

SJÖMANNEN

NUMMER 1, 2021

AVTAL:
Parterna
är överens
► 8

Han fick astma
av jobbet
► 18

NY VARDAG PÅ ÄLVEN

► 12

Däcksman
STYRESÖBLAGE



Jobbet ledde till astma

Reparatör och motorman John Lund fick kronisk astma och tvingades sluta till sjöss. Nu pluggar han och får stipendium från Seko sjöfolks Sjömansstiftelse.



Lugnare än förra våren

Cecilia Bengtsson är däcksmän på färjan Skarven som kör kollektivtrafik inne på älven i Göteborg. När pandemin bröt ut för snart ett år sedan var mycket oklart och beskederna avlöste varandra. Nu är det lugnare. Rutinerna sitter och instruktionerna från både rederi och trafikbolag är tydliga.



Svensk flagg i julklapp

Strax före jul skiftade rorofartyget Jutlandia Sea från brittisk till svensk flagg. – En väldigt positiv signal, säger Seko sjöfolks ombudsman Mikael Lindmark.



Parterna är överens

Förhandlingarna om nytt kollektivavtal för färja och storsjö blev färdiga i januari. Ombudsman Joakim Hellmouth kallar det för ett dugligt avtal med tanke på omständigheterna.



Fler händer ska kollas

I höst ska personal som utför handintensiva arbeten ombord (inom till exempel städ eller restaurang) erbjudas medicinska kontroller, enligt nya regler från Arbetsmiljöverket.



Kämpade i Spanien

Hundratals svenska sjömän åkte ner som frivilliga till Spanien under inbördeskriget på 1930-talet. En av dem var Frisco-Per, senare ombudsman i Sjöfolksförbundet.

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

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

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

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

PRENUMERATION: Sjömannen distribueras till medlemmar

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

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

E-POST: redaktion@sjomannen.se

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

OMSLAGSBILD: Cecilia Bengtsson, Styröbolaget.

Foto Dick Gillberg

Tidningen Sjömannen finns även på www.sjomannen.se



Ett hyfsat bra avtal

Som du antagligen redan sett och hört, så blev vi klara med avtalsförhandlingarna med SARF (Sjöfartens Arbetsgivareförbund) i mitten av januari månad. Dessa förhandlingar gäller Färjeavtalet, Storsjöavtalet och tillhörande specialavtal såsom Europa-, Thuleland- och Hamn- och Bogseravtalen.

Eftersom spelplanen, ramarna och principerna redan hade lagts av Metall- och Verkstadsindustrins parter den 1 november, så var det ju inte så mycket annat att göra än att gilla läget och laga därefter med vår förhandlingsmotpart inom sjöfarten för våra avtal.

Det bör nämnas att det finns ett antal saker som gjorde 2020 års avtalsrörelse väldigt speciell. Främst stavas detta Covid-19 och den pandemi som slog till i Sverige i våras när många avtal mellan LO och Svensk Näringsliv skulle dra igång. Ekonomin störtök, företag drog temporärt ner på verksamheten och stängde i vissa fall ner helt ett tag, och det kom rekommendationer från myndigheterna till oss alla att ta vårt ansvar mitt i brinnande pandemi.

Detta slog initialt ut i stort sett hela sjöfarten. Vi kunde ganska snart se att en hel del återhämtade sig hyfsat snabbt och hyfsat bra, men inte den del av sjöfarten som hade som affärsidé att nästan enbart transportera passagerare. Det blev ganska snabbt en mardröm för de redare som enbart satsat på kryssningstrafik, som nu tvärdog i stort sett över en natt.

» Detta visar att vi tar ansvar för branschen

Därför är vi nöjda med att vi – med tanke på omständigheterna som varit och hur tråkigt det tyvärr visar sig vara ett tag framöver också – ändå kom i land med ett hyfsat bra avtal. Och detta i en hyfsat god gemensam förhandling med redarnas representanter.

Vi har fått bra krontalsutfall jämnt över i alla tariffer, vilket är ett utomordentligt rättvisetänk där alla får samma löneökning, oavsett ålder och tjänst ombord. Vi fick procentjusteringar på sedvanliga tillägg och vi fick även en procenthöjning på ombordtillägget, vilket ökar antalet kronor ytterligare i lönekuvertet.

Det vi också gjorde, som redarna uppskattade otroligt mycket, är att vi än en gång tog ansvar och visade vår vilja att till viss del förstå situationen för de redare som har svårast läge nu. Vi var villiga att göra avtalet baktungt genom att ta den större löneökningen det andra året och den mindre löneökningen första året. Detta visar att vi har förhandlat fram ett hyfsat bra avtal samtidigt som vi visar och faktiskt tar ansvar för branschen när vi känner att vi kan och vill det, vilket vi har gjort under de senaste 25 åren och i högsta grad nu under pandemin.

Utöver löneökningar har vi även förbättrat avtalens texter. Komplexa frågor som vi kände att vi inte maktade med, dem lyfte vi in i tre olika arbetsgrupper och ska arbeta med under året och en bit in i 2022.

Gå gärna in på sjofolk.se och sjomannen.se för att få mer och bättre information.

KENNY REINHOLD
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

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





Baltic Bright säljs

Roro-fartyget Baltic Bright säljs till åländska Godby Shipping. Fartyget ägs idag av Skärhamnsrederiet Charterfrakt Baltic Carrier AB och överläts till sin nya ägare i sommar.

Fartyget är Charterfrakts sista. Försäljningen leder till total arbetsbrist i rederiet och åtta personer på Seko sjöfolks avtalsområde sägs upp.

Baltic Bright har idag svensk flagg. – Efter vad jag hört nu så verkar det luta åt finsk flagg framöver, säger Peter Skoglund, ombudsman i Seko sjöfolk. Han fortsätter:

– Det vore beklagligt om fartyget lämnar det svenska skeppsregistret. Det positiva är att de nya ägarna inte har en besättning som står och väntar, och att det finns signaler på att de vill anställa delar av nuvarande besättning. Jag hoppas att de erbjuds en övergång till de nya ägarna.

Mats Pettersson, vd för Charterfrakt, förklarar försäljningen med att rätt tillfälle gavs. Det fanns intresserade köpare och chartern för det finska skogsbolaget UPM tar slut framöver.

– Det jobbiga är att behöva säga upp folk, det gör ont. Vi har folk som seglat för oss väldigt länge. Om några av våra anställda får fortsätta ombord så är jag lycklig, säger han.



Peter Skoglund menar att det är beklagligt på flera sätt om Baltic Bright försvinner från den svenska handelsflottan.

– Nu finns det knappt några verk samma redare av den gamla stammen kvar. Alltså redare som likt Dag

Engströms Rederi och Charterfrakts Ture Axelsson och Mats Pettersson alltid lyckats köra helsvenskt trots tuffa tider och hållit TAP-försäljarna stånga. Charterfrakt tillhör väl bland de sista storsjörödrarna som seglar helsvenskt, säger han.

Skillnaden mellan den gamla stammen och dagens redare är, enligt Peter Skoglund, att dagens redare söker de billigaste besättningarna och gör allt för att öka vinsten lite till.

– Det vinstmaximeras så in i h-e och sedan gnyr de ändå att det går dåligt. Redare av den gamla stammen arbetade inte så, och de lyckades skapa hyggligt stora vinster ändå. Det är mycket hedervärt, säger han.

Text Klara Johansson



Flaggskiftet skedde den 21 december i Helsingborg.

Foto Henrik Karle



Skiftar från brittisk

Strax före jul skiftade Jutlandia Sea från brittisk till svensk flagg – och kan få sällskap av tre fartyg till framöver.

– En väldigt positiv signal, säger Mikael Lindmark, ombudsman i Seko sjöfolk.

Flaggbytet skedde i Helsingborg där roro-fartyget Jutlandia Sea under hösten legat upplagd i väntan på ny charter. Ett par veckor senare, vid årsskiftet, gick både hon och systerfartyget Fionia Sea in i en timecharter för Wallenius SOL.

Jutlandia Sea ägs av Leomar RoRo AB där Per Ellingsen är ordförande.

– Våra båtar har seglat under brittisk flagg i många år. I samband med Brexit behövde vi se över detta och landade i att svensk flagg passar bäst. Jag tycker att det är riktigt roligt att svenska flaggan ska hissas igen på en av våra båtar. Jag hoppas det blir fler, säger han.

Fartygen befraktas av Wallenius SOL och bemanningen sköts av AdMare Ship Management. Henrik Karle som är vd för AdMare gläds åt inflaggningsen.

– Det är roligt. Svensk flagg är en kvalitetsstämpel med bra ranking i port state.

» Svensk flagg är en kvalitetsstämpel

HENRIK KARLE

Dessutom är det tänkta fartområdet våra farvatten med Östersjön, Finland och delvis Sverige, säger Henrik Karle.

Brexit, alltså Storbritanniens utträde ur EU, är främsta orsaken till flaggskiftet.

– Vi är idag ett svenskt rederi med kontor i Stockholm och drift i Göteborg. Vi ville ha en EU-flagga och svenskt var förstavalet så länge det kunde försvaras ekonomiskt, säger Per Ellingsen.

Henrik Karle menar att den goda relationen med facket också haft betydelse.

– Särskilt på Sekos avtalsområde upplever vi att det är lätt att komma överens och få god förståelse. Möjligheten som TAP-avtalet ger gör att vi kostnadsmissigt med svensk flagg kan närma oss nivåer som andra flaggor erbjuder, säger han.

En manskapsbefattning ombord (troligen kock) ska segla under Europaavtalet. Med 1-1-systemet blir det alltså två arbetstillfällen på svenska avtal. Övrigt manskap består av TAP-anställda.

– Nu påpekar säkert någon att det inte blir så många arbetstillfällen för svenska sjömän, säger Henrik Karle. Men det är i



Jutlandia Sea, byggd 2010, är 188 meter lång och 27 meter bred. Vid årsskiftet gick hon och systerfartyget Fionia Sea in i en timecharter för Wallenius SOL.

till svensk flagg

alla fall något, och i det här läget får man nog gripa de halmstrån som finns.

Mikael Lindmark, ombudsman i Seko sjöfolk, gläds åt inflaggningen.

– Det är en väldigt positiv signal även om det inte ger så många nya jobb för våra medlemmar. Förutom jobb på vårt avtalsområde får det positiva effekter som fler elevplatser. Fartyg som Jutlandia Sea kan ha fyra elever ombord och det är ett jättebra tillskott, säger han.

Förhoppningen är att

systerfartygen Fionia Sea, Corona Sea och Hafnia Sea också ska få svensk flagg framöver. Hur det blir med den saken hänger delvis på politikerna och vad de väljer att göra med stämpelskatten.

Idag betalar rederier som flaggar in en stämpelskatt på 0,4 procent av fartygets värde. Branschen vill att den ersätts med en stämpelavgift som täcker de faktiska administrativa kostnaderna.

– Shippingmarknaden är mycket tuff för närvarande och bland annat stämpelskatten gör den svenska flaggan dyr jämfört med andra EU-flaggor i en tid då varje besparing måste undersökas. Naturligtvis skulle fler rederier välja

svensk flagg om den inte var dyrare än andra EU-flaggor, säger Per Ellingsen.

Henrik Karle anser att stämpelskatten ligger Sverige som sjöfartsnation till last och hoppas att regeringen snart ser över dagens system.

– Målsättningen är att flagga in syst-rarna också. Vi har förberett för dem. Men det finns hinder på vägen och stämpelskatten är ett. Flaggskefte är en ganska dyr process och den blir en extraavgift på toppen, säger han.

Henrik Karle påpekar att fler fartyg under svensk flagg innebär mer än bara arbetstillfällen. Det ger en större grund att stå på, en säkrare försörjning och trygghet i kris- och krigstider.

– Stämpelskatten är en väldigt liten peng för samhället. Men för den enskilde redaren är det stora pengar som ska ut bara för att man skiftar flagg. Regering och riksdag måste fråga sig vad den peng är värd kontra möjligheten till svenskt tonnage, fler arbetstillfällen, större underlag för skolor och utveckling av hela klustret. Den avvägningen måste man göra.

