksamheten handlar om att premiera innovationer som på något sätt bidragit till att förbättra arbetsmiljön, öka trivseln eller höja säkerheten ombord. Under senare år har verksamheten vuxit och sedan 2022 har mängden bidrag mer än fördubblats. Det handlar om allt från utveckling av specialverktyg till smarta lösningar för effektivare brandbekämpning och inredning av dagrum för sällskapsspel och pyssel. Men även om variationen av bidrag är stor finns det vissa grupper som är underrepresenterade. Framför allt handlar det om kvinnliga innovatörer och intendentur.

– Tjejer jobbar ofta inom restaurang, bar eller kök. Där är det kanske inte lika självklart att komma på uppfinningar som det är i till exempel maskin, som är den avdelning vi får flest bidrag från. Sedan tror jag kanske att tjejer generellt är lite försiktiga och inte lika intresserade av att ta plats som män, men det tycker vi är jättesynd. Vi vill gärna ha fler bidrag från kvinnor och intendenturen, så skicka in! Uppmanar Jeanette



Granskningsgruppens deltagare under ett arbetsmöte i Sjömanshusstiftelsens lokaler på Söder i Stockholm. Jeanette Ganesjö är tredje person från höger närmast kameran.

Fotograf: Nina Varumo

Ganesjö, som själv jobbar som servitris och bartender på Birka Gotland.

Belöningsbidrag kan skickas till Sjömanshusstiftelsen fram till den 31 oktober varje år. Där tas förslagen omhand av en granskningsgrupp. Den består av åtta ledamöter och en ordförande, som tillsammans granskar och diskuterar de förslag som inkommit. Samtliga deltagare i granskningsgruppen arbetar eller har arbetat ombord i fartyg och det finns representation från samtliga avdelningar. Av de bidrag som skickas in brukar runt 60 procent bli godkända.

– De som får avslag kan vara sådana som är kopior av något som vi belönat tidigare eller som handlar om miljö snarare än arbetsmiljö. Men vi vill inte att folk ute i fartygen ska ägna sig åt självzensur. Skicka in era bidrag och låt oss i granskningsgruppen avgöra om det är något som ska belönas eller inte, säger Jeanette Ganesjö.

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



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2027

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Det går redan nu att lämna in förslag till Belöning 2027. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se



Annons

ROSENHILL SJÖMANSCENTER GÖTEBORG

BESÖK OSS & MÅ BRA



Kontakta Seko sjöfolk

MEDLEMSSERVICE

0770 45 79 50

Telefontider:

mån–tor 9–11 & 13–15
fre 9–11 & 13–14

E-post: sjofolk@seko.se

Hemsida: www.sjofolk.se

Postadress:

Seko sjöfolk
Fjärde Långgatan 48
413 27 Göteborg

Sekos a-kassa

Telefon: 020 678 000

ÖVRIGA FACKLIGA ÄRENDEN

Kontakta i första hand den
lokala fackliga företrädaren
i ditt rederi.

Ordförande Kenny Reinhold

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

Vice ordförande Peter Skoglund

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

Kassör Mikael Lindmark

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

Ombudsman Oskar Lindskog

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

Ombudsman Pelle Andersson

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

Ombudsman Camilla Widman

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

www.sjofolk.se

Facket bör visst blanda sig i politiken

Valår. Ibland uttrycks åsikten att facket inte ska blanda sig i politik. Något huvudfokus kan det aldrig vara, men: Arbetarrörelsen har varit med och format Sverige, till något unikt, framgångsrikt och något som jag tror de flesta kan känna en stolthet över. Det har skett genom organiserad kamp, på arbetsplatserna och utanför. Vi skapade den svenska modellen, som en del av samhället, som styrs av våra folkvalda. De stiftar lagar och sätter vissa ramar för parterna på arbetsmarknaden. Dessa ramar har en tendens att bli allt snävare, tyvärr. Spelreglerna ändras och politiska beslut påverkar våra medlemmar på ett mycket direkt sätt. Vår motpart lägger stora resurser på lobbyism, och för att inte hamna i kölvattnet behöver även vi fortsätta vara en aktiv del av samhället. Vi vill ju någonstans, vara en progressiv kraft. Vi vill åstadkomma något!

