

SJÖMANNEN

#3 2026

Sjöman som sköter shoppen

Problemlösning, överblick - och att lyssna på dem som jobbat länge. Det är bra egenskaper att ha i jobbet som shopkoordinator tycker Rebecka Dahlström. En flora av yrken finns ombord - vi djupdyker i en sjömans alla olika roller.

Känslösam sista resa med anrika linjen Halmstad-Grenå

Sänkta värden för giftiga ämnen gäller inte sjöfolk

Inför valet: Så tycker partierna i viktiga sjöfolksfrågor



Sjömannens många yrken

Seko sjöfolks medlemmar har en mängd olika yrken – upptill att vara sjöman. Vi träffar Rebecka Dahlström, shopkoordinatör på Aurora, som berättar om sitt jobb.



Sista resan på linjen Halmstad-Grenå

Den 30 april gick sista resan med Stena Nautica på linjen Halmstad-Grenå innan färjelinjen lades ner. Sjömannen följde med på en nostalgisk tur – där besättningen mötte en oväntad välkomstkommitté på kajen i Grenå.



Sänkta gränsvärden gäller inte sjömän

Arbetsmiljöverket har sänkt värdena för en rad farliga ämnen. Men Transportstyrelsen har inte hängt med – därför gäller sänkningarna än så länge inte sjömän.



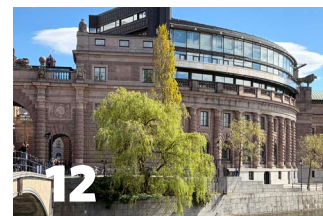
Svenskt sjöfolk saknas till nya inflagningar

Rederierna får inledningsvis undantag, men ska ”aktivt och skyndsamt” leta svenskt sjöfolk när de flaggar svenskt. Ett rederi som har svårt att hitta folk är Veritas.



Crash course för alla sommarvikarier

Vad behöver du tänka på som ny sommarvikarie ombord? Sjömannen har sammanställt en lista på det viktigaste du behöver veta.



Valår: Partierna tycker till i sjöfartsfrågor

Vad tycker partierna i frågor som är viktiga för sjöfarten? Vi kollade vad åtta riksdagsledamöter i Trafikutskottet tycker om pensioner och rekrytering.

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 sex nummer per år. Redaktionen ansvarar inte för ej beställt material.

OMSLAGSBILD: Rebecka Dahlström, Aurora.

Foto Dick Gillberg

Tidningen Sjömannen finns även på www.sjomannen.se



Svensk sjöfart rundar partsmodellen - våra liv offras

Just nu sitter tjänstemän i Stockholm och utreder förslag som kan bli en dödsfälla för våra medlemmar. I regeringens så kallade Förenklingsråd presenteras skrivbordsprodukter som hotar att förvandla svenska fartyg till osäkra arbetsplatser med tröttare personal och sämre kompetens. Det som sker nu är dock inte bara ett frontalangrepp på sjömännens arbetsmiljö, utan ett cyniskt kringgående av hela den svenska partsmodellen.

Det är branschorganisationen Svensk Sjöfart som har skickat in en önskelista till Förenklingsrådet, under den vilseledande täckmanteln ”harmonisering”. Det allvarliga är hur Förenklingsrådet faktiskt fungerar: livsavgörande arbetsmiljöfrågor hanteras helt utan ett ordinarie remissförfarande och utan att ta in synpunkter från arbetsmarknadens parter. Föreningen Svensk Sjöfart använder rådet som en genväg in i maktens korridorer för att slippa förhandla. Genom att medvetet runda facket sätter arbetsgivarna den svenska partsmodellen ur spel för att få igenom sina krav.

Vad är det då Svensk Sjöfart vill smyga igenom via rådet?

- **Livsfarliga vilotider:** Man vill ”harmonisera” svenska regler med STCW-konventionens absoluta miniminivåer. Det innebär i praktiken mer press och mindre återhämtning. Trötthet dödar och är den enskilt största orsaken till olyckor till sjöss. Att försämra i redan bristfälliga vilotidsregler för att spara pengar åt rederierna är inget annat än en kränkning av sjömännens hälsa. Vi är kött och blod, inte maskiner.
- **Sänkt kompetens:** Att sänka behörighetskraven till internationell miniminivå är ett hårt mot alla de som utbildat sig. Det är början på ett ”race to the bottom” där kvalitet offras för kortsiktig vinst.
- **Språkförvirring:** Att se över språkraven på passagerarfartyg är särskilt oroväckande. Vid en brand eller evakuering måste varje order förstås omedelbart, och vi måste kunna vägleda passagerarna. Vi har färsk exempel på olyckor i Svensk Sjöfarts medlemsföretag som orsakats av just kommunikationsbrister.

» Vi accepterar inte att våra liv blir en siffra i en besparingskalkyl

Det är med stor vrede jag konstaterar att Transportstyrelsen utreder dessa punkter. Förslagen som Förenklingsrådet behandlar är en dyster propå för framtiden. Man verkar helt ha glömt bort de människor som gör jobbet ombord. För oss är budskapet enkelt: Vår säkerhet är aldrig en administrativ börda som kan rationaliseras bort.

Vi i Seko sjöfolk tänker inte tyst se på när sjösäkerheten monteras ner bit för bit. Vi accepterar inte att våra liv blir en siffra i en besparingskalkyl. En förenklingspolitik som bygger på tröttare och mindre utbildade medlemmar är en livsfarlig politik. Vi kräver nu att regeringen kastar dessa förslag i papperskorgen där de hör hemma.

Sjöfarten ska vara säker för miljö, passagerare och för oss som har havet som arbetsplats. Säkerheten först – på riktigt!

KENNY REINHOLD
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

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

Sänkta gränsvärden gäller

Transportstyrelsen
släpar efter – Sarf
vägrar kommentera

Asbest, bly och krom VI. Alla är de exempel på giftiga ämnen där gränsvärdena nyligen sänkts. Men de nya nedsatta värdena gäller än så länge inte för en yrkesgrupp: sjöfolket.

Det handlar om att skydda människor från ämnen som är skadliga för hälsan. I slutet av 2025 skärptes gränsvärdena för tillåtna halter asbest på arbetsplatsen. Och nu i april infördes strängare värden för bly, diisocyanater, och krom VI-föreningar. Förändringarna gäller på EU-nivå, och för de flesta ämnen rör det sig om rejäla sänkningar. För krom VI-föreningar, som exempelvis kan bildas vid svetsning i rostfritt stål, har gränsvärdena på Arbetsmiljöverkets initiativ sänkts mer än EU-direktivet.

- Det finns stora risker förknippat med krom. Vi tycker inte att det är försvarbart att ha det EU-värde som finns utan det måste sänkas mer. Där upplever jag att såväl arbetsgivare som fackföreningar är överens, säger Ann-Louise Jonsson, sakkunnig på Arbetsmiljöverket.

Motivet bakom sänkningarna är en sammanvägning av olika intressen, såväl ekonomiska som hälsorisker. Att teknikutvecklingen har gått framåt har också betydelse.

Det finns inga övergångsregler. Arbetsgivare har en skyldighet att vidta åtgärder så att de nya gränsvärdena efterföljs. Det kan handla om att skärma av svetsplatser så att inte medarbetare runtomkring exponeras, tillhandahålla fläktmatat andningsskydd och självklart se till att skyddsutrustning används på rätt sätt.

Men: sjöfolket omfattas hittills inte av de sänkta gränsvärdena. Branschen är speciell på det sättet att det är Transportstyrelsen som är tillsynsmyndighet – inte Arbetsmiljöverket som för andra näringar. För att de nya gränsvärdena ska gälla måste Transportstyrelsen följa upp och ratificera föreskrifterna för sjöfarten så att de pekar mot rätt hänvisningar i Arbetsmiljöverkets nya föreskrifter. Så har inte skett.

– Jag utgick ifrån att Transportsty-



Det farliga ämnet diisocyanater kan frigöras vid slipning eller svetsning.

relsen uppdaterat sina föreskrifter efter våra. Det känns såklart rimligt att man har samma arbetsmiljövillkor till sjöss som på land. Men det är Transportstyrelsen som är föreskrivande myndighet för sjöfarten, säger Ann-Louise Jonsson.

Pelle Andersson, arbetsmiljörättslig ombudsman på Seko sjöfolk, är kritisk:

– Det är farliga ämnen vi pratar om. Att en myndighet släpar efter sänder fel signaler. Sjöfolket ska såklart ha samma skydds-föreskrifter som alla andra branscher. Vi skulle gärna se att Arbetsmiljöverket tog över ansvaret även för oss, säger Pelle Andersson.

Han får medhåll av Peter Hellberg, vd på Sjöbefälsföreningen. Både i att Transportstyrelsen förtjänar kritik och att Arbetsmiljöverket borde ta över ansvaret för tillsynen av arbetsmiljön

även för sjöfarten.

– Vi är absolut inte nöjda. Transportstyrelsen har länge vetat om att gränsvärdena ska sänkas. Jag tycker att uppdelningen mellan myndigheten skapar en problematik för våra medlemmar.

Transportstyrelsen är ingen expertmyndighet på arbetsmiljö. Det är Arbetsmiljöverket och de kan hantera sjöfarten också.

» Sjöfolket ska såklart ha samma skydds-föreskrifter som alla andra branscher

PELLE ANDERSSON, SEKO SJÖFOLK

Sjömannen har sökt arbetsgivarorganisationen Sjöfartens Arbetsgivarförbund (Sarf), men de avstår att kommentera ytterligare än att rederierna följer gällande regelverk och följer utvecklingen. Inte heller branschorganisationen Svensk Sjöfart vill kommentera.

Arbetet med att sätta reglerna i kraft inom sjöfarten pågår, meddelar Transportstyrelsen. Vid årsskiftet 2026/2027 uppskattas det vara klart. Charlotta

inte sjöfolket



Foto: Shutterstock

Rennwandt, sakhandläggare arbetsmiljö på Transportstyrelsen, vill svara på frågorna via mejl.

Varför har ni inte infört de nya gränsvärdena för sjöfolket?

– Transportstyrelsen har i dagsläget ont om resurser, särskilt inom området arbetsmiljö. Vi måste göra ständiga prioriteringar. Arbetet har också fått en större omfattning än vad som kunde uppskattas från början.

Är det rimligt att en yrkeskategori släpar efter?

– Givetvis är det ett mål för myndigheten att regler ska sättas i kraft i tid, men det har inte varit möjligt i denna situation.

Finns det några tankar på att överlåta tillsynen av arbetsmiljön inom sjöfarten till Arbetsmiljöverket?

– Det förs inga sådana diskussioner just nu.

Conny Pettersson

FAKTA: SKÄRPNINGAR AV GRÄNSVÄRDEN SOM ÄNNU INTE GÄLLER SJÖFARTEN

Asbest: Det hygieniska gränsvärdet för asbest sänktes 19 december 2025 från 0,1 fiber per kubikcentimeter luft till 0,01 fiber per kubikcentimeter luft. Förändringar gjordes också som gäller tillstånd, utbildning och medicinska kontroller.

Arbetsmiljöverket sänkte gränsvärdena 9 april för hur mycket arbetstagare får andas in för tre olika kemiska ämnen:

● **Bly:** Det tillåtna gränsvärdet sänks från 0,1 mg/m³ till 0,03 mg/m³

● **Diisocyanater:** Det tillåtna gränsvärdet sänks och ändras till 0,006 mg/m³. Ändringen innebär också att diisocyanater ska mätas per isocyanatgrupp (NCO). Samtidigt upphör alla tidigare individuella gränsvärden för enskilda diisocyanater att gälla.

● **Krom (VI)-föreningar:** Det tillåtna gränsvärdet sänks från 0,005 mg/m³ till 0,001 mg/m³

HÄR FINNS DE FARLIGA ÄMNEA

Asbest: Kan sitta i maskinrummen på äldre fartyg. Exempelvis i brandskyddsisolering och rörisolering.

Bly: Förekommer hos primärleverantörer av bly, främst smältverk. Bly finns också i större gjuterier, vid återvinningscentraler och vid glasbruk. Bly har minskat generellt, men rent bly används ibland som ballast på skärgårdsbåtar där man vill ha stor vikt på litet utrymme.

Diisocyanater: Vanligt förekommande inom flertalet branscher såsom bygg-, plast-, färg-, och verkstadsindustri. Inom sjöfarten finns diisocyanater exempelvis i tvåkomponentsfärg. De farliga ämnena kan frigöras innan färgen härdad eller vid slipning eller svetsning.

Krom (VI)-föreningar: Förekommer inom verksamheter med stål- och metallframställning, med ytbehandling och vid svetsning i rostfritt stål, som förekommer inom sjöfarten.

Källa: Arbetsmiljöverket samt Pelle Andersson, Seko sjöfolk.

Stena Line säljer två av sina färjor

Stena Line har på kort tid sålt två av sina färjor – Stena Vinga till DFDS och Stena Nautica till Eckerölinjen.

I början av maj stod det klart att Stena Vinga säljs till DFDS. Vinga går i nuläget mellan Jersey och Portsmouth med svensk besättning.