Text Klara Johansson

» Det är en väldigt positiv signal

MIKAEL LINDMARK

Anmäl om du blivit smittad

Har du drabbats av covid-19 och misstänker att du blivit smittad i samband med jobbet? Då ska du göra en arbetsskadeanmälan.

Du som misstänker att du smittats av covid-19 i samband med arbetet – antingen ombord eller när på väg till eller från arbetet – uppmanas att göra en anmälan om arbetsskada. Enligt ombudsman Mikael Lindmark är det viktigt av två skäl.

– Dels ska statistiken bli rätt. Det handlar inte om att sätta dit arbetsgivarna, men vi måste kunna påvisa att smittspridningen skett trots att man vidtagit restriktioner och skydd. Om ingen anmäler kan arbetsgivarna påstå att åtgärderna de vidtagit haft sådan effekt att ingen i besättningen smittats i samband med arbete. Det är ju helt fel, säger han.

Det andra skälet gäller om sjukdomen blir långvarig eller leder till komplikationer i framtiden.

– Anmäler man inte så riskerar man att stå utan ersättning om sjukdomen leder till så allvarliga men att man inte längre kan tjänstgöra, behöver gå ner i tjänstgöringsgrad eller byta befattning. För att få en arbetsskada godkänd måste det finnas en anmälan i botten, säger han.

Anmäl så snart som möjligt.

Lättast är via anmalarbetsskada.se

– Hade man covid-19 i våras går det fortfarande att anmäla. Men ju fortare desto bättre, säger han.

Vem ska få Ove Allanssons pris?

I juni ska Sekos litteraturpris i Ove Allanssons namn delas ut. Priset uppmärksammar dagens arbetarlitteratur.

Pristagare utses av Sekos förbundsstyrelse som välkomnar förslag.

– Ove Allansson är en av de största och bästa författarna genom tiderna som skildrat sjöfarten och livet ombord. Det är en stor ära att få dela ut ett pris i hans namn. Det skrivs mycket bra arbetarlitteratur även idag och jag hoppas att vi får in många nomineringar, säger Kenny Reinhold som ingår i priskommittén.

Läs mer på sjofolk.se eller seko.se



Höga ambitioner i Finansutskottet

Samtliga partier i riksdagens finansutskott vill stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft. Det, och ett visst mått av självkritik, framkom på ett webinar som hölls av Blå Tillväxt.

Temat var "Vilka finanspolitiska åtgärder krävs för en hållbar återstart?". Åtta politiker fick svara på vad deras partier har för ambition med sjöfarten. Alla talade om branschens stora betydelse.

– Vi har som övergripande mål att bli världens första fossilfria välfärdsland. För att uppnå det behöver vi flytta mer gods från väg till sjöfart, sa Gunilla Carlsson (S).

Edward Riedl (M) tycker att mer kan göras för sjöfarten.

– Det finns skäl för ett stort mått av självkritik kopplat till den politik vi bedrivit. Andra länder har varit betydligt mer framgångsrika, sa han.

Enligt Oscar Sjöstedt (SD) bör man sträva mot konkurrensneutralitet.

– Idag har vi inte konkurrensneutralitet mellan transportslagen, sa han.

Sjöfartsverkets anslag diskuteras ofta. Myndigheten är ett affärsverk där cirka tio procent av intäkterna kommer från anslag och 80 procent från avgifter. Detta menar branschen försämrar sjöfartens konkurrenskraft.

Politikerna vill se över Sjöfartsverkets finansiering. Flera ifrågasätter dagens modell.

Blå Tillväxts tre huvudfrågor för att stärka svensk sjöfart är: Utveckla tonnageskatten, ersätt stämpelskatten med en stämpelavgift och återställ nettomodellen till 100 procent.

» Det handlar inte om mycket pengar

Politikerna tycks överens om att tonnageskatten bör utvärderas snarast. Flera tycks öppna för en stämpelavgift och flera anser att allt hänger ihop. Ulla Andersson (V) förstår att branschen ilsknade till när nettomodellen ändrades som ett led i att finansiera tonnageskatten.

– Det handlar inte om mycket pengar utan om förtroende. Man vill ha långsiktiga villkor och hade kommit överens om ett system, sa hon.

Läs en längre version av artikeln på sjomannen.se



M/S Drotten blir den andra Gotlandsfärjan som chartras ut till DFDS. Bilden togs 2013 när fartyget hette M/S Gotland.

Foto Dick Gillberg

Två gotlänningar i Engelska kanalen

Sedan i julas går Gotlandsbolagets passagerarfärja M/S Visby i trafik mellan Irland och Frankrike på uppdrag av det danska rederiet DFDS. Nu chartras även systerfartyget M/S Drotten ut.

Med anledning av Storbritanniens utträde ur EU, Brexit, öppnade DFDS nyligen en ny fraktrutt mellan EU-länderna Frankrike och Irland. Fokus för linjen som går mellan Dunkerque i norra Frankrike och irländska Rosslare ska enligt DFDS ligga på lastbilsfrakt och dess förare. Överfarten tar i snitt strax under 24 timmar.

M/S Visby trafikerar linjen sedan i julas. Chartern sträcker sig fram slutet av april med möjlighet till förlängning.

– Vi är mycket glada över att kunna bistå med att säkerställa en fungerande inre marknad inom EU och att säkra transporter mellan Irland och Frankrike. Vi ser fram emot ett partnerskap med DFDS som har potential att sträcka sig över längre tid, sa Håkan Johansson, vd för Rederi AB Gotland som äger fartyget, i ett pressmeddelande när chartern påbörjades.

Nu får M/S Visby sällskap på Engelska kanalen, när rederiets M/S Drotten också chartras ut till DFDS. Fartyget lämnades

över den 23 januari och ska återvända till Visby i slutet av mars.

– Planen är att hon ska in i trafik här hemma igen från och med påsk, säger Katrina Jakobsson, sektionsordförande för Seko i Destination Gotland.

Båda fartygen hyrs ut till DFDS med driftsbesättning (däcks- och maskinpersonal) från Destination Gotland. Arbetspråket ombord är tillfälligt ändrat till engelska.

Ungefär 50 personer per fartyg – 25 på varje vakt – ur den svenska personalstyrkan arbetar ombord.

– Våra, alltså manskapet, jobbar fyra veckor och är hemma fyra. Vi gjorde den överenskommelsen eftersom det är väldigt besvärligt i och med corona att ta sig till och från båten. Det har vi för övrigt märkt; vi hade en besättning som blev fast i Frankfurt för att reglerna ändrades och de fick vänta på nya coronatester, säger Katrina Jakobsson.

Hon är mycket positiv till att fartygen hyrs ut.

– Det är väldigt tacksamt. I en tid när det annars är så mörkt för sjöfarten som nu, med pandemin och allt, så är det otroligt kul att inte bara ett, utan två, av våra fartyg är utchartrade och sysselsätter folk.

Text Klara Johansson

Viking Glory har sjösatts

Viking Lines nya fartyg byggs i Kina och förväntas levereras i november. Hon byggs för finsk flagg – men rederiet har inte uteslutit svensk flagg som alternativ.

– Sjösättningen gick bra. Det var ett fantastiskt ögonblick när Viking Glory kom i vattnet, säger projektledare Kari Granberg vid en pressträff.

Viking Glory förväntas kunna levereras i november. Hemresan från Kina kommer att ta ungefär en månad.

– I slutet av januari eller början av februari 2022 räknar vi med att hon kan tas i trafik mellan Stockholm och Åbo, säger rederiets vd Jan Hanses på pressträffen.

Han är glad att projektet i och med sjösättningen nått en milstolpe.

– Visst flöt hon ut fint! Och låg så lätt och vackert i vattnet. Vi är väldigt glada och stolta att framöver addera Viking Glory till vår flotta, säger han.

Projektledare Kari Granberg berättar att pandemin haft viss påverkan på fartygsbygget, bland annat har leveranser av utrustning försenats.



Foto Viking Line

Viking Glory byggs i Xiamen, Kina. Fartyget sjösattes i slutet av januari.

förväntas hon förbruka hela tio procent mindre bränsle.

Hon ger två exempel på hållbarhetsinnovationer ombord.

– LNG levereras till fartyget i nedkyld form, ungefär -160 grader. Den kylan används för att kyla ner helt andra områden ombord, som kylrum för grönsaker. Det här systemet för att använda kylan är faktiskt världsunikt, ingen har gjort så tidigare, säger Eleonora Hansi.

Det andra exemplet är att bokningssystemet pratar direkt med fartyget.

– Hytter som inte är bokade vid avgång går ner i energibesparingsläge, säger hon.

Flaggen då? Enligt vd Jan Hanses är den frågan ännu inte avgjord.

– Hon har planerats för finsk flagg. Men vi har fortfarande optionen att

tänka på andra flaggor. När det gäller trafikområdet vi kör i så är det antingen svensk eller finsk flagg som i praktiken är de alternativ vi har. Jag skulle inte utesluta ännu att vi kan tänka oss en svensk flagga på henne. Men arbete och planering utgår från att hon kommer att ha finsk flagg, säger han.

Bent Björn-Nielsen är sektionsordförande för Seko i Viking Line.

– Det här blir bra för Viking Line, säger han om det nya fartyget.

– Det är bra att rederiet har miljötänk och att de satsar trots krisen. Om de bara kunde bestämma sig för vilken flagg det ska bli. Det är positivt att de håller dörren öppen för svensk flagg. Det är inte helt stängt. Jag är fortfarande optimist, säger han.

Text Klara Johansson



» Positivt att de håller dörren öppen för svensk flagg

BENT BJÖRN-NIELSEN

Viking Glory beskrivs av rederiet som ett av världens mest energieffektiva fartyg. Liksom Viking Grace, byggd 2013, ska nybygget drivas på LNG (flytande naturgas).

– Glory är en vidareutveckling av Grace, säger rederiets informationschef Eleonora Hansi. Trots att hon är större så

Sjöfarten får förlängt stöd

Regeringen förlänger det tillfälligt anpassade sjöfartsstödet för passagerarfärjor till den 30 juni.

– Helt nödvändigt, säger Kenny Reinhold, ordförande i Seko sjöfolk.

Anpassningen innebär att ersättning ges även för sjömän på passagerarfärjor som tillfälligt tagits ur trafik. Beslutet togs i somras för att stötta sjöfartsbranschen i

det svåra ekonomiska läge som uppstått på grund av coronapandemin. I december beslutade regeringen – efter okej från EU-kommissionen – att förlänga det tillfälligt anpassade stödet till den 30 juni 2021.

Seko sjöfolk välkomnar beskedet. Både facket och Föreningen Svensk Sjöfart anser att åtgärden är nödvändig för att den svenska färjetrafiken ska överleva.

– Vi hade helst velat se en förlängning för hela 2021. Branschen kommer ju knappast att återhämta sig innan sommaren. Med detta inte sagt att regeringens halvårsförlängning är fel. Tvärtom, den är helt nödvändig. Det handlar om väldigt många personer som redan fått se sina kollegor bli uppsagda och som annars också kommer att förlora sina arbeten, säger Kenny Reinhold. ●



Parterna är överens

STORSJÖ/FÄRJA

Förhandlingarna om nytt kollektivavtal mellan Seko och Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF) blev färdiga i mitten av januari.

Det nya avtalet gäller från 1 november 2020 till 31 mars 2023 och omfattar alla som arbetar på storsjöavtalet, färjeavtalet, hamn- och bogseravtalet, Thulelandsavtalet samt Europaavtalet. Anställda inom skärgårdstrafiken omfattas inte.

– Coronapandemin och de politiska åtgärderna för att begränsa den har drabbat sjöfarten oerhört svårt. Under dessa omständigheter tycker jag ändå att vi har haft ett konstruktivt förhandlingsklimat som lett fram till ett dugligt avtal för de kommande två och ett halvt åren, säger Joakim Hellmouth, ombudsman i Seko.

Seko sjöfolks ordförande Kenny Reinhold kallar det för ett hyfsat bra avtal.

– Vi har fått igenom flera av de förändringar i avtalet som vår avtalsdelegation har prioriterat, bland annat med fokus på jämställda arbetsvillkor, säger han.