I en föränderlig värld innebär förvaltning lätt stagnation. Jag vill därför inte jämföra mitt fackliga uppdrag med en jurists på ett försäkringsbolag, och blott administrera vad andra bestämt. De "andra" skulle i ett alternativ till dagens svenska modell sannolikt befinna sig långt från min arbetsplats, kanske i riksdagen eller på någon myndighet, och ha små möjligheter att avgöra vilka arbetsvillkor som lämpar sig bäst i ett skärgårdsrederi. Det vet dock de anställda, som genom fackligt medlemskap och vår arbetsmarknadsmodell med lokala och centrala parter är med och påverkar just det som berör oss. Vi behöver vår frihet

för att utvecklas, och utan facklig-politiskt arbete kommer vi att gå miste om den.

Vi har nyligen räddat vår modell från EU-direktiv om minilöner genom påverkansarbete på flera olika politiska nivåer. Bevarad för tillfället, men för att vår fina partsmodell ska fortsätta fungera måste vi ha jämbördiga parter, och när vår borgerliga regering nyligen medvetet försämrade arbetslöshetsförsäkringen påminns vi om hur deras reformering av a-kassan 2007 ledde till det största medlemstapet för LO-förbunden sedan storstrejken 1909. Vi kan inte titta still, vi ska alltid föra medlemmarnas talan! Alla vill inte lyssna, men vi kan inte surra oss vid ett politiskt parti. Själv tillhör jag inte rörelsens majoritetsparti, men är helt trygg med att det är våra medlemmar som sätter vår agenda, ingen annan.

Valrörelsen är här. Vi gör vår röst hörd. Gör det du med! Jag börjar med att ansluta till landets största firande av arbetarrörelsens dag. Glad första maj!

DANIEL ESTIUS

Daniel Estius är ny krönikör i Sjömannen. Han är fackligt förtroendevald i Blidösunbsbolaget och arbetar i Stockholms skärgård.