Enligt Stena Lines presschef, Johan Live, kommer ingen på Sekos avtalsområde att drabbas av den övertalighet som blir följden av försäljningen.

Drygt 30 personer drabbas av övertalighet, men enligt rederiet handlar det enbart om befäl.

– Vi kommer få en övertalighet bland vår personal, säger Johan Live. Av de 66 personer som jobbar på Stena Vinga är det ungefär hälften som kommer att drabbas av övertalighet. Endast befäl kommer att beröras av arbetsbristen, det handlar om 31 personer. Vi tillämpar turordningsregler, och den gäller ombordpersonal på alla de sex svenska fartygen i vår flotta.

Enligt Johan Live är avsikten från bolaget att de med manskapsbefattningar ombord enligt turordningsregler kommer att erbjudas en poolanställning. Eftersom turordningsreglerna omfattar samtliga sex svenskflaggade fartyg i Stena Lines flotta kan det även bli fråga om omplaceringar.

Men först ska givetvis fackliga förhandlingar ske.

Stena Nautica, som fram till den 30 april i år trafikerade Halmstad-Grenå tills linjen lades ner, har i maj sålts till Eckerölinjen och ska trafikera ruten Nådendal-Långnäs.

Fartyget ska tas över någon gång i augusti, och kommer enligt Jonas Henriksson, vd för Eckerö Link, att komma i trafik någon gång under hösten.

Ylva Bowes

Fler flaggar svenskt - men

Inflaggningarna har ökat dramatiskt. Minst 28 fartyg har fått svensk flagg sedan februari 2024, och fler är på gång. Glädjen är stor i hela branschen. Ändå kvarstår en springande punkt: att hitta svensk personal att rekrytera.

– Det är verkligen jättesvårt.

Det konstaterar Ove Johnsson, vd på Veritas Tankers, som för ett par månader sedan flaggade in tankfartygen Astana och Astella, som båda gått in i det nya svenska bareboatregistret.

– Vi försöker plocka och pussla mellan våra fartyg. Vi sliter, det är ingen enkel sak att lösa, säger Ove Johnsson.

För att stärka svensk beredskap och säkerhet bedöms den svenska handelsflottan behöva växa rejält. Regeringen har därför gått sjöfartsindustrin till mötes och infört ett bareboatregister, plockat bort stämpelskatten och anpassat tonnage-skatten. Det har gett resultat. År 2023 var det ett fartyg som flaggades in, 2024 och 2025 12 vardera år. Bland annat har Furetank flaggat in sju kemtankers, Wallenius fyra biltransportfartyg, Stena Bulk två oljetankers och Thungruppen sex torrlastfartyg.

– Det är fantastiskt bra och viktigt att rederierna gör det här. Det behövs, både för landets beredskap och för att underhålla yrket, säger Mikael Lindmark, ombudsman på Seko sjöfolk.

Men utvecklingen hade inte varit möjlig om Seko inte hade sträckt ut en hand, konstaterar Mikael Lindmark. Att rekrytera tillräckligt många svenskar som kollektivavtalet kräver kan vara svårt. För bemanning av stora tankfartyg är det så gott som omöjligt. I Sverige har elever inte förberetts för stortank på 15 år. Seko sjöfolk har därför gått med på att göra tillfälliga eftergifter i de fall där det inte finns någon möjlig lösning, förklarar Mikael Lindmark.

– I specifika fall som rör seriösa rederier tillåter vi högre TAP-del under en övergångsperiod. Det hade inte blivit någon inflaggning annars, så ser den krassa verkligheten ut, säger han.

Undantaget är tillfälligt och villkorat. Rederierna måste aktivt och skyndsamt arbeta för att lösa bemanningen. Veritas

**Rederierna
måste
aktivt och
skyndsamt
arbeta för
att lösa
bemanningen**



Foto: Dick Gillberg



Veritas Tankers fartyg Astana och Astella var de första att gå in i det svenska bareboatregistret. Astellas

Tankers är ett av de rederier som fått en sådan här "grace-period", som vd Ove Johnsson kallar det.

– Jag vill verkligen in i Sverige och behöver därför den här hjälpen.

Astana och Astella är nyinköpta, och tre ytterligare Veritastankers är på ingång.

– Innan vi köpte dem hade vi fler svenskar procentuellt, men nu har vi så att säga fått spä ut andelen. Av Sekos folk är det såklart svårast på maskinsidan men även med matrosor.

Det händer att de tar in kadetter. Jungmän tar de egentligen inte, men det har förekommit att de har gjort undantag när de har haft en duktig och driven sommarjobbare som velat stanna, säger Ove Johnsson. För att få fler unga att få upp ögonen för sjölivet har de träffat grundskoleelever i Svensk Sjöfarts skolsatsning "Adopt a vessel" och låtit folk komma ombord under Donsö shipping meet.

– Vi försöker så gott vi kan. Men jag hade önskat att någon tog tag i hela rekryteringsproblematiken ordentligt. Försöken som görs räcker inte.

Veritas kör Europafart, framförallt på Nordsjön och Östersjön. Till de befattningar där de söker svensk personal är törnarna som längst fyra till sex veckor. På Stena Bulk är det fyra månader som gäller. Det handlar oftast om långa sjöresor och det är inte ovanligt att man lossar vid boj eller en utbyggd ramp långt ut till havs.

– Att hitta folk som är villiga att jobba så är inte helt lätt. Vårt sjöfolk har vant sig vid att komma till kaj, se land då och då och ha mobiltäckning. Isoleringen är nog det som är svårast, säger Mikael Lindmark.

Det som krävs är en kulturförändring, menar han. Men också att fler börjar på yrkesutbildningar, att sjöfolk som slutat kan återaktivera sina certifikat och att fler av dem som kommit upp lite till åren rekryteras. Ove Johnsson hoppas också på förslaget om att införa en modulbase-



manskap saknas



Foto: Kenny Reinhold

Sirius Shipping, som har sju nybyggen på gång, har exempelvis uppgett att samtliga ska få svensk flagg.

De inflagningar – genomförda och kommande – som kanske fått störst uppmärksamhet är Stena Bulks fem utlovade Suezmaxfartyg. Där har det dock inte blivit som planerat. Ett av de tre inflaggade fartygen, Stena Surprise, har sålts. Det gäller även Stena Sunshine som var på gång att hissa svenskt. Omvärldsläget gör att marknadsvärdet för tankfartyg är skyhögt. I en intervju i Sjöfartstidningen säger Erik Hånell, vd på Stena Bulk, att ambitionen att flagga in fler fartyg ändå kvarstår:

– Svensk sjöfart har haft en tuff utveckling under lång tid, men nu finns det förutsättningar på plats. Tack vare ett nära samarbete mellan näring, politik, myndigheter och fack ser vi en helt annan stabilitet och framtidstro.

Men svensk flagg innebär inte bara ekonomiska fördelar, understryker Mikael Lindmark. Det kräver också att man jobbar hårt för att locka och behålla svensk personal.

– Seko sjöfolk har beviljat tillfälliga undantag för att hjälpa rederierna med bemanningen. Att Svensk Sjöfart då, via Förenklingsrådet, vill försäkra språkkrav och vilotider är obegripligt. Man löser ingen rekryteringskris genom att rasera arbetsmiljön för dem man desperat försöker locka.

Hanna Welin

inflagning skedde i Göteborg i februari i år.

rad utbildning på Sjöfartshögskolan där det blir möjligt att varva jobb och studier.

– Vi måste göra det vi kan för att locka de unga. Helst ska de ju bli intresserade redan i grundskolan så att de väljer sjöfart i gymnasiet, säger Ove Johnsson.

Behovet av svensk personal kommer bara fortsätta att växa. Donsörederiet

FAKTA: INFLAGGADE FARTYG

Inflaggade fartyg på minst 300 brutto (fiske- och bogserfartyg borträknade). Jan 2023 – 11 maj 2026.

Fartyg	Största ägare
2023	
Baltic Crystal	Erik Thun
2024	
Finnswan	RoPax III Nordlink
Fure Vanguard	Furetank
Fure Viken	Furetank
Fure Viskär	Furetank
FureVyl	Furetank
Lakeway Express	Lakeway Link
Future Way	Walleniusrederierna
Way Forward	Walleniusrederierna
Brisen	Brisen rederi
Thun Vettern	Erik Thun
Spiken	Erik Thun
Lidan	Thunrederier
2025	
Nossan	Erik Thun
Tidan	Erik Thun
Kolland	Erik Thun
Fure Vesbo	Furetank
Fure Valö	Furetank
Fure Victoria	Furetank
Fure Ven	Furetank
Alvaret	Holland Shipyards
Stena Sunrise	Stena Bulk, Blue Shipping
Stena Suede	Stena Bulk, Crystal Sky kommanditbolag
Don Juan	Walleniusrederierna
Turandot	Walleniusrederierna
2026	
Arctico	Donsötank
Naven	Erik Thun
Astella	Veritas Tankers (bareboat)
Astana	Veritas Tankers (bareboat)

Annons

A-kassan

Snabb övergång till ny försäkring

Nu görs nästan 50 procent av alla utbetalningar av ersättning från Sekos a-kassa från den nya arbetslöshetsförsäkringen.

Den 1 oktober förra året fick vi en

ny arbetslöshetsförsäkring i Sverige som omfattar alla som får ett nytt beslut om ersättning från det datumet. Den nya försäkringen infördes samtidigt som den tidigare försäkringen finns kvar för dem som fortfarande har dagar kvar som går att nå.

Nästan 50/50 redan nu

När den nya försäkringen infördes var uppskattningen att majoriteten

av ersättningstagarna skulle vara inne i den nya försäkringen inom två år. På den tid som gått sedan införandet är fördelningen nästan 50/50 redan nu.

- Det har gått väldigt fort – just nu görs 53 procent av utbetalningarna från den tidigare försäkringen och 47 från den nya, säger Ann-Charlotte Andersson som är verksamhetschef på Sekos a-kassa.

CECILIA LUNDQVIST

Fler länders behörigheter likställs med svenska

Behörigheter och certifikat från ytterligare åtta länder godkänns nu på svenskflaggade fartyg. Det meddelade regeringen nyligen.

I fjol vår kom beskedet att ukrainska och brittiska sjöfolksbehörigheter skulle likställas med svenska. Därefter följde under sommaren ytterligare sju: Jamaica, Kanada, Malaysia, Singapore, Sydafrika, Sydkorea och Turkiet.

Nu är det dags för ännu en utökning. Regeringen meddelar att den ger Transportstyrelsen möjlighet att ingå överenskommelser om ömsesidigt erkännande av behörigheter och certifikat för sjöfolk med ansvariga myndigheter i Brasilien, Kina, Egypten, Indonesien, Montenegro, Australien, Nya Zeeland och USA.

Det innebär att 18 länders behörigheter och certifikat för sjömän nu kan likställas med svenska motsvarigheter, eftersom Filippinerna finns med sedan tidigare.

Regeringen vill i och med detta göra det lättare för svenskregistrerade fartyg att anställa sjöfolk med utländska behörigheter.

Branschorganisationen Svensk Sjöfart ser regeringens beslut som ett viktigt bidrag till en bredare rekryteringsbas för svenska rederier.

Seko var remissinstans i fjol, och betonade då att detta inte får leda till försämrade villkor för sjömän som arbetar under svensk flagg.

Att fler länders behörigheter likställs med svenska innebär inte heller att tap-avtalen utökas. Fler nationaliteter betyder inte större procenttal, utan fler nationaliteter inom det befintliga tap-systemet.

Det finns även en oro kring några av de länder som nu tas in i systemet.

– Att inkludera en totalitär stat som Kina skapar en direkt osäker arbetsmiljö på svenskflaggade fartyg, säger Mikael Lindmark, ombudsman på Seko sjöfolk.

Ylva Bowes



Hela klassen: Annie Vestermark, Edvin Isaksson, Sebastian Sjöberg, Ellen Samuelsson, Rasmus Jonsson, Brent Rydback, Andreas Ekman, Robert Dahlin.

Härnösands första

Första komvuxklassen på sjöfartsutbildningen i Härnösand har precis gått klart. Efter ett års studier är eleverna redo att ge sig ut i arbetslivet. Flera har redan fått fast jobb.

Det är bara några dagar kvar på terminen när Sjömannen får ett snack med klassen. Nio elever, sju killar och två tjejer, i åldrarna 23-48 år utgör den första kullen som går ut den nystartade komvuxutbildningen i Härnösand. Den är förlagd till Härnösands gymnasium, och lärarna är desamma som för gymnasieprogrammet med inriktning sjöfart.

Eleverna sökte sig till maskins utbildningen av lite olika skäl.

Annie Vestermark hade en gammelmorfar som var sjöman, vilket inspirerade henne att söka.

– Jag var nyfiken på sjön och sökte några jobb, men hade inte förstått hur

komplex det var med alla certifikat som krävs, säger Robert Dahlin. Men så hittade jag den här utbildningen och det var ju en bra väg att gå.

Robert Dahlin har haft bilverkstad i många år, och tror att det kan vara en fördel att ha jobbat inom industrin om man vill söka sig till ett jobb till sjöss.