En viktig förändring är att det tillsätts en partsgemensam arbetsgrupp som ska behandla flera för facket viktiga områden: situationen för småbarnsföräldrar,

trakasserier, rehabilitering och karensdag.

– Det är ett stort och väldigt viktigt paket, och inget vi vill stressa igenom. Det får ta den tid det tar och det ska vara genomtänkt, säger Kenny Reinhold.

En annan viktig förändring är en stegvis sänkt ålder för avtalspension som innebär att yngre anställda börjar tjäna in sin avtalspension från 22 år, istället för som tidigare vid 25 års ålder.

Alla som omfattas av avtalet får samma kronalshöjning i tarifferna. Från den 1 november 2020 höjs månadslönen med 576 kr och från den 1 april 2022 med ytterligare 862 kr. Utöver det höjs även

ombordtillägget och övriga sedvanliga tillägg.

– I den svåra situation som vi befinner oss i, där hela den svenska sjöfartsbranschen lamslagits, har vi fått göra ett så kallat baktungt avtal där den större löneökningen kommer senare, när vi förhoppningsvis har lagt coronapandemin bakom oss. De fackliga ansträngningarna för att rädda arbetstillfällen pågår fortfarande och min förhoppning är att vi snart kan börja arbeta för att uppsagda medlemmar ska bli återanställda, säger Kenny Reinhold.

Lars Andersson är förhandlingschef hos Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF).

– Vår utgångspunkt är att normen,

alltså avtalsvärdet 5,4 procent, var på tok för högt. Men utifrån de givna förutsättningarna tycker jag att vi nått fram på ett vettigt sätt, säger han till Sjömannen.

Den största framgången är enligt Lars Andersson den överenskomna strukturen för lönehöjningar.

– Från vår sida är vi särskilt nöjda med att lönehöjningarna kastades om, så att den lägre lönehöjningen kommer först och den högre höjningen kommer i april 2022. Framför allt färjeindustrin befinner sig under väldigt svåra förhållanden och flera rederier har just nu en betydande likviditetskris, säger han.

Text Klara Johansson

SKÄRGÅRD Förhandlingarna mellan Seko och Almega om kollektivavtal för anställda i skärgårdstrafiken var ännu inte klara när denna tidning skickades till tryck.

Se sjomannen.se eller sjofolk.se för aktuell information.

MER INFO PÅ SJOFOLK.SE

På Seko sjöfolks webb hittar du FAQ (vanliga frågor och svar) om avtalet

RÖSTER OM NYA AVTALET

Berättat för Klara Johansson

Nya semesterparagrafen är bra

"På det stora hela blev det ett hyggligt avtal. Arbetsgivarna hade ganska stora krav, tycker jag. De vill ha mycket men de vill inte ge något i utbyte.

Den nya semesterparagrafen är bra, att vi får 35 semesterdagar och avräkning varje dag istället för 25 semesterdagar som förut. Hos oss har man räknat kors och tvärs så det är bra att det blir tydligt. Jag ville egentligen att det nya skulle börja gälla 1 januari och att sparad semester skulle räknas upp från det datumet. Istället blev det 1 april. Hos oss läggs sparad semester ut nu i januari och februari, vilket gör att folk får färre semesterdagar än de hade fått om uppräkningsen började tidigare.

Frågan om karensdagar, som arbetsgivarna drev, hamnade i en

arbetsgrupp och det tycker jag är bra. Vi får se vad gruppen kommer fram till.

Bra att man vände på procentsatsen så att den lägre lönehöjningen kommer först, med tanke på alla som fortfarande är permitterade. Det är bättre med en liten höjning under permitteringen, eftersom den del av lönen som den anställda går miste om blir mindre.

Alla förhandlingar hölls på videolänk. Det fungerade ju, men det blir inte samma sak som fysiska möten där du kan se hur motståndaren reagerar."

Folke Matrosow
sektionsordförande Silja Line



Bra med krontal på ombordtillägget

"I den situation som vi befinner oss i, där sjöfarten blivit hårt drabbad, så tycker jag att det blev ett hyfsat avtal.

Jag tycker att det är bra att åldersgränsen för intjänning till avtalspensionen sänks. Det är också bra att det tillsätts en partsgemensam arbetsgrupp som ska se över situationen för småbarnsföräldrar, rehabilitering och trakasserier.

Vilken fråga i avtalet som var viktigast hos oss? Det finns många. Men att det blev ett krontal på ombordtillägget var till exempel bra för oss på Stena."

Daniel Holmgren
vice sektionsordförande Stena Line



Ett avtal vi kan leva med

"Coronapandemin har varit förödande för stora delar av svensk sjöfart, vilket gav oss ett svårt förhandlingsläge. Jag tycker ändå att det blev ett avtal vi kan leva med. Det kunde absolut ha varit bättre, men jag tror att vi får känna oss nöjda med vår prestation, även om man självklart hade önskat mer.

Många av de viktiga frågor som togs upp ska nu behandlas i arbetsgrupper. Kränkande särbehandling och sexuella trakasserier, att göra sjöfarten tillgänglig för fler, att se över rehabilitering och att revidera poolavtalet till exempel.

Frågan som är allra viktigast i mitt rederi blev tyvärr inte behandlad i år. Jag pratar om vilotiden. Den var inte tillräckligt högt prioriterad och det fanns inget utrymme för den. Jag tror aldrig vi får igenom tio timmars sammanhängande vila, men kan vi få åtta timmar så hade det varit fantastiskt.

Dagens regelverk säger sex plus fyra timmar och det är för lite. Våra medarbetare behöver ha mer sömn.

Rederierna kör hårt med argumentet att däcksavdelningen alltid haft splitscheman som fungerat, men det går faktiskt inte att jämföra driftspersonal och ombordservicepersonal i detta.

Det är ansträngande arbeten båda. Men inom ombordservice är du serviceinriktad ut i fingerspetsarna och har passagerare tätt inpå hela tiden. Det är otroligt energikrävande. Du har ett leende klistrat i ansiktet under hela passet. Med halvtäckig sömn på det så mår man inte bra.

Vilotidsfrågan tar jag med till nästa avtalsrörelse. Tråkigt att den inte kom med nu, men det är bara att fortsätta jobba. Som sjöfarten utvecklas ges redarna allt mer utrymme att maxa sina splitscheman för att spara in på personalkostnader, så jag tror att den här frågan kommer att bli viktigare för fler framöver."

Katrina Jakobsson
sektionsordförande Destination Gotland



RÖSTER OM NYA AVTALET

Forts

Avtalsbundna lösningar vore idealt

"Vi hade ett tufft förhandlingsläge i år. Avtalet är bättre än väntat sett till de förutsättningar som råder i sjöfartsbranschen just nu.

Jag är särskilt nöjd med att vårt högst prioriterade yrkande, det som är kopplat till jämställdhet och sexuella trakasserier, gick igenom. För mig är detta en hjärtefråga.

Vi kom överens om att tillsätta en arbetsgrupp, och det ideala

vore att få fram avtalsbundna lösningar. Rita upp en parts-gemensam karta för hur dessa frågor ska hanteras, och ha en grundläggande

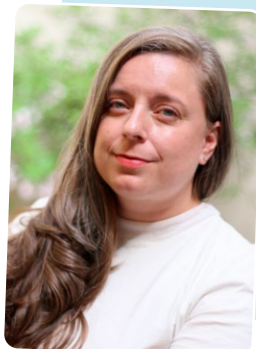
enighet att falla tillbaka på.

Det utgår jag ifrån att arbets-givarna också vill eftersom detta är en otroligt viktig fråga för branschen.

Man går väl aldrig ur en avtals-förhandling och har fått igenom allt och är helt nöjd. Det finns all-tid saker att stärka och förbättra, alltid något som kunde ha blivit bättre.

Frågan om vilotid hoppas jag att vi kan driva mer framöver, det saknades förutsättningar att hantera den i år. Vi vet att den här frågan är viktig för våra medlemmar, och det finns stor enighet ute i rederierna om att den behöver lyftas och hante-ras."

Petra Sviberg
vice sektionsordförande
Viking Line



Missnöjd med längden på avtalet

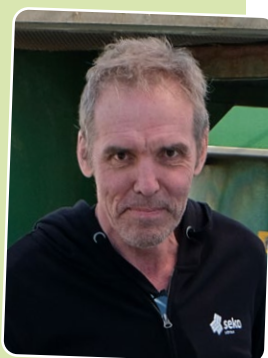
"Under rådande omständigheter tycker jag att man får vara nöjd med avtalet. Fast jag är sur på industrifacken att de skrev ett så långt avtal i det här läget, och att det då blev riktmärket även för oss. Jag hade velat ha ett ettårigt avtal. Ingen vet ju hur saker och ting ser ut om ett år. Längden på avtalet är väl det som jag är missnöjd med.

Annars var det mest fokus på färjor, tycker jag. Det fanns ingen fråga som jag höll ögonen extra på och vi hade heller ingen motion som direkt rörde oss på storsjösidan.

Att förhandlingarna hölls digitalt gjorde situationen speciell. Det blir inte samma sak. Man vill ju känna vibrationerna och se

kropps-språket.

Jag kom-mer att sitta med i arbets-gruppen som har hand om frågan om lärlings-löner. Jag tycker att det är skit. Vi har ju redan jung-män med begynnelselöner i våra avtal men nu vill arbetsgivarna ha lärlingslöner också. Billigt ska det vara."



Björn Jonasson
sektionsordförande
Wallenius Marine

Ovanligt

Sjömäns behörigheter och läkarintyg förlängs under pandemin. Vad händer framöver när det uppskjutna ska betas av samtidigt som många STCW Manila-behörigheter går ut?

Tre gånger hittills har regeringen förlängt sjömäns behörigheter, certifikat och läkarintyg (se artikel här intill). Syftet är att de ska kunna fortsätta tjänstgöra ombord även om det är svårt få läkartid eller gå kurser när covid-19 pågår.

– I det här läget ska inte regler om gil-tighetstid sätta käppar i hjulet för en hårt ansträngd bransch, säger Anna Petersson, chef för bemannings- och behörighets-sektionen på Transportstyrelsen som utfärdar behörigheter och certifikat.

Möjligheten ska dock bara ska använ-das vid behov.

– Om man på ett smittsäkert sätt kan genomföra undersökningar och kurser så ska man göra det. Det är viktigt av flera skäl: för att hålla utbildningsanordnarnas verksamhet igång, för att säkerställa att vi har kompetent personal ombord och för att inte bygga upp ett berg av kapacitets-behov framöver, säger Anna Petersson.

» Vi har fått till oss att detta är ett potentiellt bekymmer

ANNA PETERSSON

I år kommer efterfrågan nämligen att vara ovanligt stor – och det beror inte bara på pandemin. I januari 2017 infördes behörighetssystemet STCW Manila. Utbytesfasen pågick året före och många behörigheter blev femåriga. Det innebär att ovanligt många ska förnyas 2021.

Seko sjöfolks ombudsman Mikael Lindmark ser ett potentiellt problem här. Hur ska Transportstyrelsen och framför allt utbildningsinstituten hinna certifiera alla?

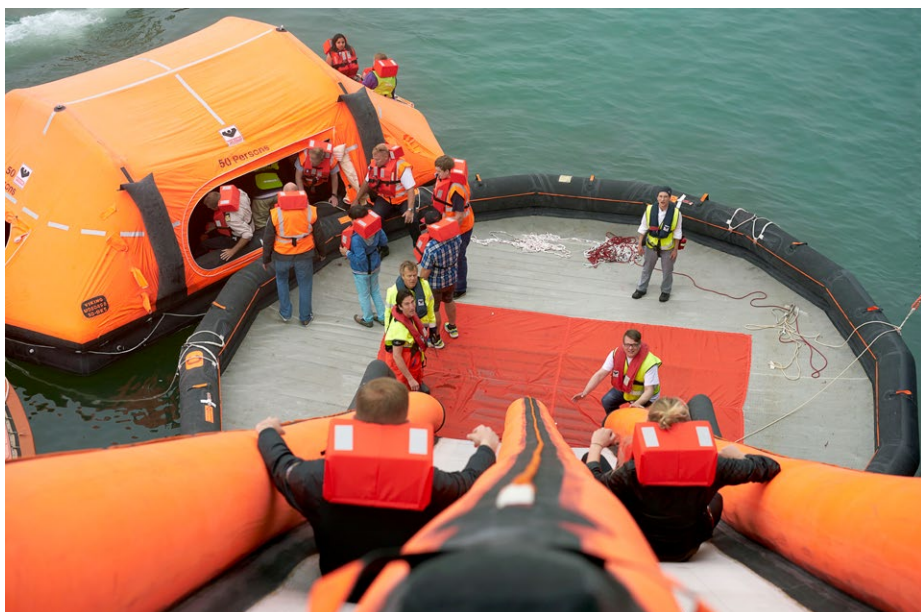
– Normalt förnyar många sina certi-fikat i förväg vilket kanske inte gjorts under 2020. Sammantaget innebär detta att över tre års normal certifiering ska ske under 2021, säger Mikael Lindmark.