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

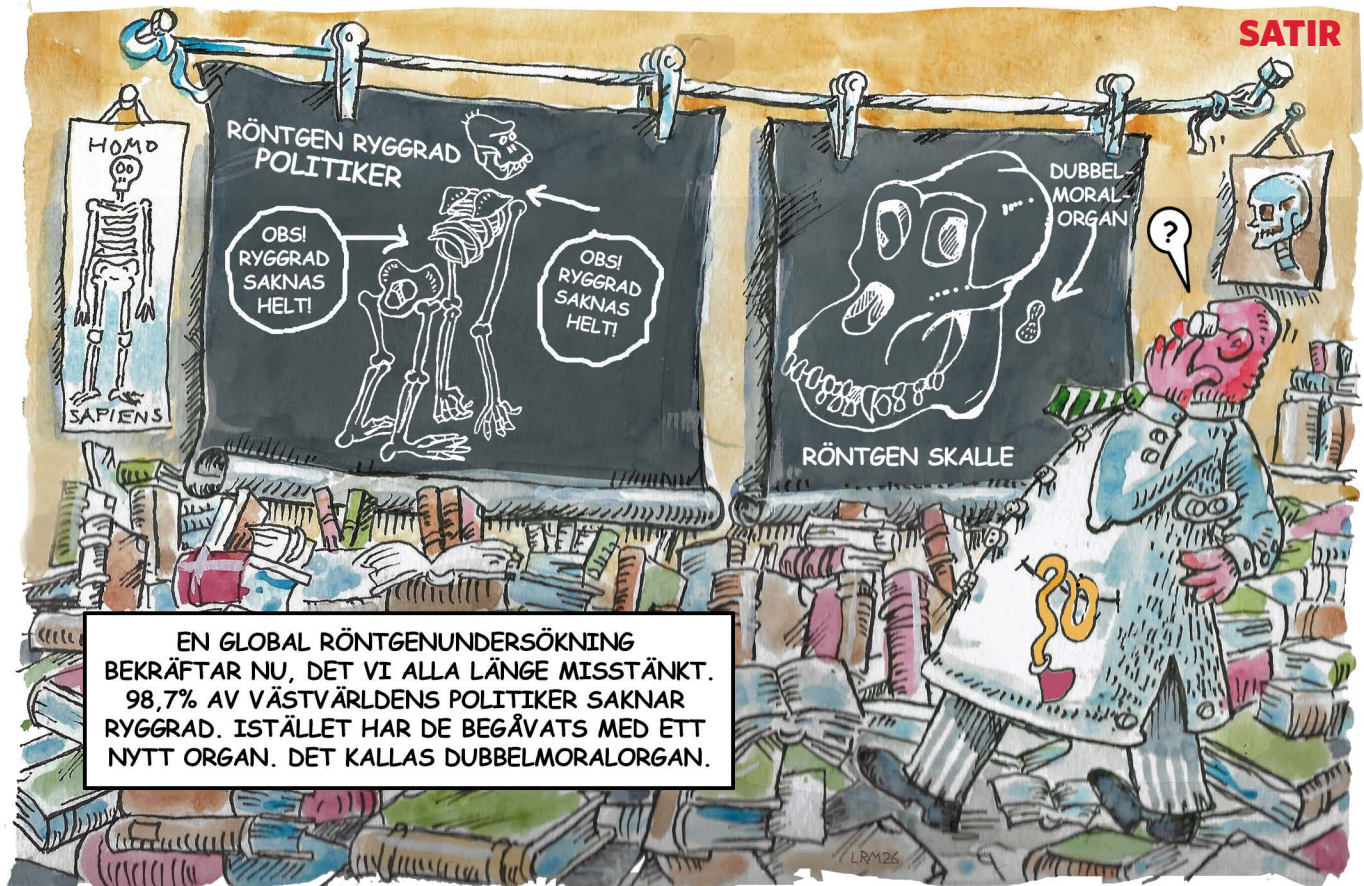


Illustration Lars R Melander

Bra att veta som medlem

Medlemsavgift

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

Reducerad medlemsavgift

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

Ungdomsmedlemskap

Vi erbjuder ungdomsmedlemskap för dig under 25 år. Det innebär en medlemsavgift på 129 kr/månad i tre månader. Kontakta medlemservice för att bli medlem.

Betalning av medlemsavgift

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

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

Betalning från utlandet:

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

Utlandsadress/tillfällig adressändring

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

Tänk också på att meddela ny eller ändrad adress till Skatteverket.

Arbetslös

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

Försäkringar

I ditt medlemskap ingår flera försäkringar hos Folksam. På www.folksam.se/forbund/seko-sjofolk/befintlig-medlem finns mer information. Du som jobbar på en arbetsplats med kollektivavtal har även kollektivavtalade försäkringar, se www.afaforsakring.se för mer information.

LOKALA FACKLIGA FÖRETRÄDARE

Rederi Ballerina

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

Blidösunbolsbolaget

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

Destination Gotland

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

Rederi Eckerö

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

Finnlines Ship Management

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

Luleå Bogserbåt

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

Örnö Sjötrafik

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

Ressel Rederi

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

Silja Line

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

Stena Line

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

Styrsöbolaget

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

TT-Line

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

Tugab Construction

Kontaktombud *Robin Uusirantanen*,
070 625 73 08,
uzirobin@gmail.com

Viking Line

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

Wallenius Marine

Sektionsordförande *Björn Jonasson*,
08 772 06 99, 070 772 06 99,
bjorn.jonasson@walleniusmarine.com
Vice sektionsordförande *Bo Enmark*,
boenmark@hotmail.com

Öresundslinjen

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



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

FÖRSTA



MAJ!



med LO-ordförande
JOHAN LINDHOLM
& **HEMLIG ARTIST!**

14.00 Festområdet på Götaplatsen öppnar. Fri entré!

14.45 Gå med i Första maj-tåget mot Götaplatsen.
Samling på Haga Nygata. Alla är välkomna!

16.00 Scenprogram på Götaplatsen startar.
Tal av LO:s ordförande Johan Lindholm m fl.
Uppträdande av känd hemlig artist!

Alla tal teckentolkas!