– Jag är ganska händig och duktig med maskiner, och det märktes när man var ute på praktik att jag kunde dra nytta av det, säger han.

» I mars hade jag fått fast jobb. Jag börjar direkt efter utbildningen.

MICHAEL FORSBERG

Men tidigare erfarenhet är inget krav. Ellen Samuelsson hade en helt annan ingång till sjömansyrket.

– Jag spelade ett spel som heter "Still wakes the deep", ett skräckspel som utspelar sig på en oljerigg, berättar hon medan klasskompisarna skrattar lite. Jag tyckte det verkade mysigt att jobba till sjöss och började googla

runt och läsa på, och så hittade jag den här utbildningen i min egen hemstad så



William Alvear (slutat), Michael Forsberg,



Elevernas egna bilder från när de gjorde sin praktik. Ellen Samuelsson, Robert Dahlin och bredvid maskoten Michael Forsberg.



komvuxklass redo för jobb

det var perfekt.

Ellen hade inte jobbat med maskiner tidigare, men är nöjd med sitt val.

– Det har varit bättre än jag trodde att det skulle vara, säger hon.

Michael Forsberg var först missnöjd med att ha blivit tilldelad praktikplats på ett ropaxfartyg. Men praktiken på Silja Symphony visade sig bli en lyckträff.

– Jag trivdes fantastiskt bra, säger han. Jobbet var roligt, jag blev väl omhändertagen och i slutet av praktiken blev jag uppmanad att skicka in en spontanansökan. I mars hade jag fått fast jobb. Jag börjar direkt efter utbildningen.

Michael har jobbat i många år som rörmokare men gillade inte 7-5-arbetstiderna och sökte sig därför till sjöfarten.

– Jag trodde det skulle vara svårt att få jobb i en ny bransch med tanke på att jag är 48 år, men det var enkelt, säger han.

Han tror liksom Robert att det är en fördel att ha ett annat yrke i botten.

– Jag är van att skruva på saker, kan svetsa till exempel, och det har uppskat-

tats att jag kan mina grejer, säger han.

Den generella uppfattningen bland eleverna är att både utbildningen och praktiken ombord varit bättre än förväntat. Att skolan har ett eget skolfartyg ses som en stor fördel. Under de kallaste vinterveckorna var man ute ett par gånger i veckan och ”agerade isbrytare” i hamnen, vilket gav gott om tillfällen för eleverna att öva olika moment och få in rutinerna.

Det är inte bara Michael som fått jobb på Silja Symphony. Han får sällskap av

FAKTA: SJÖFARTSKOMVUX I HÄRNÖSAND

- Komvuxutbildningen i Härnösand är 41 veckor lång (ett läsår).
- I utbildningen ingår praktik (APL) på 60 dagar fördelat på två perioder.
- Utbildningen ger behörighet att jobba ombord på däck som lättmatros eller i maskin som vaktgående maskinpersonal.
- Till hösten finns 20 utbildningsplatser.

Ellen som också gjorde praktik där.

– Jag blev helt darrig när jag fick reda på att jag fått fast tjänst i maskin, säger hon. Det känns jättebra. Jag är väldigt glad och taggad. Det känns skönt också att komma till ett fartyg där man känner folket.

Trafikverket har under våren varit på skolan och ragat folk till sommarjobb, så några elever kommer att jobba på statliga färjor i sommar. Bland övriga elever har några fått fast jobb, medan andra väntar på besked från jobbansökningar.

Inför nästa läsår har det redan kommit in ett drygt tjugotal ansökningar, betydligt fler än i fjol vid den här tiden. Raymond Persson, lärare på sjöfartsutbildningen, ser ett ökande intresse för utbildningen.

– Det är ju vårt första år här i Härnösand med komvux, säger han. Det mesta har gått bra, sen finns det en del vi kan förbättra till nästa år. Men det känns kul att vi är i gång och att intresset för manskapsutbildningarna ökar.

Ylva Bowes

Kom-ihåg-lista för årets alla

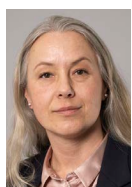
Med sommarfåglarnas ankomst förändras stämningen ombord – oftast i en positiv riktning. Men vad ska du som sommarvikarie tänka på? Sjömannen tipsar om det viktigaste.

TEXT Bella Stenberg ILLUSTRATION Lars R Melander

Arbetstid (och vilotid)

Ombordjobb innebär ofta att arbeta en period och sedan vara ledig lika länge (1:1-system). Det finns tydliga regler för vilotid.

Stena Line har från 6 tjänstgöringsdagar ombord till 14 tjänstgöringsdagar, med arbetstid 10,6 timmar i snitt per dag.



På Gotlandsbolaget finns även deltidanställda, som jobbar full tid de dagar de är ombord.

– Om du är orolig över att arbetstiden inte stämmer, kontakta någon förtroendevald, säger **Katrina Ansarfwe**, Sekos sektionsordförande inom Destination Gotland.

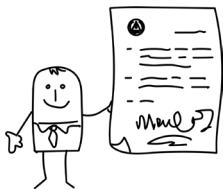
Anställningsform

Anställningsformen påverkar bland annat uppsägningstid, rätten till fast anställning och till ledighet. Sommarjobb, som sker under en begränsad tid, är oftast någon variant av visstidsanställning. Vanligt är säsonganställning (som styrs av årstidens behov) eller vikariat (att ersätta någon som är borta).

Avtal - alltid skriftligt

Ett skriftligt anställningsbevis ska alltid finnas, där lön och anställningsform framgår. Kontrollera att avtalet stämmer med det överenskomna. Om det hänvisas till kollektivavtal, be att få läsa det.

– Kollektivavtal är inte alltid enkelt att läsa, men fråga någon facklig förtroendevald eller skyddsombud. Gå inte bara efter arbetsgivarens tolkning. Det är inte alltid vi har samma uppfattning! säger **Katrina Ansarfwe**.



Boende och mat

Den som jobbar vecka bor ofta ensam (och delar hytt med avlösande kollega), men det förekommer att två personer får bo tillsammans. Hos fartyg i skärgårdstrafik som inte har tillräckligt många hytter kan en del personal som jobbar vecka få åka hem.

På de stora färjorna finns gemensamma utrymmen, ofta gym, och lagad mat serveras till frukost, lunch och middag. På andra båtar kan det vara upp till besättningarna att ordna maten själv, och alla ska vara behjälpliga.

Kolla upp vad som gäller om det är en mindre båt. Meddela om du behöver specialkost.



”Sommarfåglar” kallas traditionellt sommarvikarier som jobbar till sjöss.

Intyg och dokument

Ha alltid med ett nationellt ID-kort, eller ännu hellre pass. Ha också med samtliga dina certifikat (basic safety, förtrogenhetsutbildning, rederianpassad säkerhetsutbildning, grundläggande sjöfartsskydd-certifikat från Transportstyrelsen) och läkarintyg för sjöfolk. Även EU-kort (sjukförsäkringskort), anställningskontrakt och personalkort.

Dokumenterna ska vara giltiga och i original.



sommarfåglar



Försäkringar

Om arbetsgivaren har ett kollektivavtal är du automatiskt försäkrad. Om inte kollektivavtal finns behöver du fråga vad som gäller. En försäkring bör finnas för sjukdom, arbetsskada och dödsfall. Kolla också vad som gäller för fritid ombord och resor till och från jobbet. För medlemmar i Seko sjöfolk ingår flera försäkringar.

Fotnot: 2026 kommer Stena Line att ha cirka 550 säsongsanställda, Gotlandsbåtarna runt 350 och Blidösunsbolaget mellan 200 och 250.

Säkerhet - stressa inte

Utöver obligatoriska säkerhets- och förtroghetsutbildningar, lär dig säkerhetsrutinerna, och försök att inte stressa. Halkolyckor är bland de vanligaste.

– Jag vill också lyfta den personliga säkerheten. Om någon känner att en gäst eller kollega säger eller gör något som upplevs som oönskat eller obehagligt, be om hjälp, säger Katrina Ansarfwe.

– Tänk på att du ingår i fartygets säkerhetsorganisation hela ditt pass, även under din lediga tid ombord, säger **Daniel Holmgren**, sektionsordförande inom Stena Line.



Frågor är välkomna!

– Det kommer många som aldrig jobbat på en båt överhuvudtaget. Fråga rederiet eller oss i facket, det är bara välkommet och jättebra, så att man slipper vara osäker och undra över något, säger Daniel Estius, sektionsordförande på Blidösunsbolaget som trafikerar Stockholms skärgård.

Introduktionernas upplägg kan variera stort. Stena Line har en introduktionsdag i land, med information, klädprovning och möjlighet att träffa representanter från olika avdelningar samt en upplärningsresa. Gotlandsbåtarnas sommarvikarier får tre dagars introduktion ombord med handledare, och provar de olika stationerna (intendenturen har samlingsbefattningar och kan flyttas mellan olika basstationer).

Fackliga ombud och skyddsombud

Kolla vilka som är fackliga ombud och skyddsombud – innan du behöver veta det. På vissa båtar sitter både kontaktlistor och foton uppsatta.

Packa inte för mycket!

Intyg och dokument, läkemedel, hygienartiklar, brusreducerande hörlurar, träningskläder, lyssning, läsning, något att titta på (eller vad annat som önskas för fritiden), tofflor, bekväma ombyteskläder.

– Jag rekommenderar stödstrumpor och ett extra par skor. Vi är på benen i tolv, tretton timmar och både kroppen och fötterna sväller, särskilt på kvinnor, säger Katrina Ansarfwe.

Kolla vad som ingår i arbetskläderna. På färja tillhandahåller arbetsgivaren sängkläder och alla handdukar. Blidösunsbolaget tillhandahåller sängkläder men inte badlakan.



Fritid - glöm inte att ha kul!

Wifi brukar finnas ombord, men är inte alltid välfungerande. Ladda gärna ner filmer och serier för att kunna titta i offlineläge. Ha respekt för andras (och din egen) fritid och återhämtning. Alla är olika och har olika behov.

– Se till att ha roligt under sommaren. Många får vänner för livet efter att ha jobbat ombord, säger Daniel Holmgren.

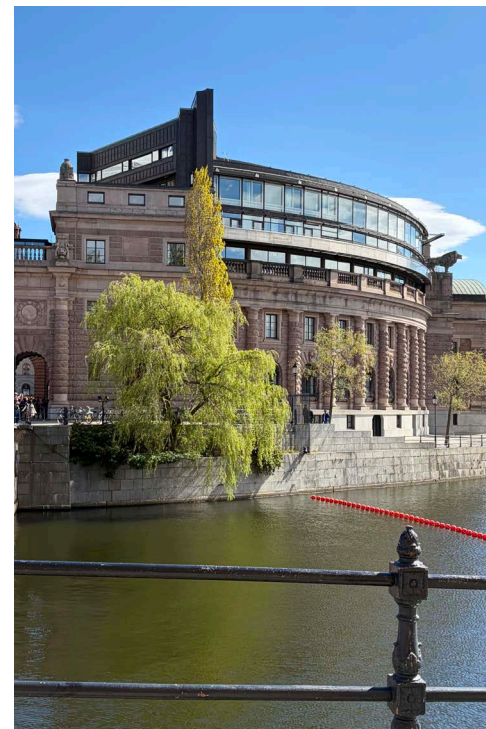
I höst är det val, ett val som även kommer att påverka sjöfarten. Vad tycker då de olika partierna i frågor som är viktiga för sjöfolket? Sjömannen ställde två frågor till ledamöterna i Trafikutskottet, en från varje riksdagsparti.

Fråga 1.

Fler fartyg flaggar nu svenskt, men det saknas sjöfolk för att bemanna fartygen. Vad har ditt parti för förslag på konkreta åtgärder för att komma till rätta med den akuta bristen på sjöfolk inom den svenska sjöfarten?

Fråga 2.

Svenska sjömän har lägre skatt, men även lägre lön, än jämförbara yrken i land. Men när de går i pension beskattas pensionen med konventionell skatt. Är ditt parti berett att göra ändringar gällande den snedvridna beskattningen av pensionerade sjömän? I så fall - vad?



Sveriges riksdag.

Socialdemokraterna



1. Socialdemokraterna ser mycket allvarligt på bristen på sjöfolk. Ska fler fartyg kunna flagga svenskt måste det också finnas människor som kan bemanna dem. Vi vill där för stärka hela kedjan: fler utbildningsplatser, bättre möjligheter till praktik ombord, fler vägar in i yrket för vuxna som vill byta bana och ett närmare samarbete mellan staten, rederierna, facken och utbildningsanordnarna.

Vi vill också se bättre villkor för svenskt sjöfolk. Det handlar om tryggare anställningar, en bättre arbetsmiljö, fungerande avlösningsystem och att yrket ska gå att kombinera med familjeliv. Fler kvinnor måste också kunna söka sig till sjöfarten och stanna kvar i branschen. Kompetensförsörjningen löses inte bara genom utbildning, utan genom att sjömansyrket upplevs som attraktivt och hållbart över tid.