Han ser ett orosmoln till.

– En del privata utbildningsaktörer går på knäna. Vad händer om de går i konkurs innan pandemin är över? Då finns det ännu färre kvar som ska hinna certifiera alla, säger han.

många behörigheter i år

Foto Dick Gillberg



Pandemin har gjort det svårare att gå kurser och annat som krävs för att förnya behörigheter och intyg. Basic Safety är ett exempel.

Om det blir problem att få ut nödvändiga behörigheter sitter Seko sjöfolks medlemmar i en rävsax, menar Mikael Lindmark. En sjöman som inte har certifikaten i ordning riskerar sin anställning. Han är därför mån om att uppmärksamma problemet och föreslå lösningar.

– Ett sätt att hålla utbildningsinstituten vid liv kan vara att arbetsgivarna köper tjänsten redan nu, säger han. Det tar dock inte bort problemet med att många behöver förnya sina certifikat på kort tid. För att lösa det skulle staten vid behov kunna skjuta till pengar så att utbildningsinstituten tillfälligt kan öka kapaciteten.

Anna Petersson säger att Transportstyrelsen varit väl medveten om mängden STCW Manila-förnyelser.

– Vi har ett väl utvecklat system för att hantera sådana fluktuationer, säger hon. Vi har arbetat för att få upp automatiseringsgraden i hanteringen och var väl förberedda för att klara ökningen utan problem.

Så kom viruset. Enligt Anna Petersson fick man snabbt igång ett samarbete med berörda aktörer och regelbundna avstämningar för att fånga upp problem. Hon bekräftar att Transportstyrelsen fått signaler om att utbildningsanordnare har

svårt att hålla kurser och att det kan bli svårt att hinna med allt som behövs.

– Vi har fått till oss att detta är ett potentiellt bekymmer. Vi för en dialog både med skolorna och med branschorganisationen Svensk Sjöfart och diskuterar bland annat nya metoder för att hålla utbildningar. Redan nu har man sett över vad som går att göra digitalt och ställt om det som går, säger hon.

För att få ett hum om hur mycket som skjutits upp gjordes en slagning i Transportstyrelsens system i höstas (före restriktionerna om max åtta personer). Resultatet var överraskande positivt.

– Det visade sig att 70 procent av de som skulle gått utbildningar under pandemin hade gjort det. Det är fler än jag förväntat mig, säger Anna Petersson.

Informationen var bra att ha inför beslutet om ytterligare förlängd giltighetstid.

– Säkerhets- och riskmässigt känns det tryggt. Hade siffran istället varit fem procent hade vi kanske tänkt annorlunda.

Men som tidigare uppmanas både sjömän och rederier att inte skjuta upp förnyanden i onödan.

– Vi måste säkerställa att certifikat och behörigheter inte blir ett bekymmer för branschen. Samtidigt vill vi inte slå undan benen på utbildarna. "Gör det ni kan" gäller fortfarande. Inte minst eftersom vi vet att vi kommer få ett STCW Manila-ärendeflöde framöver, säger Anna Petersson.

Text Klara Johansson

Fotnot: Enligt Transportstyrelsens register går 6 481 behörigheter och 11 701 certifikat ut under 2021.

Behörigheter förlängs igen

Coronapandemin gör det svårt att genomföra utbildningar och annat som krävs för att förnya behörigheter och intyg inom sjöfarten. Nu har giltighetstiden förlängts ytterligare.

I mars förra året beslutade regeringen om regellättnader. Beslutet förlängdes i augusti och ännu en gång i december.

Handlingar vars giltighetstid löper ut mellan 1 april 2020 och 31 maj 2021 förlängs med 15 månader, dock längst till den 30 september 2021.

Seko sjöfolk ser positivt på att giltighetstiden förlängs och tycker det är bra att det sker i etapper.

– När det gäller certifikat ser vi inga problem. Där är giltighetstiden i allmänhet ganska lång, ofta fem år, och vi tror inte att ett tillägg på 15 månader kommer att innebära någon ökad risk för olyckor, säger ombudsman Mikael Lindmark.

När det gäller läkarintyg för sjöfolk finns däremot viss oro hos facket. De gäller

normalt i 24 månader och förlängs nu med 15 månader.

– Det är en förlängning på 75 procent för en yrkesgrupp som vi vet ofta lider av arbetsskador och arbetssjukdomar. De har också drabbats väldigt negativt av pandemin, säger Mikael Lindmark.

Om det går att förnya läkarintyg utan risk för ökad smittspridning så uppmanar han rederier att göra det.

– Annars finns risk att arbetstagare med problem får gå väldigt länge innan de fångas upp och får hjälp. ●

Befälhavare Karin Rosenberg och däcksmann
Cecilia Bengtsson har arbetat ihop i drygt
ett år. Under pandemin har kontakten med
kollegorna fått större betydelse. "Man blir
mer beroende av varandra när man knappt
träffar någon annan", säger Cecilia.

Bland pendlare i pandemi

Rutinerna finns och munskydden är på. Vårens oro och ovisshet har ersatts av tydliga besked. **Vi mötte besättningen på Skarven** som kör kollektivtrafik på älven i Göteborg.

TEXT Klara Johansson **FOTO** Dick Gillberg

Det är en solig vinterdag. Klockan är 8.35 när Skarven girar in mot Lindholmspiren för näst sista gången den här morgonen. Däcksmann Cecilia Bengtsson öppnar grindarna och åtta personer kliver av. Två av dem bär munskydd och det gör även Cecilia.

En kvart senare är Skarven tillbaka på Lindholmen för att lägga upp. Besättningen har ett par timmars tid för underhållsarbete innan de ska in i turlistan igen vid lunch.

Cecilia kliver i land med strömkabeln och upptäcker att elskåpet frusit. Tillbaka ombord för att hämta förlängningskabel och värmepistol.

– Det var likadant på första turen i morse, säger hon och blåser varmluft i låset. Förtöjningstamparna är också frusna och stela.

Styrsöbolagets färja Skarven kör för trafikbolaget Västtrafik. Sommartid i Göteborgs södra skärgård och resten av året inne på älven. Cecilia har arbetat ombord sedan 2012. Hon började som sommarvikarie, återvände året därpå och blev kvar på heltid.

– Det är en bra arbetsgivare. Många stannar länge, säger hon.

Sedan drygt ett år arbetar hon ihop med befälhavare Karin Rosenberg. Skarven har två besättningar som går om varandra, så all överlämning sker via lappar, maskindagböcker och ibland telefonsamtal.

Skarven tar vanligtvis 298 passagerare. Nu tar de max 100 på grund av coronapandemin. Cecilia räknar och säger stopp när gränsen är nådd. Det händer ofta i somras men ibland även såhär års.

– Vissa lördagar under hösten till exempel. När det är fint väder har vi ofta många passagerare. Vissa tidiga turer på vardagar kan det också bli många om gymnasieskolorna är öppna, säger hon.

Brandgula klisterlappar på durken och utrop i högtalarna påminner om att hålla avstånd. På teveskärmar inne i fartyget rullar samma uppmaning. Besättningen

tycker att verksamheten fungerar bra under omständigheterna. Rederiet vidtog åtgärder i våras; minskade antalet passagerare och slutade med biljettförsäljning ombord bland annat. Skarvens besättning har dessutom beslutat att hoppa över en rastavlösning under tiden restriktionerna pågår, för att undvika onödiga personalbyten ombord.

**» Vi måste
förlita oss på att
passagerarna
tar ansvar**

CECILIA BENGTTSSON, DÄCKSMAN





Stursöbolaget

VARNING!
Det finns alltid risk för
överspänning eller stänk
på fördäck.
Cyklar skall placeras
längs skottarna
bort från gata linjen.
Cyklar får inte tas med
in i salongen.

Av utrymmes-
och säkerhetsskäl
lämnas cyklar i mån
av plats.
Samarbete med STURSSÖBOLAGET

västtrafik
SAMARBETE MED STURSSÖBOLAGET

HÅLL AVSTÅND

Håll avstånd.

Håll avstånd.



Skarvens grindar måste öppnas manuellt vid varje hållplats. Ibland står däcksmän Cecilia kvar ute vid grindarna mellan hållplatserna. Annars är hon oftare uppe på bryggan nu än tidigare. Före pandemin brukade hon vara bland passagerarna i salongen eller på däckskontoret.

– Vi följer Folkhälsomyndighetens rekommendationer och får utskick från trafikbolaget och rederiet, säger Karin.

I somras hade man kösystem och kajvärdar på Saltholmen.

– Det blev kö i fällorna men folk stod i alla fall inte precis vid båten. Det blev lättare för mig att komma åt att koppla el, säger Cecilia.

Besättningen gör vad de kan för att minimera smittrisen. Resten är upp till passagerarna.

– Vi måste förlita oss på att passagerarna tar ansvar, säger Cecilia. Vi kan inte stoppa någon från att komma ombord. Ibland står folk och hostar rätt ut och det enda vi kan göra är att rengöra ofta och torka av alla ytor. Klart man blir stressad när passagerare hostar och snyter sig helt nära.

» Klart man blir stressad när passagerare hostar helt nära

CECILIA BENGSSON

På Skarven måste däcksmän gå fram på fördäck för att öppna de icke-automatiska grindarna. Cecilia kan få tränga sig mellan passagerare som kör för att komma av båten.

– Ibland säger jag till folk att backa eller vänta med att gå ut. Det kan bli väldigt trångt på fördäck, särskilt när de som står främst måste backa bort från de gula linjerna och folk redan fyllt på bakom, säger hon.

Hon förstår att folk vill vara utomhus för att minska risken för smitta. Samtidigt kan det vara lättare att hålla avstånd inne i den nästan tomma salongen.

– Det är svårt att tvinga in någon som hellre vill stå ute. I höstas när många cyklade blev det fullt på fördäck. Ska vi då tvinga in folk i båten eller stoppa cyklarna från att komma ombord?



Övre bilden: Styröbolagets däcksmän har varselvästar med texten "Visa hänsyn, håll avstånd".

Nedre bilden: Karin Rosenberg arbetade som däcksmän innan hon för några år sedan blev befälhavare.

När Sjömannen hälsar på har Folkhälsomyndighetens rekommendation om munskydd i rusningstrafik funnits i en vecka. Ungefär hälften av passagerarna bär dem.

– Det syns tydligt att det är ett flockbeteende, säger Cecilia. Ingen vill stå ensam utan munskydd och ingen vill vara den enda som har. Kommer det ombord en passagerare utan munskydd och ser att många ombord har på sig, så börjar de ofta fippla i fickor och väskor för att plocka upp ett.

Själv bär hon munskydd för att föregå med gott exempel.

– Det är viktigt. Om jag inte har munskydd ger jag ju klartecken åt passagerarna att det är okej utan. Nu signalerar jag "här ombord har vi munskydd".

Hon säger sig märka en större medmänsklighet än vanligt under pandemin.

– När vi har färre passagerare ombord vänder sig många till mig för att småprata. Alla är i samma situation. Det blir en gemenskap som inte funnits tidigare.

Folk säger ofta att de uppskattar att färjorna kör. Många tar hellre båten än sätter sig på en buss. Inte minst för att däcksmän tydligt räknar antal passagerare.