2. Vi har förståelse för att dagens system kan slå orättvist mot sjömän när de går i pension. Sjöinkomstavdraget och skattereduktionen är viktiga för att kompensera för sjöfolkets särskilda arbetsvillkor, men det får inte leda till att pensionerade sjömän hamnar i en sämre situation senare i livet. *Socialdemokraterna är beredda att se över frågan. Det behövs en seriös genomgång av hur beskattningen och pensionsutfallet påverkar sjömän över ett helt arbetsliv, och vilka förändringar som kan göras för att minska snedvridningen.* Vår utgångspunkt är att människor som har arbetat ett helt yrkesliv till sjöss ska kunna känna trygghet också som pensionärer.



Mattias Ottosson
Riksdagsledamot (S)
Ledamot Trafikutskottet

Moderaterna



1. Moderaterna har under denna mandatperiod möjliggjort matrosutbildning för vuxna och infört flexibla utbildningsvägar för sjöbefäl. Vi har tagit bort överflödiga behörighetskrav och utökat erkännandet av utländsk kompetens.

Framöver vill vi reformera yrkesutbildningen genom dels en tvåårig yrkesskola med fokus på praktiska inslag, dels inrätta en samlad yrkesutbildning som samlar kommunernas yrkesvux, Arbetsförmedlingens arbetsmarknadsutbildningar och Nationell yrkesutbildning under ett gemensamt regelverk. Vi vill även genomföra en praktikreform med enhetliga regler och arbetsgivaravdrag för handledare. Vi arbetar för att yrkesutbildningen bättre svarar mot arbetsmarknadens behov av sjöfolk.

2. För oss moderater är det viktigt att det lönar sig att arbeta och att ha arbetat. Den som har arbetat ett långt arbetsliv ska känna att det har lönat sig i pensionsutbetalningen. Därför har vi under mandatperioden stärkt pensionärens ekonomi genom att sänka skatten på pension tre gånger. Beskattningen av pensionsinkomst är densamma för alla som bor i Sverige. *Det finns således inget snedvridande inslag i skattereglerna som kan ändras just för sjömän som går i pension.* Samtliga pensionärer över 66 år har rätt till det förhöjda grundavdraget som innebär att pensionärer betalar samma eller i vissa fall lägre skatt på sin pension jämfört med vad de som arbetar betalar på sina arbetsinkomster. Det är arbetsmarknadens parter som reglerar lönenivåer och arbetsvillkor på den svenska arbetsmarknaden. Det gäller även inom sjöfarten. *I vilken mån parterna tar hänsyn till att sjömän också kan omfattas av flera skattelättnader är inte en fråga för staten.*



Johanna Rantsi
Riksdagsledamot (M)
Ledamot i Trafikutskottet

Centerpartiet



1. Centerpartiet vill bland annat att det ska finnas fler yrkesutbildningar. När dessa utformas bör man också ha en tätare dialog med de branscher som är i behov av arbetskraft så att utbildningarna motsvarar behoven.



2. *Ja, Centerpartiet är öppna för att förbättra för pensionärer med låg inkomstpension, vilket är något som vi vill hantera inom ramen för Pensionsgruppen.*

Ulrika Heie,
Riksdagsledamot (C)
Ordförande i Trafikutskottet

Miljöpartiet



1. Det behövs en hel kedja av åtgärder: fler utbildningsplatser, fler praktikplatser till sjöss, starkare koppling mellan utbildning och arbetsmarknad samt konkurrenskraftiga villkor för att faktiskt arbeta under svensk flagg. Det behövs också en politik som gör att fler fartyg stannar kvar i eller kommer tillbaka till svensk flagg, för utan fartyg under svensk flagg blir det också färre jobb och karriärvägar för svenska sjömän. Trafikanalys har samtidigt noterat ett ökat söktryck till vissa sjöfartsutbildningar, vilket är positivt men inte tillräckligt i sig.



2. *Miljöpartiet är alltid öppna för att se över frågor för ökad rättvisa. Vi har i nuläget inget förslag att presentera.*

Linus Lakso
Riksdagsledamot (Mp)
Ledamot i Trafikutskottet

Vänsterpartiet



1. Vi menar att fokus bör vara på att förbättra arbetsvillkoren och skapa fler, tydligare karriärvägar. För att fler ska söka sig till yrken inom sjöfart behövs ett mer flexibelt utbildningssystem med olika utbildningssteg, så att fler får möjlighet till vidareutveckling och kompetensutveckling. Vi vill därför se en stor utbildningssatsning för sjöfartyrken och avsätta medel för detta redan i vår budget för 2026.



2. *Vi driver idag inget förslag om att ändra beskattningen men är positiva till ett förslag om att utreda frågan närmare.*

Malin Östh
Riksdagsledamot (V)
Ledamot i Trafikutskottet

Sverigedemokraterna



1. Från 2022 till 2026 har sjöfartsutbildningarna gått från ett lågt antal förstahandssökande till att sjöingenjörsprogrammet har närmare 150 procents ökning av förstahandssökande. För sjökapensprogrammet har det på tre år skett en ökning med 58 procent och utvecklingen syns även på gymnasiets sjöfartsutbildningar, där platser ofta fylls direkt. Bristen på fartyg för praktik kan ha hämmat sökande men nu när steget att flagga till svenskt är mycket litet ger det såklart framtidstro på sjömansyrket. Regeringen och Sverigedemokraterna kommer fortsatt arbeta för att stärka svensk sjöfart.

2. Att få en pension man kan leva på efter ett helt yrkesliv borde vara en självklarhet oavsett vilket arbete man haft. Pensionen består av tre delar, inkomstpension, premiepension och tjänstepension. Sjömän får pension på samma grund som andra, men tjänstepensionen och tidigare särskilda regler för sjöfolk gör att pensionen kan skilja sig kraftigt mellan individer. För sjömän är just tjänstepensionen ofta avgörande, den bestäms genom kollektivavtal mellan fack och arbetsgivare (t.ex. SEKO eller Sjöbefälsföreningen).

Det finns idag inga diskussioner om att förändra pensionerna men för framtida pensioner ligger ett tungt ansvar på fackförbunden att förhandla fram bra tjänstepensioner för sjömännen.



Thomas Morell
Riksdagsledamot (Sd)
Vice ordförande i Trafikutskottet

Liberalerna



1. Liberalerna vill stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och säkra återväxten av svenska sjömän genom bättre villkor för svenskflaggad sjöfart, fler utbildningsplatser och stärkt samverkan mellan utbildning och näringsliv. Vi vill också värna och utveckla sjöfartsstödet, som är viktigt för att behålla jobb och kompetens inom svensk sjöfart.

2. Liberalerna ser problemet med att många sjömän får en oproportionerligt låg pension jämfört med sin tidigare nettolön. Vi är öppna för att se över reglerna för att minska orättvisorna i beskattningen och stärka pensionärers ekonomi generellt, bland annat genom sänkt skatt på pensioner. Eventuella förändringar måste dock vara långsiktigt hållbara och förenliga med pensionssystemets grundprinciper.



Helena Gellerman
Riksdagsledamot (L)
Ledamot i Trafikutskottet

Kristdemokraterna



Inget svar.



Magnus Jacobsson
Riksdagsledamot (Kd)
Ledamot i Trafikutskottet

Fler fartyg under svensk flagg ministrernas prioritering

Ändrade skatteregler för att fler rederier ska flagga svenskt kommer först. Då krävs att behörigheter från fler länder godkänns för att de inflaggade fartygen ska kunna bemannas. Men i förlängningen vill infrastrukturminister Andreas Carlson (Kd) att det ska vara svenskar på fartygen. Det säger han i en intervju med Sjömannen.

Den här mandatperioden har regeringen genomfört ett antal reformer – vilken reform anser du har haft störst effekt för att stärka den svenska sjöfarten?

– Det är det samlade greppet. Sverige ska inte bara vara en sjöfartsnation som man läser om i historieböckerna utan vi ska ha en stark framtid för sjöfarten i vårt land. Det är viktigt för sjöfarten i sig, förstås, men avgörande för hela samhällets funktionalitet, inte minst ur beredskapssynpunkt. Så jag tycker det är svårt att peka på en åtgärd, men borttagandet av stämpelskatten var ju en viktig del för att jämna ut skatteförutsättningarna, att revidera tonnageskatten så specialsjöfarten kan inkluderas kan göra att vi får en mer diversifierad handelsflotta vilket är nödvändigt.

Hur ska förenklingarna i skattesystemet se till att det leder till svenska jobb med svenska kollektivavtal och inte bara är lönsamt för rederierna?

– Det är viktigt att det finns svenska fartyg att ha praktikplatser på och kunna anställa svenskt sjöfolk. Så att det är lite hönan och ägget problematik här. Om man inte har en tillräckligt stark redarvärld, en tillräckligt stark handelsflotta, så blir det inte heller så enkelt att utbilda till ett jobb inom sjöfarten. Så de första stegen har handlat om att stärka klustret svensk sjöfart med en ökad inflaggning och omflaggning. Sen har vi tagit en hel del beslut om ömsesidigt erkännande av behörigheter med en rad länder, men långsiktigt vill vi ju att det ska vara svenskar på fartygen.

Beslutet att godkänna behörigheter från fler länder kom nyligen. Varför tog ni det beslutet just nu, och varför fler?

– Det har att göra med att skapa en större möjlighet för ökad inflaggning och omflaggning. Det är klart att vi gjorde ju några åtgärder i samband med att Stena flaggade in sina Suezmax tankers. Det handlar om behörigheter från olika nationaliteter som fanns i besättningarna på



Andreas Carlson intervjuas av P4 under ett besök i Göteborg i maj.

fartygen som skulle flaggas in, det hade blivit stopp i möjligheterna att flagga in om inte de besluten hade fattats.

Det finns en oro att det här ska pressa ner villkoren för svenska sjömän, att många nya nationaliteter kommer in?

– Jag har respekt för om det finns en sådan oro, men samtidigt ser vi en växande svensk sjöfart, att det kommer finnas gott om utrymme för svenskar på de här fartygen. Men i den omsvängning som vi nu ser behöver ske, så är det inte orimligt att det också finns personal att ta in på fartygen som flaggas in under tiden. Det är det som är inriktningen, att vi behöver se till att vända på kuttingen, få in fler svenska fartyg. Då är det här någonting som är nödvändigt. Men långsiktigt vill vi att det här ska gå i takt med de investeringar som görs i utbildningssystemet.

I en orolig omvärld – vilket ansvar tar regeringen för att garantera svenska sjömans säkerhet i våra vatten och i andra?

– Det är i allra högsta grad en prioriterad fråga. Vad gäller Östersjön så ser vi att det ökade samarbetet med de nordisk-baltiska länderna, även Polen och Tyskland inom ramen för Natomedlemskapet, är centralt för att säkra Östersjön. Även de åtgärder som myndigheterna har gjort mot fartyg i skuggflottan är viktigt, det kommer vi fortsätta arbeta med.

Med tanke på att ambitionen är att fartygsflottan ska öka så innebär det att den i ett skarpt läge behöver kunna försvaras också. Det är ibland en bortglömd del i debatten.

Hur ser samarbetet med försvarsmakten ut?

– Mycket gott. Det såg vi inte minst under övningen på Donsö för ett år sedan när marinchefen var med på övningen. Jag skulle säga att det är starkare än på länge. En av anledningarna till att det är viktigt att stärka den svenska marinen är också att kunna skydda och försvara den svenska flaggan. Det försvaret har ju också stärkts av vårt Natomedlemskap, där vi nu har allierade flottor runt om i världen. Sverige är inte bara en svensk flagg utan en Natoflagg, det stärker ju också skyddet för de som arbetar på fartyg även på internationella hav.

Har du något vallöfte till det svenska sjöfolket?

– Ja, att arbetet kommer att fortsätta i hög hastighet, och att den nära dialogen med både sjöfolket och även sjöfarten i stort är viktig. Att Sverige behöver en sjöfartspolitik värd namnet, och jag är beredd att fortsätta arbetet som Sveriges sjöfartsminister. Och det som regeringen kunnat genomföra hittills indikerar ju att vi kommer fortsätta ta det här på allvar om vi får fortsatt förtroende.

Ylva Bowes

Nya EU-sanktioner mot Ryssland

– hårdare regler för vidareförsäljning av tankfartyg

EU:s medlemsländer har beslutat om ett tjugonde sanktionspaket mot Ryssland. Det innebär att 46 nya fartyg nu hamnar på sanktionslistan, samtidigt som 11 tas bort. Paketet lade även grunden för att på sikt förbjuda all transport av rysk olja.

För att sätta käppar i hjulen för Rysslands möjlighet att finansiera sitt krig mot Ukraina har EU:s medlemsländer kommit överens om att införa sanktioner mot landet. Den 23 april var det dags för det 20:e sanktionspaketet. Syftet är att ytterligare pressa Ryssland att inleda förhandlingar och göra det på villkor som Ukraina kan acceptera.

En viktig del av sanktionerna är att begränsa den så kallade ryska skuggflottans möjlighet att verka. I paketet fördes därför ytterligare 46 fartyg upp på EU:s sanktionslista. Totalt är det i dagsläget 632 fartyg som är listade. Det innebär att fartygen inte får lägga till inom EU och att alla aktörer är förbjudna att befatta sig med något av dessa sanktionerade fartyg.