I början av pandemin var mycket oklart, berättar Karin. Viruset var okänt, det kom nya besked hela tiden och både passagerare och anställda var oroliga. Ibland uppstod bråk ombord när passagerare tyckte att andra stod för nära. Besättningen funderade mycket på sitt ansvar som personal.

– Vi satte upp lappar och gjorde utrop, men hur mycket ansvar vilar på oss att passagerarna faktiskt följer dem? Nu har vi fått tydliga besked från både arbetsgivaren och trafikbolaget att det är upp till passagerarna själva att hålla avstånd, säger Karin.

Efter snart ett år av pandemi har Styröbolagets anställda vant sig vid digitala personalmöten och att vara max fyra personer i rastrummet på Lindholmspiren. Kommunikationen mellan kontoret och farty-





Skarven på väg mot Lindholmspiren för paus och underhållsarbete innan fartyget ska in i turlistan igen vid lunch.

» Att bara köra båt hade blivit enformigt, jag vill göra praktiska grejer också

KARIN ROSENBERG, BEFÄLHAVARE

gen fungerar bra; det finns tydliga informationsvägar och alla vet till exempel att coronafrågor ska gå via fack och skyddsombud, berättar Cecilia som själv är kontaktombud för Seko.

Cecilia och Karin pratar ofta om vad de kan förändra och förbättra ombord.

– Vi bollar mycket tankar och jag har bra stöd från Karin. Även om det är jag som däcksmän som hantlar passagerarna, vår största risk när det gäller smitta, så är vi i detta tillsammans, säger Cecilia.

Hon berättar om en passagerare som trängde sig förbi stängda grindar, vilket ledde till fysisk kontakt nu under pandemin, och vägrade lyssna. Karin såg från bryggan hur hennes däcksmän försökte med både kroppsspråk och ord utan att nå fram, och gick helt sonika ner och meddelade att båten inte skulle avgå förrän mannen klivit av.

– Jag har ju jobbat länge som däcksmän själv och känner till problematiken. Jag blir otroligt upprörd av sånt där. En annan passagerare, det här var före pandemin, försökte komma iland när grinden var stängd och jag redan hade börjat backa ut. Man vill ju verkligen inte att någon ska börja klättra då, säger hon.

Båda gillar det varierande arbetet ombord.

– Vi har lagom mycket tid till underhåll. Tre dagar i veckan kan vi göra underhållsarbeten när vi ligger stilla och två dagar i veckan kör vi bara båt. Det blir bra balans, säger Karin som uppskattar detta extra mycket sedan hon för några år sedan blev befälhavare.

– Att bara köra båt hade blivit för enformigt, jag vill göra praktiska grejer också.

Cecilia flikar in att de får en bra helhetsblick över fartyget av att göra underhållet själva. De har en veckolista där de planerar arbetet. Den här veckan ska de, förutom det regelbundna som exempelvis att fylla på vatten på onsdagar, göra nya tampar till livflottarna. De har också skaffat en klädseltvätt för att kunna rengöra alla säten. Under coronan har de städade extra och i höstas låg de med tandborste och skrubgade mellan sätena.

– När vi har tid kan vi göra sådana extragrejer. Förutom att passagerarna uppskattar det – vi får ofta höra att det är rent och snyggt ombord – så får vi själva en trivsammare arbetsmiljö, säger Cecilia.

Passagerarna gör också jobbet varierat.

– På lördagar har vi ett helt annat klientel än på vardagar. Istället för pendlare har vi folk som kommer hit för att åka båt och fika en timme, eller åker några hållplatser med oss för att fortsätta sin helgpromenad någon annanstans. Så även om vi kör fram och tillbaka mellan samma stopp här på älven så händer det alltid grejer, säger Karin. ●

Rederiet berömmar sin personal

Säkerhetschef Christian Hallberg tycker att Styröbolagets verksamhet fungerat bra trots pandemin.

– Våra besättningar ska verkligen ha en eloge, säger han.

Styröbolaget kör kollektivtrafik i Göteborg på uppdrag av Västtrafik. När coronaviruset kom bildades enligt Christian Hallberg snabbt en grupp för att göra riskbedömningar och diskutera åtgärder.

– Det här är ju en ny situation för hela samhället. Jag tror inte att någon när allt startade i våras kunde tänka sig hur det skulle bli och speciellt inte hur länge det skulle pågå, säger han.

Rederiet har vidtagit en rad åtgärder för att minska risken för smittspridning ombord. Det hålls regelbundna möten med fackliga representanter och skyddsombud, och samarbetet med uppdragsgivaren Västtrafik fungerar bra.

– Vi har gjort allt som det funnits krav på och som alla andra gör. Jag tror att det i sådana här lägen är extra viktigt att följa vad myndigheterna säger och försöka lita på dem som har kompetens. Hellre så än att göra bedömningar som kanske inte har stöd på rätt sätt, säger Christian Hallberg.

» Vår personal har gjort en väldigt bra insats

Styröbolaget har inte sett någon jätteköning i sjukskrivningstal hos personalen under pandemin. Ibland har de tvärtom verkat lägre.

– Det visar att åtgärderna vi gjort för att skydda personalen haft verkan, som



Passagerare på väg av Elvy, en annan av Styröbolagets färjor på älven i Göteborg.

att däcksmännen inte behöver vistas ihop med passagerare mer än nödvändigt, men också att andra smittor i samhället har minskat, säger han.

Sedan i höstas bär rederiets däcksmän varselvästar med texten ”Visa hänsyn, håll avstånd”. Initiativet till västarna kom från den egna personalen.

Christian Hallberg återkommer flera gånger till besättningarnas insats.

– Vår ombordpersonal, framför allt de på däcksmanssidan som är närmast passagerarna, har gjort ett jättebra jobb. Det ska de ha verkligen ha en eloge för. Det har varit pressat för många och det är en tuff situation. Men vår personal har gjort en väldigt bra insats. Och gör fortfarande förresten; det är ju inte över än, säger han.

I somras hade man kajvärdar som informerade och påminde resenärer om att hålla avstånd. En del kom från Västtrafik och andra var personer som egentligen skulle ha arbetat ombord.

– Eftersom vi drog ner på passagerantalet så behövdes inte alltid en extra däcksmän. Vissa fick istället en blandtjänst där de var ombord på båtarna vissa tider och kajvärdar andra tider. Det blev en bra lösning, säger Christian Hallberg.

Om det blir samma sak i år är för tidigt att säga. Överhuvudtaget är det just nu svårt att planera för framtiden.

– Vi berörs och styrs av vad myndigheterna säger om smittoläget. Vår verksamhet påverkas väldigt mycket av vilka åtgärder som görs på andra håll i samhället, säger han. ●

Annon

A-kassan

Utbetalningar i tid från a-kassan

Pandemin har gjort att arbetslösheten i landet har ökat och därmed också trycket på a-kassorna. Hos Sekos a-kassa är väntetiden för att få sin ersättning utbetald normal.

Under hösten och vintern har media rapporterat om orimligt lång väntan på utbetalning av ersättning hos flera a-kassor. Detta gäller inte hos Sekos a-kassa, menar Affe Mellström, kassaföreståndare på Sekos a-kassa.

– Hos oss tar det i normalfallet mellan fyra och fem veckor från ansökan till det att ersättningen betalas ut och det gjorde det även innan pandemin.

– Det förekommer såklart individuella skillnader, men snittet landar där tack vare personalens fina arbetsin-

satser och viss förstärkning av ordinarie personalstyrka.

I mars 2020 beslutade regeringen om ett flertal lättnader gällande a-kassan, däribland en rejäl höjning av ersättningsnivåerna och lättnader i arbetsvillkoret. Förändringarna skulle gälla fram till årsskiftet, men under hösten beslutade regeringen att förlänga dem fram till 2023.

– Det är klokt. Det gör att a-kassan nu kan fungera som den omställningsförsäkring den ska vara.



"Jag har lungor som en 70-åring"

Reparatör och motorman John Lund tvingades sluta till sjöss endast 30 år gammal. **Vid en rutinkontroll upptäckte läkarna att han fått kronisk astma av arbetet ombord.**

Nu pluggar han till ingenjör och får stipendium från Seko sjöfolks Sjömansstiftelse.

TEXT Klara Johansson

Vintern 2016 gick John Lund till skepparen på isbrytaren han jobbade på och bad att få göra en rutinkontroll av lungorna. Han hade inte känt några direkta problem.

Efter den rutinkontrollen blev inget sig likt.

Företagshälsovården upptäckte att John hade nedsatt lungfunktion och skickade honom till vårdcentralen som satte in astmamedicin. Han skickades till Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg för misstänkt KOL (kroniskt obstruktiv lungsjukdom) och det gjordes en utredning som slog fast att John drabbats av yrkesastma och inte bör jobba till sjöss.

Men vi tar det från början.

Efter sjöfartsgymnasiet jobbade John i ett par storsjörederier, bland annat ACL, som matros och reparatör. 2010 gick han en svetsarutbildning och gjorde en del spricksvetsning ombord. Sedan följde tre år iland som mekaniker och svetsare innan han 2015 började på isbrytarna i Luleå.

– Efter ett tag bad jag om en rutinkontroll av mina lungor. Som svetsare iland gör man regelbundet kontroller för att se att inget förändras. Men så är det inte till sjöss, säger John.

Företagshälsovården misstänkte att John hade astma

och skickade honom till vårdcentralen där han fick medicin som gjorde det lättare att andas. Men helt bra blev det inte och John skickades till KOL-centrum på Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg.

– Enligt läkarna har jag lungor som en KOL-patient men jag har inte KOL. Däremot har jag fått kronisk astma och har lungor som en 70-årig gubbe, säger han.

Vad tänkte du efter den där rutin-kontrollen?

– Jag tänkte väl "vad fan är detta" och trodde att det skulle gå över. Det är väl bara att ta medicinen så blir det bättre. Det här går nog att ordna. Men det gick ju inte.

» Om någon hade målat i maskin blev det tungt att andas

Efter att ha varit på KOL-centrum ringde John sitt fackförbund Seko sjöfolk. Han förstod att läkarnas besked inte var bra och ville ha hjälp att gå vidare.

– Ombudsmannen jag pratade med, Petra, hjälpte mig med allt om vart jag skulle vända mig. Hon berättade om AFA Försäkring och tipsade om specialistmottagningen Arbets- och Miljömedicin, säger han.

John fick också veta att det fanns en nystartad stiftelse där han kunde söka pengar för omskolning. Vi återkommer till det.

Utredningen gjord av Arbets- och Miljömedicin



**» Jag trodde att
det skulle gå över**

JOHN LUND, REPARATÖR

En utredning gjord av specialistmottagningen Arbets- och miljömedicin slog fast att John i sitt yrke exponerats för isocyanater, vilket lett till att han utvecklat yrkesastma. Bilden är en arkivbild och personen på bilden har inget med texten att göra.



Isocyanater finns i lack och färg baserad på polyuretan (PUR) och används som härdare i tvåkomponentfärg. När PUR värms upp frigörs isocyanater i luften. Personen på bilden har inget med texten att göra.



slår fast att John i sitt yrke exponerats för isocyanater vilket lett till att han utvecklat yrkesastma. I journalen står att ”patienten bör i framtiden inte exponeras för isocyanater eller andra luftvägsirriterande ämnen”.

– Isocyanater finns i alla maskinrum mer eller mindre. Läkarna rekommenderade att jag inte skulle vistas i den arbetsmiljön mer, säger John.

Isocyanater finns i lack och färg baserad på polyuretan (PUR) och används som härdare i tvåkomponentfärg.

– Om någon hade målat i maskin och jag gick ner utan att veta, så kunde jag känna att det blev tungt att andas. Då fick jag gå därifrån. Och det är inte bara när man målar; jag har ju jobbat med svetsning och fartygsreparation och när man svetsar nära färg så blir den varm och avger ångor och då frigörs de här farliga ämnena, förklarar John.

I efterhand är John glad att han bad om den där rutinkontrollen. Annars hade han kanske fortsatt jobba tills han blev riktigt dålig.

Han tycker att det borde vara rutin med regelbundna kontroller för sjömän som utsätts för skadliga ämnen. Det finns, menar John, ett helt spektrum av folk ombord som kommer i kontakt med farliga ämnen.