I samma paket plockades även 11 fartyg bort från sanktionslistan. Enligt EU-kommissionen är alla bedömningar om att lista ett fartyg individuella. När ett fartyg till exempel inte längre transporterar sanktionerad rysk olja kan det innebära att fartyget tas bort från listan. Syftet med sanktionerna är att främja ett ändrat beteende.

När EU minskar utrymmet för den ryska skuggflottan innebär det en risk att

standarderna på fartygen blir ännu sämre. Det i sin tur kan påverka sjösäkerheten negativt och öka risken för olyckor. Därför innehåller paketet också en så kallad skrotningsklausul. Det innebär ett undantag från förbudet att befatta sig med de listade fartygen. Europeiska aktörer får alltså medverka till att fartyg i skuggflottan skrotas, dock krävs det alltid tillstånd från ansvarig myndighet i ett medlemsland. Vid akut fara för säkerheten och miljön behövs det, enligt reglerna, inget sådant tillstånd.

En annan nyhet är att medlemsländerna nu öppnar upp för möjligheten att i framtiden totalförbjuda alla transporter av rysk råolja och ryska petroleumprodukter. Förbudet skulle då ersätta det oljepristak som finns sedan 2022. I dag är det inte helt lätt att på plats kontrollera om den olja som fraktas har rätt pris. Om det här förbudet antas, i ett eventuellt kommande paket som bestäms av medlemsländerna, kommer det att bli mycket lättare för europeiska myndigheter att kunna se till att förbudet efterlevs. En förhoppning är att detta ska göra det ännu mer besvärligt för skuggflottan att verka.

För att strama åt ryska intressen ännu mer införs även ett nytt förbud mot att

tillhandahålla underhållstjänster till ryska LNG-tankfartyg och isbrytare. Det finns visserligen redan idag ett förbud när det gäller fartyg som är med på sanktionslistan, men nu införs ett generellt förbud för LNG-tankfartyg och isbrytare.

Det görs även ett förtydligande när det gäller försäljning av tankfartyg. Den som säljer ett sådant fartyg måste göra allt som står i dennes makt för att se till att fartyget i en vidareförsäljning inte hamnar i den ryska intressesfären. Regeln gäller redan idag, men nu införs en klausul i sanktionerna, vilken börjar gälla direkt. Om det senare upptäcks att fartyget används inom den ryska skuggflottan så kan den som sålde fartyget bli föremål för utredning.

På frågan om Kustbevakningens arbete påverkas av de nya sanktionerna svarar Jonatan Tholin, förundersökningsledare:

– I Kustbevakningens verksamhet ingår att bedriva sjöövervakning och upprätthålla en god sjölägesbild, och då är denna typ av regelförändringar en av många aspekter som vi tar med oss in i det arbete som vi dygnet runt bedriver avseende framtagandet av en aktuell sjölägesbild, säger han.

Helene Göthberg

Den som sålt ett tankfartyg som senare används i ryska skuggflottan kan bli föremål för utredning

Annons



PÅ DIN SIDA

Jämställda löner och arbetstidsförkortning

Full sysselsättning och god pension

Värn för vår gemensamma välfärd

En rättvis grön omställning

Folk rätt, fred och frihet genom demokrati



LÅT OSS LÄGGA OM KURS - HÅLL BABORD I VALET!

rodalanternan.vansterpartiet.se

rodalanternan@hotmail.se

[facebook/rodalanternan](https://facebook.com/rodalanternan)

POLITISKT REKLAMMEDDELANDE. Sponsor: Föreningen Röda Lanternan. Läs transparensmeddelande: <https://rodalanternan.vansterpartiet.se/kampanjer-roda-lanternan/> Meddelandet är kopplat till Vänsterpartiets deltagande i allmänna val i Sverige den 13 september 2026.



Farväl, Grenå!

I 66 år har en färja förbundet Grenå med den halländska kusten. Stena Lines beslut att lägga ner färjelinjen innebär slutet på en era. Sjömannen följde med Stena Nautica på den allra sista turen.

TEXT Ylva Bowes **FOTO** Dick Gillberg

Vi vandrar längs med kajplan i Halmstad hamn, bredvid filerna där bilarna vanligtvis står i kö för att köra ombord på färjan. Idag är det nästintill tomt på personbilar. Några lastbilar står uppradade. Det är tidig morgon, strax efter sex. Solen strålar från en nästan provocerande blå himmel. Det är den sista dagen i april. Det är också den sista dagen då färjan mellan Halmstad och Grenå avgår.

Tillsammans med Mikael Malmberg, reparatör på Stena Nautica sedan drygt 20 år, promenerar vi bort mot båten. De senaste åren har Stena Nautica inte tagit ombord några gående passagerare på Halmstad-Grenå-linjen. Det är köra bil ombord som gäller, i värsta fall cykla. Men besättningen måste ju komma ombord, och för att göra det måste de traska hela vägen från informationsdisken och biljettsparren, längs ytterkanten av kajplan. Det är ganska många 100 meter.

– Just den här grejen är väl inget man kommer att sakna precis, säger Mikael Malmberg under promenaden.

Men det ska visa sig under dagen att det finns

väldigt mycket annat med både fartyget Stena Nautica och färjelinjen Halland-Grenå som kommer att vara saknat. Inte bara av besättningen.

Att följa med på en sista resa av något slag är en märklig upplevelse. Allt är precis som vanligt. Ändå är ingenting som det brukar. Rutinerna följs, kollegorna är desamma, tjötet likaså – ändå vet alla att det här är sista gången. Det ligger en känsla i luften som nästan går att ta på. Kanske är det vemod.

– Vi börjar väl med frukost, säger Mikael och tar oss med till mässen.

Där står maten uppdukad; bröd, pålägg, flingor, smoothie, grillade mackor med skinka och ost. Bakom disken finns mässman Annika Hartvigsson. För henne har det blivit 30 år på samma båt.

– Jag trodde aldrig Stena skulle släppa linjen, säger hon med en tår skymtande i ögonvrån. Jag var inte alls beredd när de kom med beskedet i februari.

Hennes första jobb var i lekrummet ombord, sen blev det hotellet. Hon flyttade med Nautica till linjen Varberg-Grenå 1999, och tillbaka igen till Halmstad



Johnny och Anna i kaféet.



Tidig morgon i Halmstad hamn med Mikael Malmberg.



Mässhman Annika Hartvigsson.



Tiofika i maskin.

2020. Nu har det blivit 13-14 år i mässen. Hon tycker som många kollegor att det är sorgligt att linjen läggs ner. För henne väntar jobb på M/S Skåne.

– Det är jobbigt, samtidigt som det kan kännas spännande att testa något nytt, säger hon. Det kan väl behövas en nytändning, men känns ändå vemodigt att lämna alla här.

På soffbordet i mässen står en korg med gamla vykort som föreställer fartyget. Korten är hopknutna med snören i lagom stora buntar. Gratis att plocka med sig.

– De har väl inte gått att sälja på ganska många år, säger Mikael.

Han plockar åt sig en bunt.

– Det kan väl vara lite kul att ha som minne ändå.

Till frukostbordet ansluter maskin- och däckspersonal, en efter en.

Johan Andersson går som dagman och har jobbat på Nautica sedan 2003.

– Det är tråkigt det som hänt, men så är det, säger han.

Det pratas lite om det som varit, och om det som komma skall. Det är inte många månader som gått sedan beskedet slog ner som en bomb bland personalen – att Grenålinjen skulle läggas ner helt och hållet. ”Dålig lönsamhet” angav rederiet som orsak. En period av osäkerhet följde, men sen kom beskedet att alla skulle få behålla sin anställning men flyttas över till något annat av Stenas fartyg. Vid det här laget har alla fått besked om var de kommer att hamna. Men ingen vet hur det kommer att bli.

Någon hamnar på Germanica. En annan på Scandina. Ett gäng ska till Skåne, några till Vinga.

– Har du vart i din nya skorsten än? undrar någon muntert.

– Jag fattar inte vart allt folk tar vägen, muttrar någon annan.

Helt solklart är det inte.

Ahmed Al-Musawi är relativt ny i gamet, han har jobbat som inredningsreparatör på Nautica i sex månader.

– Jag fick ett samtal när jag var hemma i Tingsryd om att linjen skulle läggas ner, sen var det en process som tog ganska lång tid innan jag fick besked om vart jag skulle ta vägen, berättar han.

Till slut blev beskedet att han skulle vara kvar på Nautica och ingå i minimibemanningen så länge hon ligger vid kajplats i Fredrikshavn. Efter sommaren ska han börja på Germanica.

– Jag fick planera om hela sommaren, säger han. Från Tingsryd tar det knappt en timme hit till Halmstad. Nu får jag i stället köra tre timmar till Göteborg, sedan åka färja drygt tre timmar till Fredrikshavn. Det blir en hel dag som går åt till restid till jobbet.

Nere i maskin har ett gäng samlats i verkstan. På en whiteboard har någon ritat en nedräkningskalender där dagarna korsats över, en efter en. Efter den sista överkryssade siffran står det ditklottrat ”slut på eran”.

– Det var jag som hade som jobb att stryka 1:an, säger Johan Hedlund som jobbar som inredningsreparatör och motorman.

Ombord på Nautica har manskapet i maskin gjort i



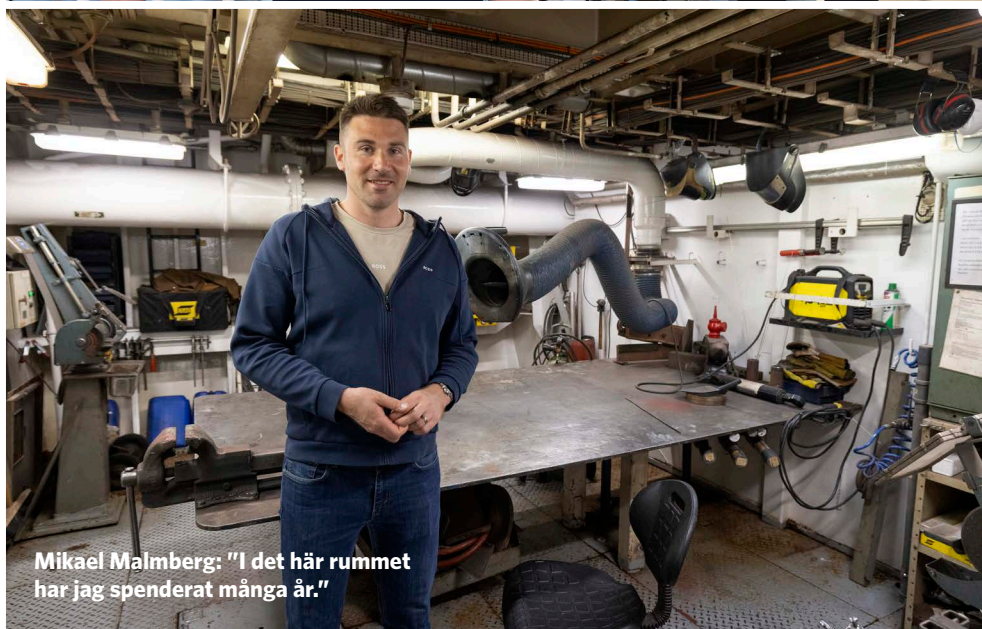


Jan "Stenis" Stenström.

Desmond Petty.



Johan Hedlund i verkstaden.



Mikael Malmberg: "I det här rummet har jag spenderat många år."



princip alla reparationer själva.

– Vi har svetsat, överhalat, reparerat ...det är mycket sällan vi tagit in någon firma utifrån för att laga något, berättar Johan.

Det finns en tydlig yrkes stolthet hos flera kring just detta. På Nautica har man sett problemen, funderat ut den bästa lösningen och sett till att den blir verklig – rent praktiskt. Runt 2016 rumsterade man om i verkstan så det blev bättre plats att arbeta med stora reparationer.

– Vi har alltid bevarat kunskapen i manskapet, säger Johan Hedlund. Det kommer väl att vara lite tråkigt på en annan båt, med en firma som kommer in och gör jobbet. Det

har ju varit lite av det roliga. Samtidigt, eftersom vi gjort i princip alla reparationer själva, så har fartyget blivit ens lilla "skötebarn".

Starka relationer har också skapats under åren ombord.

– Johan Andersson gick i klassen över mig i gymna-

siet i Malmö, berättar Johan Hedlund. Sen började vi jobba här båda två. Vi har praktiskt taget vuxit upp ihop, jobbat ihop i 20 år. Det är klart att det känns tråkigt att behöva gå ifrån varann.

Mikael Malmberg håller helt med om att det varit en stor bonus att man fått möjlighet att ta hand om reparationer själva ombord.

– Det är det absolut bästa jobbet, tycker jag. När någon säger "det här problemet behöver lösas", och så är det upp till mig att hitta lösningen, att klura ut vad som behöver göras.

Vi kikar in i ytterligare ett rum i verkstan.