— I mitt fall som reparatör var det ingen som tänkte på det. Alla i maskin utsätts för skit. Det är inte bara svetsaren som smälter svetspinnen eller den som målar som utsätts, utan även motormannen som står bredvid som brandvakt, säger han.

Vad vill du skicka med till andra sjömän?

– Att man ska ta hand om sig själv. Det är ingen som gör det åt en. Använd rätt skyddsutrustning.

Hade du själv rätt skyddsutrustning?

– Jag använde egen svetsskärm och fläkt ombord. Det snackades om att skaffa till fartyget men det dröjde så då tog jag med min egen.

Fartygsreparationer är speciellt, menar John. Man står sällan i en verkstad med utsug utan i en trång tank eller annat utrymme med dålig ventilation.

– För att ha fullgott skydd som svetsare ska man ha friskluftsslang kopplad direkt in i masken. Det räcker inte med en fläkt. Men till sjöss har ingen det. Att jag använde min egen utrustning gav inte ett fullgott skydd men var i alla fall något. Jag borde ha börjat med det mycket tidigare, säger han.

Idag tar John medicin för att dämpa inflammationen i lungorna och ska fortsätta med det på obestämd tid. När han anstränger sig tar andningen stopp om han inte

värmst upp länge.

– Andra i min ålder kan träna och prestera betydligt mer än jag. Jag började springa i somras och vanliga människor kan antagligen springa milen efter några veckor. Jag kan springa tre kilometer efter ett halvår, säger han.

Hösten 2019 slutade John ombord. Arbetsgivaren erbjöd honom att segla som motorman istället för reparatör, men eftersom han skulle vistas i samma miljö var det inget alternativ.

Idag pluggar han tekniskt basår för att senare läsa en ingenjörsutbildning.

**» Andra kan springa
milen efter några
veckor, jag kan
springa tre kilometer
efter ett halvår**



Foto Unsplash

– Jag har inte bestämt vilken än. Men jag är väldigt tekniskt och mekaniskt intresserad och tycker det är kul med maskiner. Jobbet till sjöss passade mig väldigt bra och jag vill gärna jobba med något liknande framöver. Men jag kanske inte ska stå i en sketen verkstad, säger han.

Under utbildningen får John stipendium på drygt 22 000 kronor per termin från Seko sjöfolks Sjömansstiftelse. Bidraget betalas ut i högst fyra år – totalt närmare 200 000 kronor – och är ett välkommet tillskott.

– Det är mycket bra! Det betalar nästan hela hyran.

Men han saknar verkligen livet ombord.

– Jag trivs bäst med att jobba till sjöss och blir rastlös hemma. Jag gillar problemlösningen och att det är nära från att man uppdagar ett problem till att man åtgärdar det. Korta beslutsvägar och intensivt jobb. Det är gött att bygga, svetsa, reparera och svarva. Jag gillar alltihop helt enkelt. Det är väl det som är bittert. ●

VAD ÄR ISOCYANATER?

Isocyanater är en grupp kemikalier som man kan komma i kontakt med vid framställning av produkter i polyuretanplast (PUR) eller vid användning av PUR-baserad lack, färg, lim, bindemedel och tätningsmaterial. När PUR värms upp kan isocyanater frigöras i luften. Ämnet kan ge irritation i luftvägarna, nästäppa, rinnsnuva, rethosta, ögonirritation och huvudvärk. Den som utsätts för isocyanater kan även få nedsatt lungfunktion eller astma. Direktkontakt med isocyanater kan ge hudeksem.

Källa: Prevent

Hjälp till sjömän som byter bana

Den som inte kan jobba kvar som sjöman ska kunna få ekonomiskt stöd för omskolning. Det är idén med en nystartad stiftelse som Seko sjöfolk ansvarar för.

Seko sjöfolks Sjömansstiftelse ska stödja sjömän i manskapsbefattning som på grund av olycksfall, sjukdom eller annan jämförbar händelse riskerar att inte kunna fortsätta jobba som sjöman. Oftast beror det på att sjömannen inte får förnyat läkarintyg för sjöfolk eller annat nödvändigt certifikat och därmed inte kan fortsätta sin anställning som sjöman.

– Tanken är att hjälpa sjömän med utbildning och omskolning utöver vad samhället kan erbjuda, säger ombudsman Peter Skoglund som är stiftelsens ordförande.

Det kan vara att betala för en kurs eller utbildning som kostar pengar. Den som går en utbildning som betalas av samhället (som högskoleutbildningar) kan ansöka om utbildningsstipendium.

Att omskola sig är ett villkor för att få bidrag från stiftelsen.

– Det ska vara kopplat till att sjömannen tvingas omskola sig till något annat yrke. Det kan aldrig bli fråga om ersättning för förlopad arbetsinkomst eller ersättning till den som blir oförmögen att ta nytt arbete, säger ombudsman Chang Strömberg som är kassör i stiftelsen.

» Tanken är att hjälpa sjömän med omskolning

PETER SKOGLUND, ORDFÖRANDE

Sjömansstiftelsen bildades 2019 av Seko sjöfolk i samråd med Sjöfartens Arbetsgivareförbund, SARF. Styrelsen består av representanter från båda parter och administrationen sköts av Seko sjöfolk. En representant från Almega ingår som ständig adjungerad.

Pengarna kommer från två håll. Seko sjöfolk har satt in ett startkapital på 500 000 kronor och rederierna avsätter varje månad 0,1 procent av lönen för sina anställda till stiftelsen.

– Vi kom överens om detta i avtalsrörelsen 2017. Det finns reglerat i kollektivavtalen och gäller både SARF och Almega, säger Peter Skoglund.

Stiftelsen är öppen för sjömän på Sekos alla avtalsområden. Även anställda vars arbetsgivare inte är medlemmar i SARF eller Almega, men som har hängavtal med Seko, omfattas.

Ansökningar tas emot löpande under hela året. Hur mycket bidrag som betalas ut beslutas från fall till fall.

Chang Strömberg tror att man kommer fånga upp de flesta sjömän som kan ansöka om stöd från stiftelsen i samband med uppsägningsförhandlingar.

– Flertalet kommer antagligen den vägen. Men det kan finnas enstaka utöver dem som också är berättigade att söka. Den som är drabbad ska veta att möjligheten finns, säger han.

Vill du ansöka om bidrag eller stipendium, eller rådfråga någon om du är berättigad att söka, är du välkommen att kontakta Seko sjöfolk. ●

Fotnot: Liknande stiftelser finns på andra ställen och kallas ofta för loss of license-lösningar

Skärpta regler för handintensivt arbete

Från den 1 november ska personal som utför handintensiva arbeten erbjudas medicinska kontroller, enligt nya regler från Arbetsmiljöverket.

Nu utvecklar forskare i Uppsala metoder för att underlätta bedömningen av den sortens arbetsmiljörisiker.

Som handintensiva arbeten räknas arbetsuppgifter med kraftkrävande, snabba och intensiva handrörelser. Ombord på ett fartyg kan sådana arbeten förekomma inom exempelvis städet och i restauranger. Handintensiva arbeten ökar belastningen på kroppen och kan ge besvär och skador i bland annat händer, handleder, armbågar och axlar med domningar och värk. Det kan också orsaka karpaltunnelsyndrom.

I höst skärper Arbetsmiljöverket kraven på åtgärder vid handintensiva arbeten. Enligt de nya reglerna ska en riskbedömning genomföras om handintensiva arbeten pågår i mer än fyra timmar om dagen. Bedöms arbetet som potentiellt skadligt ska medicinsk kontroll erbjudas.

Men vilken typ av belastning på händerna som kan leda till besvär, och vilka medarbetare som därmed ska erbjudas medicinska kontroller, kan vara svårt att avgöra. Därför har ett forskningsprojekt inletts vid arbets- och miljömedicin på Akademiska sjukhuset i Uppsala och Uppsala universitet med uppdrag att ta fram verktyg för att underlätta riskbedömningarna.

– Vi ska försöka hitta metoder för att uppskatta fysisk belastning på ett objektivt sätt, säger Peter Palm, ergonom inom arbets- och miljömedicin vid Akademiska sjukhuset i Uppsala och Uppsala universitet, som leder forskningen.

Projektet omfattar tre delar. Den första handlar om att ta fram en checklista för att utreda var på en arbetsplats som handintensiva arbeten förekommer.

I steg två ska ett verktyg utvecklas för bedömning om en handintensiv arbetsuppgift är skadlig eller inte. Det ska bland annat ske med hjälp av mätningar av muskelbelastningen i underarmarna som är den del av kroppen som i första



Foto Stefan F Lindberg

Ombord på fartyg kan handintensiva arbeten förekomma inom exempelvis städet och i restauranger. Arkivbild.

hand belastas när man använder händerna.

– Den här typen av mätningar har visserligen gjorts tidigare, men det vi gör nu är att beräkna och analysera belastningen på ett nytt sätt. Därmed hoppas vi få ett mer användbart sätt uppskatta risker på, säger Peter Palm.

Den tredje delen inom projektet handlar om att översätta och anpassa ett amerikanskt bedömningsverktyg efter svenska förhållanden. Här ska människors upplevda känsla av belastning omhändertas och vägas mot objektiva fakta, som hur många gånger man utför en viss rörelse, hur länge man håller på och med vilken kraft.

– Det går inte att enbart utgå från mätningar och instrument, vi måste också fråga människor hur de upplever sitt arbete och om de har några besvär. Om en medarbetare säger att denne har besvär är det ett problem. Instrument är

framför allt till för att användas när folk inte upplever några besvär men där man kan misstänka att problem kommer att uppstå längre fram, säger Peter Palm.

Forskningsprojektet startade i januari och kommer att pågå under tre år.

Text Linda Sundgren

NYA REGLER OM HANDINTENSIVA ARBETEN

De nya reglerna från Arbetsmiljöverket om medicinska kontroller vid handintensiva arbeten kom den 1 november 2019. Därefter har arbetsgivarna haft två år på sig att anpassa verksamheten till de nya reglerna som träder i kraft den 1 november i år. Enligt föreskriften (2019:3) ska en riskbedömning genomföras om handintensivt arbete pågår mer än fyra timmar om dagen och vid behov ska medicinsk kontroll erbjudas. Kontroll ska genomföras vart tredje år.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Ökad trivsel med specialsytt vindskydd

Tack vare ett specialsytt vindskydd kan besättningen på M/T Ternholm numera sitta ute tillsammans på lediga stunder när vädret tillåter. För det initiativet belönade Sjömanshusstiftelsen besättningen med 10 000 kronor till fritidskassan.

Besättningen på Terntanks fartyg Ternholm tycker om att umgås när de har en stund över, och allra helst utomhus när det är sommar och varmt. Men att hitta en plats i lä på fartyget är näst intill omöjligt och utrymmet där trädgårdsmöblerna står har varit så dragigt att det inte gått att vistas där mer än kortare stunder.

– Den heta sommaren 2017 blev det nästan olidligt varmt inne i fartyg och då tänkte jag att vi måste göra något, berättar befälhavare Kent Möller. I min ungdom jobbade jag på fiskebåtar och där brukade vi sätta upp träskivor för att skapa lä och jag funderade på om det inte skulle gå att göra något liknande här.

Tillsammans med tekniske chefen tog de mått för ett vindskydd längs fartygssidan där trädgårdsmöblerna står. Sedan skickades underlaget in för tillverkning.

”Vi använder det hur mycket som helst och sitter där så fort vi får chansen”

– Vi beställde av en sömmerska på grannön, berättar Kent Möller som själv bor på Donsö. De syr bland annat utrustning till båtar och de ordnade vårt vindskydd med fönster och allt. Vi hade också rederiet med oss som godkände inköpet och såg till att grejerna kom ombord.

Vindskyddet levererades med öljetter i kanterna som besättningen trädde vajrar igenom och fäste upp längs fartygssidan. Det blev stabilt, snyggt och väldigt användbart, säger Kent Möller och berättar att de numera gärna umgås där ute.

– Vi använder det hur mycket som helst och sitter där så fort vi får chansen. På kvällarna brukar vi spela skitgubbe bakom vindskyddet och vi har ätit där flera gånger.

Kent Möller var den som tog initiativet till vindskyddet, men flera ombord var involverade i projektet.



Besättningen på M/T Ternholm sitter gärna ute under frivakterna och äter eller spelar kort tillsammans. Innan vindskyddet kom på plats var det så dragigt att det inte gick att vistas där mer än korta stunder.

– Jag ville att så många som möjligt skulle vara med. Teknisk chefen, som alltid brukar gå runt och klura på grejer, var med och mätte och ritade. Förste fartygsingenjör är väldigt bra på att fota så han fick ta lite bilder och så har vi en Stockholmare som är skrivkunnig och fick sköta den biten.

Sjömanshusstiftelsen tyckte att läskyddet på Ternholm var en utmärkt idé. Därför beslutade de att belöna fartygets besättning med 10 000 kronor till fritidskassan.

– Vi har köpt en dattavla för pengarna och när vi har grillkvällar eller gör något annat utöver det vanliga är det från fritidskassan vi tar pengarna. Vi har också pratat om att förbättra vårt internet ombord. Framför allt för våra filippinare som ofta ”skype” med sina familjer, säger Kent Möller.
master@ternholm.ternship.eu



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2022

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2021. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se.

Svenska sjömän kämpade i Spanien

Hundratals svenska sjömän åkte ner som frivilliga till Spanien under inbördeskriget på 1930-talet. **En av dem var Frisco-Per**, Per Eriksson, ombudsman i Sjöfolksförbundet.

TEXT Lennart Johnsson

Lär känna historien för att förstå dagens verklighet. Det är ett gammalt talesätt som känns viktigt i denna märkliga tid. En tid då konspirationsteorier blir till sanningar och då högerextremismen är på frammarsch runt om i världen.

Därför känns det rätt att lyfta fram den historiska insats som hundratals svenska sjömän stod för som frivilliga i det spanska inbördeskriget 1936–38. Sjomän var den i särklass största yrkesgruppen av de drygt 500 svenskar som anslöt sig till de internationella brigaderna. De försvarade den lagliga spanska regeringen mot fascisternas uppror som leddes av general Franco.

Jag mötte och intervjuade flera av de äldre tidigare seglande Spanienkämparna under åren som Sjömannen-redaktör.

Den jag lärde känna bäst var Per Eriksson, ofta kallad Frisco-Per. Att hemma hos Per i Hässelbystrand höra honom berätta om sitt liv var att få en historielektion om 1900-talets historia.

Frisco-Per föddes 1907 i Bohuslän och hade en tufft uppväxt. Fadern som var

rallare dog redan när Per bara var fyra år. Per gick till sjöss 1927 som kollämpare, ett av de mest krävande jobb man kunde ha som sjöman.

Redan första dagen till sjöss på SS Nadja blev Per medlem i Svenska Eldareunionen. Han berättade att ombudsmannen som skrev in honom förklarade att han nu också blev medlem i ITF.

– Ombudsmannen framhöll att ITF-märket innebar att jag kunde få hjälp av fackförbund över hela världen.

Per Erikssons hemmahamn var en tid Singapore. Här väcktes hans politiska intresse på allvar och han blev medlem i den kommunistiska sjömansklubben.

Spanska inbördeskriget bröt ut sommaren 1936

och snart började frivilliga från hela världen anlända till Spanien för att försvara den lagliga regeringen. På nyårsdagen 1937 reste Per från Göteborg till Spanien tillsammans med ytterligare elva svenska sjömän.

Många av de svenska sjömän som var

frivilliga i Spanien stupade. I Sjömannen publicerades i nästan varje nummer denna tid namn på stupade medlemmar.

Per Eriksson skadades vid ett av slagen. När han återhämtat sig skickades han på officersutbildning.

Annandag jul 1938 kom Frisco-Per och ytterligare några svenskar som varit frivilliga i Spanien till Göteborg via tåg genom Frankrike och båt från Antwerpen.

Per berättade att de möttes av en stor folkmassa med borgmästaren i spetsen.

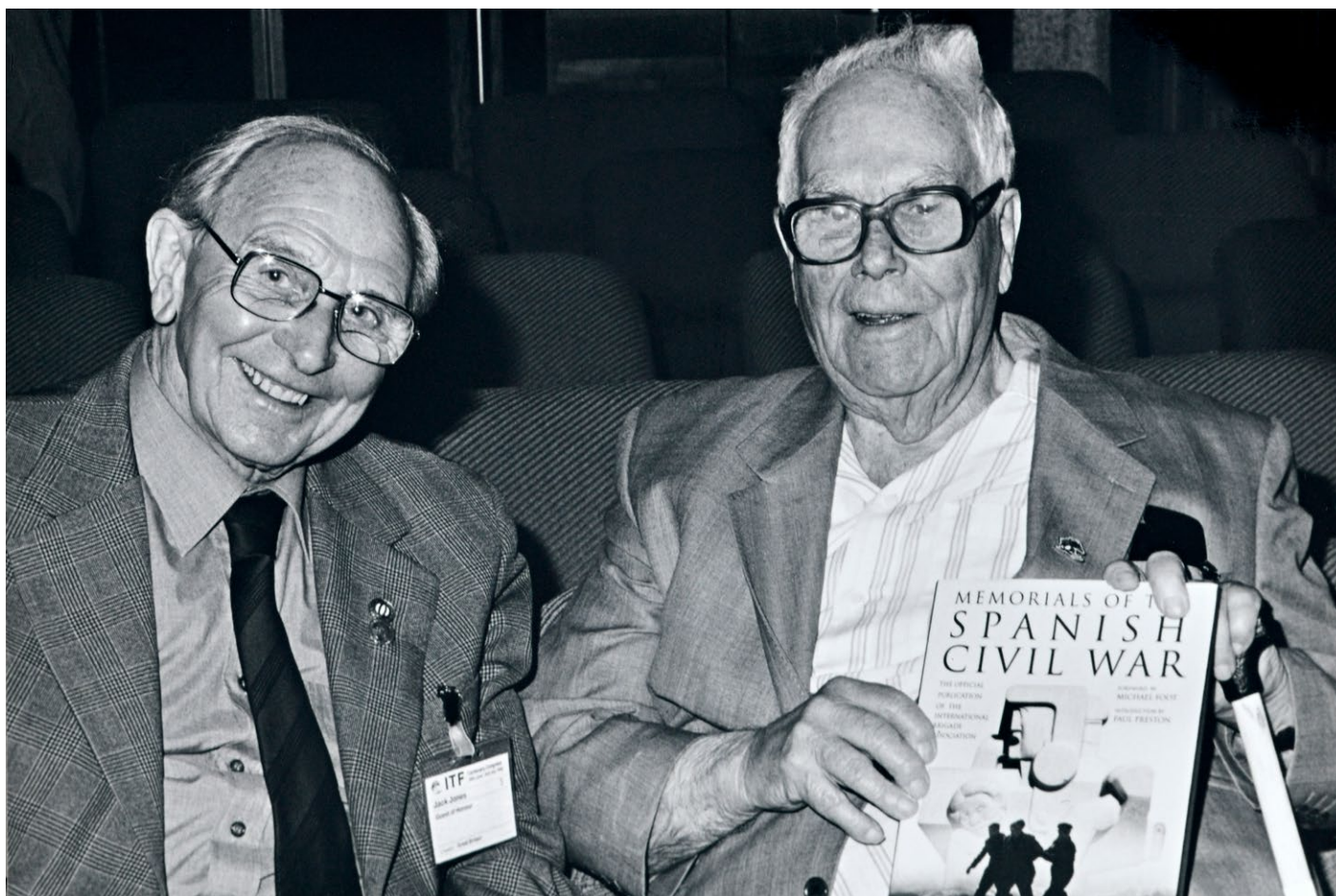
Men nästan hela det officiella Sverige var misstänksamma mot Spanienkämparna.

– I Sverige ville man helst glömma sjöbusarna. När vi stod där på kajen i Göteborg var

det trots allt skönt att vara hemma... Var tredje svensk blev kvar i den spanska jorden.

Åter i Sverige blev Per fackligt aktiv och valdes in i Sjöfolksförbundets förbundsstyrelse.

» Var tredje svensk blev kvar i den spanska jorden



Per Eriksson på ITF-kongressen 1996 tillsammans med brittiske legendariske Spanienkämpen och fackförbundsledaren Jack Jones. Jones blev senare bland annat generalsekreterare i det brittiska transportfacket TGWU och vice ordförande i ITF:s styrelse.

När nazistiska Tyskland angrep Norge och Danmark den 9 april 1940 var Per Eriksson ombord i MS Kexholm. Fartyget var på väg mot USA. Per blev en av de flera tusen svenska sjömän som hamnade utanför spärren genom den tyska avspärningen av Skagerack. Det skulle dröja tio år innan han åter stampade svensk jord.

Under åren i USA fortsatte Per att arbeta fackligt och var med och bildade Sjöfolksförbundets avdelning i New York. Han sändes därefter till San Francisco för att organisera svenskt sjöfolk. Snart fick Per jobb som ombudsman både för det svenska och det norska Sjöfolksförbundet.

– Mitt arbete innebar att ta upp medlemsavgifter och att lösa medlemmarnas problem. Det var nu jag började kallas Frisco-Per, berättade Per.

När Japan angrep USA 1941 vid Pearl Harbor gav det svenska sjöfolket utanför spärren aktivt stöd åt USA:s medverkan i kriget mot nazismen och fascismen.

Som ombudsman för Sjöfolksförbundet såg Per Eriksson det som en självklar uppgift att hålla svenska båtar i gång, att på så sätt ge stöd åt USA:s medverkan i kriget mot nazismen och fascismen.

Fram till 1947 var Per Sjöfolksförbundets ombudsman i San Francisco och han var med på kongressen i Göteborg 1945. Han tog sig då till Sverige genom att arbeta i maskin på en båt.

Efter krigsslutet 1945 svängde stämningen i USA. Personer som stod politiskt till vänster anklagades för att vara landsför-

» Jag vägrade att bli stämplad som en brottsling

rädare. Per bestämde sig för att återvända hem tillsammans med sin amerikanska hustru Adelyn Cross Eriksson.

Men innan de hann iväg fängslades Per och anklagades för oamerikansk

verksamhet.

– Jag vägrade acceptera anklagelserna om att jag bara för att jag var socialist skulle betraktas som en brottsling i USA. Jag ville lämna USA rentvådd. Jag hade varit med och hjälpt USA att vinna kriget

genom att hålla båtarna gående. Därför vägrade jag att bli stämplad som en brottsling, förklarade Per för mig.

Efter två års kamp i amerikanska domstolar blev Per Eriksson friad och kunde lämna USA. Hemresan för Per och hans hustru betalades av Sjöfolksförbundet.

Under rättsprocessen hade Per sagt upp sig från förbundet och han blev aldrig återanställd. Detta trots att han sökte två lediga ombudsmannatjänster i början av 1950-talet och var mer kvalificerad än de som anställdes. Kommunistskräcken hade blivit stor och radikala personer var inte välkomna i fackförbunden. Båda de två personer som anställdes i stället för Per avskedades senare på grund av ekonomiska oegentligheter.

I stället för att arbeta som facklig ombudsman blev Per aktiv i den svenska fredsrörelsen, i kampen mot att Sverige skulle skaffa kärnvapen. Han var också ordförande i Spanienfrivilligas kamratförening.

Först 1989 återupprättades Per Eriksson på initiativ av Sjöfolksförbundets dåvarande ordförande Anders Lindström.





Per Eriksson som löjtnant i spanska republikanska armén.



Foto Lennart Johnson

Per Eriksson i samband med att Spanienfrivilligas kamratförening läggs ner 1994 på grund av medlemmarnas höga ålder. Till höger om Per sitter Spanienkämpen Helmut Kirschey som i många år arbetade som metallarbetare i Göteborg. Helmut tvingades som aktiv antinazist fly till Sverige från Tyskland efter tiden i Spanien.

Inför andäktigt lyssnande åhörare berättade Per på ett överstyrelsemöte om sitt dramatiska liv.