– Här har jag spenderat många år, säger Mikael. Det är jag som har gjort i princip alla rör här.

Vi går vidare genom maskin. Han visar kolv och cylinder till huvudmaskinen.

– Den överhalar vi själva, vi har en reserv och byter ett antal gånger per år, säger han.

På väggen nere i maskin sitter bleknade foton från åren som gått. Kollegor som då var rosenkindade nybörjare är nu rutinerade veteraner.

Mikael Malmberg ser sig omkring i sina gamla arbetsutrymmen.





Kompisklippning i tvättstugan.



Ida Johansson-Nilsson har gått från intendenturen via jungman till lättmatros.



Dennis Holmgren.

– Allt vi har gjort under alla år här, allt förbättringsarbete, alla detaljer vi förfinat. Det är klart att det känns konstigt att det bara ska skänkas bort.

Mikael Malmberg började jobba på Nautica 2003, direkt efter gymnasiet.

– Jag har i princip vuxit upp här, säger han. Det är 23 år som man formats av sina kollegor.

Efter två veckors vikariat fick han fast anställning.

– Det var ju så på den tiden.

Genom åren har han jobbat som vaktmotorman, inredningsreparatör, maskinreparatör med mera.

– Jag skulle säga att jag i rimlig mån kan fixa i ordning det mesta, säger han och tillägger:

– Det är många här ombord som kan mycket. Det är så vi har jobbat på Nautica.

Vandringen genom fartygets maskinrum går ovanligt smidigt. Allt ligger i ett plan, man kan enkelt gå från för till akter utan krångliga trappor eller olika plan som det ofta brukar vara.

– Det här var en av de två sista båtarna som byggdes på Nakskovs varv i Danmark. Allt var danskt, ner i minsta detalj. Det var bara riktigt bra grejer. Det märks fortfarande.

Vi traskar vidare och kommer till materialförrådet.

– Det här kommer jag att sakna, säger Mikael Malmberg och far med blicken över alla olika typer och former av järn, rör och stålmaterial som ligger staplade längs väggarna.

– Här finns verkligen i stort sett allt man kan önska sig, säger han och ger samtidigt cred till cheferna.

– När de sett att vi gärna lagar och reparerar och tillverkar egna lösningar, och gör det bra, då har de gärna beställt grejer åt oss, säger han.

Vi lämnar maskin och kommer upp i passagerarutrymmena. Det är inte många passagerare ombord den här dagen, kanske ett tjugotal. I butiken sitter Desmond Petty i kassan. Han är servicevärd och jobbar inom OSS, onboard ship service. Han har jobbat inom Stena i tre år.

– Det är tråkigt att de skulle lägga ner linjen, men jag är van att jobba på lite olika fartyg och kommer att hamna i poolen och antagligen hoppa runt en del, säger han.

Att det är få kunder i butiken är inte konstigt – hyllorna gapar nämligen i princip helt tomma. När beskedet kom om att linjen skulle läggas ner fattades snabbt





beslut om att rea ut vara efter vara. Nu är det tomt, så när som på ett gäng gosedjur som trängs i en korg.

I caféet står Johnny Persson som jobbat i Stena sedan 2005.

– Jag tycker det är jättetråkigt att linjen läggs ner, säger han. Det här har varit en väldigt bra båt att jobba på. Vi har varit en go grupp som trivts tillsammans – nu sprids alla ut.

Det är inte bara för de som jobbar ombord som saknaden kommer bli stor, menar han.

– Det är väldigt många som varit beroende av den här båten, det kommer att bli jobbigt för dem. Vi har många stammisar som åker här 1-2 gånger i veckan, några som jobbpendlar. Det kommer att bli en jätteomväg för dem.



FAKTA: STENA NAUTICA

- Fartyget byggdes 1986 av DSB och hette inledningsvis Niels Klim.
- 1995 sattes fartyget in på linjen Halmstad-Grenå under namnet Lion King.
- 1998 tog moderbolaget Stena Line över Lion Ferry och Lion King bytte namn till Stena Nautica.
- 1999 flyttades Stena Nautica till linjen Varberg-Grenå.
- 2001 byggdes Stena Nautica om och fick dubblerad lastbilskapacitet och halverad passagerarkapacitet.
- 2004 blev Nautica påseglad av lastfartyget Joanna strax utanför Varberg.
- 2020, när Varbergs kommun ville flytta hamnen från centrum, valde Stena Line att åter flytta Grenålinjen och Stena Nautica till Halmstad.

FAKTA: FÄRJELINJEN GRENÅ/VARBERG-HALMSTAD

- Färjelinjen Varberg-Grenå öppnades 1960 och gick under namnet Europafärjan.
- 1965 köptes det norska rederiet Europafærgen upp av Lion Ferry, som körde rutterna Halmstad-Grenå och Varberg-Grenå.
- 1982 köpte Stena Line upp Lion Ferry men fortsatte driva trafik under samma namn.
- 2026 i februari meddelar Stena att färjelinjen Halmstad-Grenå läggs ner.

Källor: Artikel av Anders Bergenek i Hallands-Posten samt Wikipedia

Halmstad.

För många Grenåbor har färjan betytt mycket genom åren.

– När jag var barn och vi hade ”kartoffelferie” i oktober så reste hela familjen till Sverige för att köpa marsipan, mandlar och socker. Det var mycket billigare där! minns Helle Andersen.

Bakom avskedskommittén står Bente Lyngdorf, dotter till Peter Lyngdorf som var med och startade Europafärjan på 60-talet och sedan var direktör för färjelinjen i 30 år.

– Jag tycker det är så trist att färjelinjen läggs ner, säger Bente. Färjan har varit en del av Grenå i 66 år. Jag har själv jobbat på kontoret on/off i många år. För folk från Grenå är färjan en så stor del av vår ”by”.

Inge-Lise Riis, mångårig chef på landsidan i Grenå, är också på plats. Mellan 1995 och 2015 ansvarade hon för portservice, in- och utcheckning med mera.

– Färjan har betytt otroligt mycket för Grenå, säger hon. Den kommer att vara saknad! Men idag ska vi minnas allt det goda, det har varit fantastiska år, säger hon innan hon ger sig ut på kramkalas i folkvimlet.

När Stena Nautica glider ut från Grenå hamn står folksamlingen och sjunger en visa som någon skrivit särskilt för det här tillfället. Även för den danska lokalbefolkningen är det här slutet på en era.

På t-shirtens rygg står det ”Jag var med från början”.

– Det skulle ha blivit min 45:e sommar ombord, säger Jan Stenström, som kallas ”Stenis” av de flesta.

På Nautica har han varit i 27 år.

– Jag har jobbat som förrådsman, jungman, matros, timmerman, allt möjligt, säger han.

Just nu vikarierar han som bås.

De senaste månaderna, sedan beskedet kom, har varit speciella.

– Normalt hade vi varit ute och målat för fullt, förberett inför sommaren, säger han. Nu ... vi har ju ingen framtid här. Och det är klart att osäkerheten har påverkat alla.

Men att Stenis tyckt om sitt jobb är tydligt. Annars hade det väl inte blivit fullt så många år.

– Omväxlingen i jobbet gillar jag, säger han. Vi i däcksgänget har skött oss själva. Vi har haft högt förtroende, en frihet att kunna styra vårt jobb.

Gemenskapen i besättningen återkommer många till. Man har dragit iväg och badat när båten legat still, grillat, spelat padel. Tiofika i mässen varje förmiddag, avgångskaffe på eftermiddagen. Och en sak har varit helig.

– Melodikrysset, säger Stenis. Det har vi gjort varje lördag i 15-20 år. Framför allt vi i däckspersonalen men alla har varit välkomna.

Dennis Holmgren, matros, håller med.

– Folk säger ju alltid att man är som en familj ombord, men här har det verkligen varit det, säger han. Vi har varit ett jåkligt bra gäng, på alla avdelningar. Det är klart att det känns tråkigt nu när allt tar slut.

Mitt i allt det vemodiga har Dennis en överraskning på gång. Han har tillverkat tjusiga Nautica-klistermärken som han ska dela ut lite senare till kollegorna.

– Man måste ha lite kul också, även när det är såna här dagar, säger han. ●

Fotnot: När detta reportage gjordes hade ännu inte nyheten om försäljningen av Stena Vinga och Stena Nautica kommit ut.



Bente Lyngdorfs far startade linjen Europafärjan 1960.



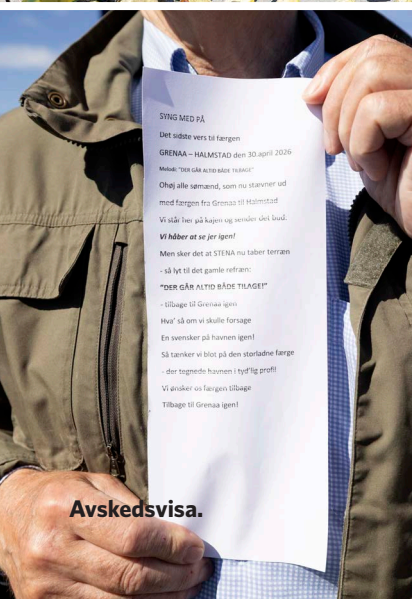
Stena Nautica stävar ut från Grenå.



Välkomstkommittén i Grenå.



Glada återseenden. Stenis träffar Inge-Lise Riis.

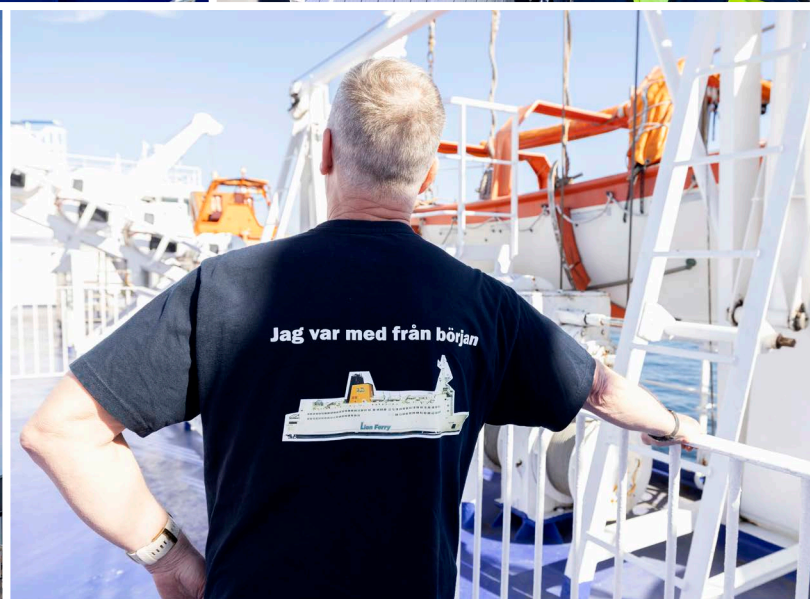


Avskedsvisa.

SYNG MED PÅ
Det sista vers till färgen
GRENAA – HÄLMSTAD den 30 april 2020
Musik: "Det går alltid tillåtelse"
Och! alle samand, som nu stannar ud
med färgen fra Grenaa til Hælmstæd!
Vi står her på kajen og sender det bud.
Vi håber at se jer igen!
Men sker det at STENA nu taber terræn
- så lyt til det gamle refræn:
"DER GÅR ALLTID BÅDE TILBAGE!"
- Tilbage til Grenaa igen!
Hvå! så om vi skulle forlange
En svensker på havnen igen!
Så tænker vi blot på den store lade færge
- der togpede havnen i tydf'lig profil!
Vi ønsker os færgen tilbage
Tilbage til Grenaa igen!



Det gula Lion Ferry-lejonet sitter kvar på taket i Grenå hamn.



Jag var med från början





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

Mejla din fråga till
redaktion@sjomannen.se

FACKET SVARAR

Måste jag sjukanmäla mig om jag är hemma på intjänad ledighet?

Jag har hört att om jag blir sjuk när jag är hemma på intjänad ledighet måste jag ändå sjukanmäla mig. Varför?

Ja, det är viktigt att sjukanmäla sig även om man blir sjuk under sin intjänade ledighet.

Det kan upplevas märkligt eftersom man redan är hemma och inte skulle ha arbetat just de dagarna, men inom sjöfarten får en sjukanmälan betydelse för hur hela sjukperioden bedöms och vilken ersättning man har rätt till längre fram.

I många delar av sjöfarten arbetar man i så kallade avlösningssystem, exempelvis 1:1, där arbetsperiod och ledighetsperiod växlar. Intjänad ledighet är då inte att jämföra med vanlig semester, utan är en

del av själva arbetstidsmodellen. Man arbetar ofta långa och intensiva pass ombord under en sammanhängande period och kompenseras därefter med ledighet i land.

Om du blir sjuk under din intjänade ledighet och sjukdomen fortsätter när nästa arbetsperiod börjar är det viktigt att sjukperioden redan är registrerad från första sjukdagen. Annars kan det uppstå problem kring hur sjuklön och andra ersättningar ska räknas.

Det handlar också om trygghet och dokumentation. Många sjukdomar börjar med lindriga symtom där man först tror att det "går över på några dagar". Men om tillståndet förvärras och man inte kan mönstra på nästa arbetsvecka är det

viktigt att det finns en tydlig och sammanhängande sjukfrånvaro registrerad.

Sjöfolk har dessutom särskilda kollektivavtalade lösningar kring sjuklön och ersättningar. Därför kan reglerna skilja sig något från vad många landanställda är vana vid. Just därför är det klokt att alltid sjukanmäla sig från första dagen man blir sjuk oavsett om du är på arbetet eller under din intjänade ledighet.

Det är betydligt enklare att anmäla en sjukperiod som senare visar sig vara kort än att i efterhand försöka reda ut ersättningsfrågor när sjukdomen blivit längre än väntat.

Camilla Widman

Annon



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

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

Pensionärssektion bildad

Seko sjöfolk har fått en pensionärssektion. Nu börjar arbetet med att bygga upp såväl sektion som verksamhet. Först och främst ska ett konstituerande möte hållas.

På Seko sjöfolks årsmöte i april togs beslut om att inrätta en pensionärssektion. En interimistisk styrelse utsågs bestående av Thomas Abrahamsson som ordförande, Chang Strömberg som kassör och Annica Barning som sekreterare. Alla tre har mångårig erfarenhet av sjöfackligt arbete, Thomas som ordförande för Seko sjöfolk samt vice ordförande i Seko, Chang som mångårig kassör i Seko sjöfolk, och Annica som ITF-koordinator bland annat.

Genom åren har Seko sjöfolks pensionärsmedlemmar varit medlemmar direkt i klubben, utan att tillhöra någon särskild sektion inom klubben.

Anledningen till att en pensionärssektion nu inrättas är den organisationsförändring som röstades fram på Sekos kongress våren 2025.

– Vi behöver samla våra pensionärsmedlemmar i en särskild sektion, annars skulle de ha spridits ut geografiskt över landet som Seko-medlemmar utifrån var de bor, säger Thomas Abrahamsson. Och de skulle i så fall förlora sin hemförsäkring. Detta är en direkt följd av omorganisationen.

För att undvika detta, och se till att även pensionärsmedlemmar får behålla hemförsäkringen, togs beslutet att inrätta en egen sektion för just dessa medlemmar.

Den som är pensionärsmedlem behöver inte göra något själv, utan övergången till pensionärssektionen sköts automatiskt. Däremot har Thomas Abrahamsson och övriga styrelsen en önskan:

– Om vi räknat rätt har vi 975 medlemmar som är pensionärer. Bara 60 procent av dessa har angett en epostadress till medlemservice.

Det är därför väldigt svårt för oss att nå ut med information, en hel del kommunikation kommer oundvikligen att ske via epost. Vi uppmanar därför alla att höra av sig till medlemservice och anmäla sin epostadress dit.

Inligt den kartläggning av pensionärs-

Genom sektionens bildande får medlemmarna behålla sin hemförsäkring



Thomas Abrahamsson, Annica Barning och Chang Strömberg utgör den interimistiska styrelsen.

medlemmarna som Thomas Abrahamsson fått hjälp med bor omkring 300 i Göteborgsområdet, 235 i Skåne och runt 95 i Stockholmsområdet. Övriga är spridda över landet.

Interimsstyrelsen har nu i uppdrag att planera ett konstituerande årsmöte för den nybildade sektionen. Tanken är att mötet ska ske någon gång i november, och att det ska hållas i Göteborg eftersom flest medlemmar bor i området. Det ska också ges möjlighet att följa mötet digitalt över länk.

– Vi behöver få in nomineringar till de val som ska göras under årsmötet, och det är den här viktiga kommunikationen som vi vill nå ut med till så många medlemmar som möjligt, säger Thomas Abrahamsson.

Thomas Abrahamsson ser flera fördelar med att starta en pensionärssektion.

– Det ger möjlighet till kontakt mellan pensionärer som kanske inte har ett

lika självklart fackligt sammanhang när de inte tillhör någon arbetsplatssektion längre, säger han. Tanken är att vi ska försöka bevara gemenskapen genom medlemmöten och andra aktiviteter, vara en länk mellan det aktiva arbetslivet och Seko sjöfolk.

En annan del är uppdraget att informera och hålla medlemmarna uppdaterade i relevanta frågor.

– Jag tror att informationsbiten kommer att vara en av våra huvudfrågor, säger Thomas Abrahamsson.

Seko sjöfolk har en förhållandevis stor andel pensionärsmedlemmar jämfört med många andra fackförbund.

– Vi har ju en betydande andel pensionärer, och jag tror personligen att det beror på hemförsäkringen att många väljer att ha kvar sitt medlemskap, säger Thomas Abrahamsson.

Även om pensionärssektionen är ny, innebär det ingen förändring för den enskilde medlemmen överhuvudtaget.

– Hade vi inte skapat sektionen hade det blivit förändringar. Men i och med det här får medlemmarna behålla hemförsäkringen, vilket jag tror att många uppskattar. Och förhoppningsvis kan det i förlängningen skapa ett mervärde i form av gemenskap och kontaktyta. Det blir en uppgradering av pensionärsverksamheten i Seko sjöfolk, säger Thomas Abrahamsson.

Ylva Bowes

Fotnot: För att registrera din epostadress, gå in på "Mina sidor" på Seko:s hemsida eller kontakta medlemservice på sjofolk@seko.se eller 0770-457 950.

Seko sjöfolks medlemmar har en flora av olika yrken, men en sak gemensam – de är alla sjömän. I en ny serie uppmärksammar Sjömannen denna variation, och låter dig kika in bakom kulisserna hos dina kollegor.

Alltid många bollar i luften i butiken

Rebecka Dahlström jobbar som koordinator för shopen ombord på Aurora som trafikerar Helsingborg-Helsingör. Nu har det hunnit gå tolv år sedan det första sommarjobbet ombord, där hon halkade in på ett bananskal.

– Jag pluggade till en kandidatexamen i modevetenskap på campus och hade ett år kvar av studierna, berättar hon. Jag sökte sommarjobb lite i sista stund – och blev kallad till intervju!

Hela första sommaren jobbade hon natt i cafeterian.

– Jag träffade nästan inga kollegor! Vi var ju ett väldigt nedslimmat team på natten.

Efter några kringelikrokar, med bland annat en tid på en konditorutbildning i Schweiz, kom hon tillbaka till sjön. Det blev jobb i cafeterian och som buffist.

– Man ryckte in där det behövdes, förklarar hon.

2018 fick hon fast tjänst som cafeteriakassör på 75 procent. En tjänst som sades upp när pandemin kom. Men för Rebeckas del innebar det bara fortsatt jobb, fast som inhoppare. 2020 hade hon fast tjänst igen.

Ganska snart vikarierade hon som teamledare i cafeterian. Hon beskriver det som en dominoeffekt – att ju mer positioner man hoppar runt på ombord, desto mer blir man erbjuden. Hon tycker att hon har utvecklats på plats, att hon fått prova på många olika saker.

– Ju mer man kan, desto fler nya saker vill man lära sig, säger hon.

Jobbet som koordinator passar henne bra; många bollar i luften, många olika saker att styra upp, olika typer av problem att lösa.

– Jag brukar säga så här: jag är inte

bossig – jag är bara aggressivt hjälpsam, säger hon med ett finurligt leende.

När hon ser något som inte fungerar vill hon fundera ut en lösning. Som när ett nytt datasystem infördes ombord och inkörsperioden var tung.

– Men jag tycker om att nysta upp problem, säger hon. Jag bara bestämde mig för att jag ska lära mig det här, jag ska hitta ett sätt att få det att funka.

Aurora har fyra koordinatörer i shopen, fördelade på två vakter. Tillsammans med kollegorna koordinerar Rebecka varuflödet till butiken, ser till att varor beställs i god tid, planerar hur arbetet på golvet ska se ut.

– Jag börjar ju bli gammal i gamet nu själv, men jag tycker det är viktigt att lyssna på dem som jobbat längre tid än mig, att ta vara på deras kunskap, säger hon.

Att Aurora inte är en arbetsplats vilken som helst för Rebecka är tydligt.

– Det är en otroligt speciell arbetsplats. Ingen dag är den andra lik, vi kan ha kunder från hela världen. Och kollegorna är fantastiska. Jag känner verkligen att Aurora är min båt, vår båt! Jag umgås ju med de här människorna mer

än med min familj.

Rebecka Dahlström är koordinator i shopen – men även sjöman.

– Jo, jag kallar mig sjöman, men är noga med att ändå skilja på min roll och de som jobbar på däck eller i maskin. Men visst inpräntas det i oss att vi är säkerhetspersonal i första hand. Vi har säkerhetsövningar ofta, det är viktigt att det vi ska göra sitter om det väl blir skarpt läge. Skulle det hända något har ju jag passagerarnas liv i mina händer.

Ylva Bowes

» Jag är inte bossig – bara aggressivt hjälpsam!

REBECKA DAHLSTRÖM



SJÖMAN
- OCH SHOPKOORDINATOR

Namn: Rebecka Dahlström
Ålder: 40 år
Yrke: Koordinator i shopen på Aurora
Rederi: Öresundslinjen

Gott om kluriga uppfinningar som belönades

Uppfinningsrikedomen är stor i sjöfartsbranschen. Rekordmånga 117 uppfinningar och förbättringsförslag hade inkommit inför årets belöningsdag, anordnad av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Under belöningsdagen är det uppfinningar och förbättringsförslag från besättningar och andra anställda inom sjöfarten som står i fokus. Uppfinningar ofta sprungna ur en erfarenhet av att något inte fungerar optimalt. Eller kanske till och med är ett riskfyllt arbetsmoment.



Smart hållare för hyttnyckel vid rökdykning. En uppfinning från Göran Björk och Petra Ruotsalainen.

Eller, som är fallet med några av de belönade bidragen, något som bidrar till ökad trivsel på arbetsplatsen.

I år hade rekordmånga bidrag skickats in till granskningskommittén, hela 117 stycken. Bidragen kom från 46 fartyg fördelade på 25 rederier, och involverade 105 personer (några uppfinningsrika personer belönades för flera bidrag). Av dessa var 4 kvinnor.

En av dessa fyra var Petra Ruotsalainen från Stena Scandinavica, som tillsammans med kollegan Göran Björk belönades för en smart hållare för hyttnyckel vid rökdykning.

Petra Ruotsalainen jobbar som säkerhetsvakt, numera på Scandinavica men tidigare på Jutlandica. Där deltog hon vid några tillfällen som rökdykare vid övning, och upptäckte hur krångligt det var att iklädd full rökdykaruniform med tjocka kläder och otympliga handskar hantera ”blippen” som utgör hyttnyckel.

– Vi hade den hängande runt armen, men det var svårt att öppna hytterna, det var bökigt med rökdykaruniformen på, berättar hon.

När Petra för några år sedan började jobba på Scandinavica hade man nyligen gått över från kortnycklar till ”blipp”. Hon och kollegan Göran Björk, som jobbar som båtsman, började diskutera olika idéer om hur man kunde göra det enklare.

– I skarpt läge vid brand är det viktigt att allt fungerar snabbt och smidigt, säger Göran. Då kan man inte hålla på och krångla med en hyttnyckel utan många hytter måste kunna sökas igenom snabbt.

De kom fram till att ett brett band fäst runt armen, med en ficka för ”blippen”,



Alla pristagarna samlade tillsammans med Karl Karell,

var det bästa alternativet. Uppfinningen testades med gott resultat. Nu har tio ”blippband” sytts upp och används ombord på Scandinavica.

Ytterligare en uppfinning som belönades går under namnet ”Dräpan”. Det är en maskin som på ett enkelt och smidigt sätt gör rent och tar bort rost från surrningsfästen på däck.



Niklas Westberg.

Personen bakom uppfinningen är Niklas Westberg, båtsman på M/S Drotten hos Destination Gotland, sedan årsskiftet pensionär.

Han och kollegorna hade funderat länge på hur man skulle

kunna underlätta det tidsödande arbetet med att knacka rost från och göra rent i surrningsfästena på däck.

– Vi har 800 surrningsfästen på fartyget, förut tog det 20-30 minuter att göra rent varje fäste. Det blir 400 arbetstimmar, berättar Niklas. Med Dräpan tar det en halv till en minut i stället. Det är en otrolig arbetsbesparing.



kanslichef på Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, och dagens prisutdelare Erik Eklund, generaldirektör på Sjöfartsverket.

Rederiet Terntank fick ett hedersomnämmande för den starka förbättringskultur som präglar rederiet. Många inkomna förbättringsförslag kommer varje år från Terntank, idéer från besättningen välkomnas.

– Det här är ett bra exempel på hur ett aktivt och systematiskt utvecklingsarbete kan göras, sa Cecilia Österman.

Cecilia Österman, ordförande i kommittén som väljer ut bidragen, var glad för det rekordstora antalet ansökningar som kommit in i år, men hade en fundering kring att relativt få uppfinningar kommer

från intendenturen.

– Rent statistiskt, med tanke på hur många som jobbar inom intendenturen på fartygen, så borde ju fler förbättringsförslag komma därifrån, säger hon.

– Jag tror att det speglar de olika besättningskategoriernas möjlighet att påverka sin arbetsituation, fortsätter Cecilia Österman. Jag tror det finns ett maktperspektiv i det här. Man har inte den makten och kontrollen över sitt arbete inom intendenturen som man har i maskin eller på däck, det är inte lika lätt att våga säga att ”det här fungerar ju inte” eller ”här skulle det behövas en

annan lösning”.

Hon menar att det inte kan ligga på några mellanchefer att ta tag i frågan, utan det måste komma från högsta ledningen i rederierna.

– En väldigt lågt hängande frukt från ledningens sida är att tydligt gå ut och föreslå att ALLA avdelningar gärna får avsätta en timme eller två av ett möte för arbetsmiljöförbättring! Uppmuntra till diskussion, börja prata om vad som kan förbättras. Framför allt – avsätt lite tid. Det kostar bara en arbetsmiljöträff.

Ylva Bowes

Annons

Påverka ditt kollektivavtal!

Håll utkik på Seko sjöfolks hemsida, sociala kanaler och på www.sjomannen.se för info om hur du skickar in dina motioner till avtalsrörelsen 2027!



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Mer utrymme med cyklar på krok

Med hjälp av metallrör och plattjärn konstruerade matros Mykhalo Zhuk krokarna för att kunna hänga upp fartygets cyklar som annars alltid stod i vägen. För det har han belönats med 5 000 kronor av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Bunkerfartyget M/T Fox Sunrise, som ägs av BRP shipping AB, servar fartyg med bunker längs Västkusten och vidare ner till Danmark. Tiden till kaj är ofta begränsad samtidigt som oljehamnarna många gånger är lokaliserade till områden avskilda från övrig samhällsservice. Fartygets tre cyklar är därför viktiga för såväl verksamheten som för besättningens välbefinnande.

– Vi använder cyklarna ganska ofta för att snabbt kunna ta oss till affären och handla. Våra elever brukar också vara väldigt förtjusta i dem. Eleverna har ofta åttaveckorstörnar och då kan det vara gött för dem att kunna ta en cykel och komma iväg en stund, säger Mykhalo Zhuk.

”Många gånger är det du köper i affären inte anpassat för den marina miljön och håller därför inte så länge”

Samtidigt är utrymmena ombord på det 70 meter långa fartyget begränsade. Det gäller att tänka till kring stuvning och förvaring för att få plats med allt som behövs, men någon bra plats för cyklarna fanns inte. De stod lutade mot skottet i ett utrymme där utrustningen som ingår i fartygets oljeberedskapsplan förvaras. Därifrån nås också den fläkt som hör till fartygets tankar och som ibland behöver servas.

– Man har alltid varit tvungen att flytta på cyklarna för att komma åt det man behöver och till slut tröttnade jag på att de stod i vägen. Dessutom hade vi precis fått nya cyklar och de vill man ju vara rädd om. Det är inte bra om de står och skaver mot varandra, säger Mykhalo Zhuk.

Efter en del funderande kom han fram till att en upphängningsanordning på spanten skulle kunna lösa problemet. Materialet till konstruktionen hittade han ombord.

– Jag tog ett vanligt metallrör som jag kapade i bitar och bockade till för att cykelhjulen skulle hållas på plats. Sedan kapade jag till



Som matros på Fox Sunrise jobbar Mykhalo Zhuk två veckor i taget för att sedan vara ledig lika länge.

plattjärnen och svetsade ihop med krokarna innan jag borrade hål för att montera upp dem, säger Mykhalo Zhuk.

Att köpa färdiga krokarna i en butik i land var aldrig aktuellt.

– Många gånger är det du köper i affären inte anpassat för den marina miljön och håller därför inte så länge. Materielat är kanske för tunt eller så rostar det snabbt, säger Mykhalo Zhuk.

Krokarna målades i samma vita färg som skotten innan de skruvades upp. Därefter kunde cyklarna hängas upp på krokarna i framhjulen, vilket gjorde att de inte längre var i vägen. Sedan dess har konstruktionen förbättrats ytterligare genom att metallkrokarna försetts med ett skyddande hölje.

– Det var inte så lyckat att ha metall mot metall eftersom det kan slita på ekrarna när fartyget rör sig. Därför har vi satt på en krympslang på kroken. Den blir som hårdplast när den härdar och skyddar mot slitage, säger Mykhalo Zhuk.



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



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2027

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

Viktigt att ta tillvara all kunskap

Kamrater! Ännu ett årsmöte till handlingarna, det var kul att få träffa så många av er igen. Framtiden är oviss, men det enda vi vet är att allt måste gå vidare.

För inte så längesedan begravdes en mentor, en person som på många sätt lotsat en på rätt bana och hjälpt till att stötta upp när det varit tufft. En människa som alltid hade en ofiltrerad infallsvinkel. En som alltid upplyste om baksidan av myntet. En som oavsett tokigheter oftast varit med om värre och kunde ge insiktsfulla råd vad det än gällde. Någon som, förutom att förklara lagar och avtal, även kunde berätta om andemeningen. Det som av ömsesidig respekt inte behövde skrivas ner. När dessa ljus slocknar

är det viktigt att vi hedrar dem och fortsatt håller lågan för deras sak tända. Nu mer än någonsin är det viktigt att all kunskap tas tillvara när vi står inför ett omfattande generationsskifte.



Inom de närmaste åren försvinner en enorm kompetens från branschen, kollegor som ska få åtnjuta sina surt förvär-

vade pensioner. Ola Möller, riksdagsledamot för S, var inbjuden till vårt årsmöte och fick med sig några viktiga frågor. Framför allt pensionsfrågan, varför sjöfolk som åtnjuter lägre skatt under yrkeslivet ska beskattas efter kommunalskatt då de går i land. Det uppstår ett orimligt glapp mellan förvärvad inkomst och pension. Har man inget eget kapital och liten tjänstepension kan man räkna med cirka 60 procent av lönen när man slutar jobba. Det måste vara samma villkor för alla som har pytsat in till pensionssystemet.

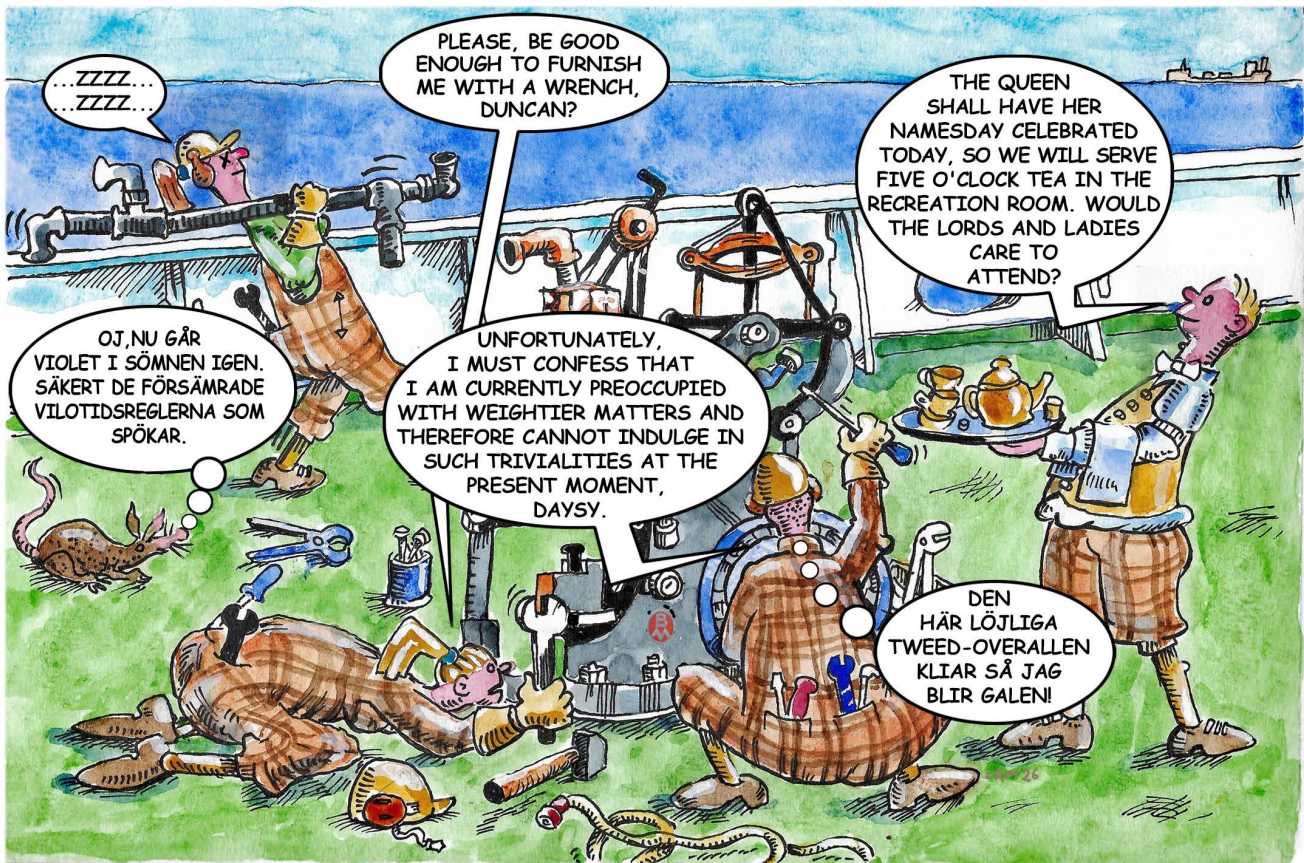
Det uppstår ett orimligt glapp mellan förvärvad inkomst och pension

Många som nu börjar närma sig pensionen har i årtionden skrikit sig hessa över bristen på återväxt av nytt sjöfolk. Medborgarskolan kommer till hösten att dra i gång en lättmatros-

utbildning i Helsingborg som är CSN-berättigad. Några rederier har satsat på att utbilda egen däckspersonal genom att ta in jungmän och låta dem arbeta sig vägen till matros. Samma väg många av oss gått. Återväxten är oerhört viktig. En vacker dag ska vi alla gå i pension, antingen vi vill eller inte. Förutom att lämna över stafettpinnen så behöver vi kunna klara oss på äldre dagar. Ta hand om er och må väl.

SEBASTIAN RYDELL

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



OM ENGELSKA MÅSTE TALAS I SVENSKA BÅTAR, INFÖRS FÖRHOPPNINGSVIS OCKSÅ ENGELSK ARTIGHET OCH KLÄDKOD.

Illustration Lars R. Melander



Minnesord Ragnar Friman

Det är med sorg vi har mottagit beskedet att vår mångårige medlem, sjömannen Ragnar Friman från Göteborg, har gått bort.

Ragnar var motorman med hela sin yrkesbana präglad av den kunskap och pålitlighet som kännetecknar en äkta sjöman. För Ragnar var arbetet i maskin inte bara ett jobb, utan en livsstil och en yrkesstolthet som han bar med sig genom åren.

Vi som kände Ragnar minns honom inte bara som en skicklig yrkesman, utan också som en god kollega med glimten i ögat och ett vänligt ord till övers för sina arbetskamrater. Han var en uppskattad del av arbetsgemenskapen, en person som bidrog till den sammanhållning som är så viktig när man lever och arbetar tätt inpå varandra till sjöss.

Nu har Ragnar mönstrat av för sista gången. Vi hedrar hans minne och de år han ägnade åt sjöfarten. Våra tankar går till hans närmaste i denna svåra stund.

Tack för god vakt, Ragnar.

Vännerna i Seko sjöfolk

Medlemsinformation

Medlemsavgift

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

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 föräldradighet eller studier) sänds inbetalningskort hem automatiskt.

Medlemsavgiften kan även betalas via autogiro eller e-faktura.

Betalning från utlandet:

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

Bra att veta som medlem

LOKALA FACKLIGA FÖRETRÄDARE

Rederi Ballerina

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

Blidösunsbolaget

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,
hanneseghult@gmail.com

Ressel Rederi

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

Silja Line

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

Stena Line

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

StyrsoBolaget

Sektionsordförande *Gustav Möller*,
gustav.moller.seko@gmail.com
Tf sektionsordf. *Rasmus Jonsson*,
seko.styrso@outlook.com

TT-Line

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

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

Kontakta Seko sjöfolk

MEDLEMSERVICE

0770 45 79 50

Telefontider:

mån-tor 9-11 & 13-15
fre 9-11 & 13-14

E-post: sjofolk@seko.se

Hemsida: www.sjofolk.se

Postadress:

Seko sjöfolk
Fjärde Långgatan 48
413 27 Göteborg

Sekos a-kassa

Telefon: 020 678 000

ÖVRIGA FACKLIGA ÄRENDE

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

Ordförande Kenny Reinhold

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

Vice ordförande Peter Skoglund

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

Kassör Mikael Lindmark

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

Ombudsman Oskar Lindskog

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

Ombudsman Pelle Andersson

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

Ombudsman Camilla Widman

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

AKTIVT INTRÄDE I A-KASSAN

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

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



www.sjofolk.se