När Sjöfolksförbundet höll sin kongress 1992 var Frisco-Per inbjuden som hedersgäst. Han var också hedersgäst när ITF firade sitt hundraårsjubileum med en extra kongress i London 1996. Sjömannens vikarierande redaktör Börje Graf följde med den 89-årige Per Eriksson som stöd.

Börje berättade att Per möttes på Heathrow av den brittiske Spanienfrivillige Jack Jones. Jack blev efter Spanien bland annat ordförande i det brittiska transportfacket och ledamot i ITF:s styrelse. Bilresan till centrala London blev för Börje en rysare.

– Gubbarna var snart engagerade i ett samtal om Spanien. Jack Jones tittade mer på Per än på vägen trots den livliga Londontrafiken. Jag var flera gånger säker på att vi skulle krocka, sa Börje.

Att på plats uppleva Per Eriksson på kongressen var fascinerande. Han följde debatterna från morgon till kväll och var imponerad av ITF:s utveckling.

Kort tid efteråt bestämde Per och jag att jag skulle intervju honom för en Frisco-Per-bok del två om hans tid i Sverige efter återkomsten. Tyvärr blev projektet aldrig av. Nästa gång vi möttes berättade Per att han fått en cancerdiagnos och inte hade

långt kvar. Intervjun jag gjorde den gången blev den sista Per medverkade i. Hans kropp var trött och sliten men hans huvud var lika klart som någonsin. Några veckor efter sin 90-årsdag avled Per Eriksson.

Det känns vemodigt att se hälsningen Per skrev som dedikation i boken Frisco-Per. "Till Lennart med handslag! Med uppskattning av din insats för sjöfolkets bästa och för en fredlig framtid."

» Bilresan till centrala London blev en rysare

Andra Spanienfrivilliga och tidigare sjömän jag träffade var bland annat Karl Staf, Gustav Fridén och Erik Gustafsson.

När Göteborg invigde ett minnesmärke för att hedra spanienkämparna 1993 var de frivilliga som var i livet inbjudna. Sjöfolksförbundet bjöd i samband med invigningen sjögubbarna på lunch på legendariska krogen Gillestugan på Järntorget. Det var en oförglömlig låglunch. I flera timmar lyssnade jag andäktigt på ett antal fascinerande berättelser.

Karl Staf var en speciell person, en riktig äventyrare. I början av 1930 var han medlem i Scandinavian Seamen's Club i New York, en radikal facklig organisation som hjälpte exploaterat sjöfolk ombord på fartyg som kom till USA.

Efter tiden i Spanien fortsatte Kalle på olika sätt verka mot fascismen. När han 1942 försökte hjälpa motståndsrörelsen i det ockuperade Danmark greps

Kalle av Gestapo och dömdes till döden. Dödsdomen förvandlades efter en tid till livstids fängelse. Han släpptes en tid innan krigsslutet 1945.

Efter andra världskrigets slut arbetade Karl Staf som journalist och korrespondent i bland annat Kina, dåvarande Sovjet och på Kuba.

I boken *Den röda lågan* berättar Kalle om sitt minst sagt händelserika liv.

Under tiden som Sjömannenredaktör fick jag flera långa och handskrivna brev med politiska analyser av Kalle. Han medarbetade också med några noveller. För sitt författarskap och sin livsgärning fick Kalle i början av 2000-talet ett kulturpris av Seko sjöfolk.

Han var en av de sista Spanienfrivilliga som 93 år gammal avled 2008.

*Vandrar stanna – Minns dem med stolthet** ●

*Text på minnesmärket La Mano i Stockholm som hedrar de Spanienfrivilliga

LÄS MER

Det finns många böcker om svenskarna som var frivilliga i Spanien. **Frisco-Per** av Arvid Rundberg kom ut 1995. I **Den röda lågan – en dödsdömd antinazists memoarer** berättar Karl Staf om sitt händelserika liv. **Kämpande solidaritet** av Richard Jändel kom ut 1996 och innehåller intervjuer med ett antal Spanienfrivilliga.





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

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

FRÅGA OMBUDSMÄNNEN

Entreprenörsparagrafen testas ofta

Vi har något unikt i våra kollektivavtal: en entreprenörsparagraf. I storsjöavtalet är det \$21, i färjeavtalet \$25 och i skärgårdsavtalet \$1.

Detta är en av de viktigaste paragraferna i våra avtal. Såhär står det: *Arbetsgivaren är skyldig att, innan arbetsuppgifter inom däck-, maskin- och intendenturavdelningarna utlämnas på entreprenad eller till bemanningsföretag, försäkra sig om att det för den personal som erfordras för ifrågavarande arbetsuppgifter och för vilken förbundet har förhandlingsrätt, föreligger giltigt kollektivavtal mellan Seko och den entreprenör till vilken arbetsuppgifterna ifråga avses att utlämnas, samt att detta kollektivavtal är baserat på de aktuella sjöavtal som är tecknade mellan SARF och Seko.*

I det dagliga arbetet för en däcksmän, matros eller kassabiträde har detta ingen stor inverkan. Men att vi inte har en

massa underentreprenörer och bemanningsbolag i vår bransch kan vi till stor del tacka just den här paragrafen. I andra branscher ser man att detta påverkar både löneutveckling och arbetsmiljö negativt.

Men allt fungerar inte smärtfritt bara för att man har ett avtal. Tyvärr testas just dessa paragrafer ofta av arbetsgivare. Det kommer ombord företag varje dag på svenska fartyg för att göra olika typer av jobb. I 90 procent av fallen är det inga problem; antingen har de avtal med oss eller så är jobbet av sådan karaktär att vi inte ska kräva avtal.

Det kan till exempel vara garantiarbeten, serviceavtal på en kaffemaskin eller specialstäd med maskiner och medel som vi inte har kunskap att hantera. För städ-företag i gråzonen, som gör arbete som med lite utbildning kanske skulle kunna utföras av besättning ombord, kräver vi alltid avtal.

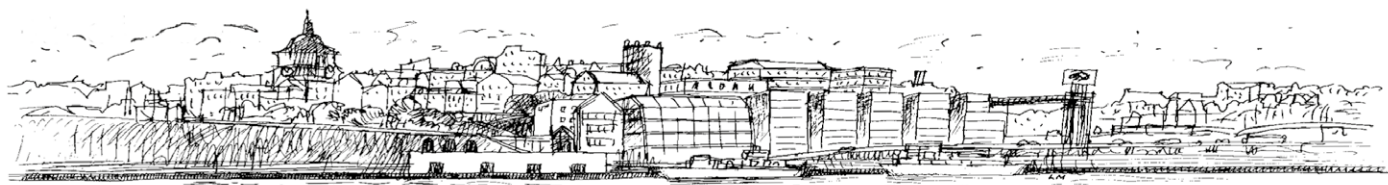
Men så finns de 10 procenten. Företagen som går ombord utan avtal och gör arbete som mycket väl skulle kunna utföras av besättning. De mest klassiska är städning, svetsning och målning. Här behöver vi fler ögon och öron ute på fartygen.

Kommer det ombord en firma som du inte känner igen, och utför arbete som du vet att någon av dina skeppskamrater kan utföra, fråga då om det finns ett giltigt kollektivavtal för firman. Är det en firma som ofta kommer och gör arbeten som skulle kunna utföras av besättningen ombord, så hör dig för även här.

Paragrafen skriven i avtalsbok hjälper ingen. Paragrafen tillsammans med ögon och öron ombord – då har vi förutsättningarna som behövs för att få arbetsgivarna att följa den. Så nästa gång ni kommer ombord: var lite uppmärksamma på vad det är för företag som är på fartyget och utför ett arbete.

Mikael Lindmark

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 kom och besök oss. Du är alltid välkommen! Telefon 08-640 94 96

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

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

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

En kamp mot "smuts, smitta och snuva"

Hon var sjuksköterska, yrkesinspektris och intervjuade emigranter på miserabla fartyg i Hull och Liverpool. **Själv kallade sig Kerstin Hesselgren för hälsovårdsapostel.**

TEXT OCH FOTO Jan-Ewert Strömbäck

Monumentet på kajen i Hull visar en familj. Fadern tittar resligt ut över vägen till det nya landet. Kvinnan vid hans sida tar med böjd rygg hand om en dotter, medan en liten son leker med en krabba.

Här passerade över 2,2 miljoner människor 1836–1914 under sin utvandring. Emigranterna fick vänta i ett härbärge på vidare färd till Liverpool. Härbärgen är idag en pub som sett bättre dagar.

Myndigheter och lokalbefolkning ville inte att emigranterna, som kunde ha kolera eller andra sjukdomar, skulle vandra fritt och sprida smitta. Så de fick i karantän åka tåg några hundra meter. Delar av spåren finns kvar.

Jag förknippar Hull och Liverpool med Kerstin Hesselgren (1872–1962). I den mån hon nämns i vår tid är det som den första kvinnan som valdes in i riksdagen. Hon var mer än så: fartygsgranskare, emigrantutredare, den första chefen för den kvinnliga yrkesinspektion som existerade från 1913 till 1949 och den första kvinnan som representerade Sverige i Nationernas Förbund. Själv kallade sig Kerstin Hesselgren hälsovårdsapostel.

En tidig insats i den egenskapen var hennes kampanj för mer bad i hemmen. De torftiga "duschbrickorna" gav hon inte mycket för. En person stod med en bricka med vatten som hon eller han hällde över de "duschande". Det fick den nyutexaminerade sjuksköterskan att dra ut i ett "härnadståg mot smuts, smitta och snuva".

År 1906 blev hon bostadsinspektris i Stockholm. Manliga läkare hade visat brist på insikt. De föreslog ljusa gardiner och att husmödrarna plockade bort krukväxter från fönstren för att släppa in ljus. De slog också ett slag för konsten att elda rationellt och sköta avträdet på gården bättre.

Så blygsamma åtgärder nöjde sig inte bostadsinspektrisen med. Hon krävde att få bort slumbostäderna.

Min resa i Kerstin Hesselgrens spår går till Liverpool via Hull, den sträcka som gällde för så många av de Amerikafarande emigranterna. I Hesselgrens uppdrag

för Emigrationsutredningen ingick att rapportera om standarden på emigranthotellen, lodging houses.

Diskriminering pågick överallt. Emigranterna fick ta bakvägen, huvudingången var till för de reguljära gästerna. Flera hotell hade skyltar med texten: "No black, no Irish, no dogs."

Också farkosterna var i miserabelt skick. De hade dömts ut om någon hade kunnat döma ut dem. De stod nämligen utanför fartygsförordningen. Idag skulle man säga att de seglade under bekvämlighetsflagg. Utvandrarfartyg reglerades i en förordning från 1884. Men den gällde fartyg som färdades från svensk hamn till en hamn i annan världsdel. Med genomfartshamn kom saken i ett annat läge.

De miserabla förhållandena ombord var ändå kända. För 1907 års Emigrationsutredning intervjuade Kerstin Hesselgren med etnologiska ambitioner kvinnliga emigranter. När hon skulle undersöka själva båtarna stötte hon på patrull. Kaptenen på

Wilsonlinjens båt Calypso "nekade absolut att låta mig se båten eller tala med emigranterna." (Ur Hesselgrens rapport till utredningen)

Att Liverpool blev uppehållsplats var en händelse som såg ut som en tanke. Var skulle en arbetslivets tillsynsperson vistas om inte i en industrialismens födelseort? Två andra kvinnor vakar över staden. En staty med den romerska gudinnan Minerva pryder Liverpool Town Hall. The Spirit of Liverpool som sitter på en bomullsbal, är ett landmärke på konstmuseet Walker Art. Bomullen står för handel och industri, andra symboler kring marmorstatyn är en propeller, som för tankarna till förbindelsen med havet, och det gamla redskapet treudden, som ingick i fiskarnas utrustning.

När jag checkar in på hotellet nära hamnområdet ställer receptionisten de obligatoriska frågorna om mitt ärende. Det slår mig att även den här situationen är ett exempel på arbetsdelningens princip.

Receptionisten serverar rutinmässigt frågor som hämtade från ett löpande band. Är det läge att börja

» De torftiga duschbrickorna gav hon inte mycket för

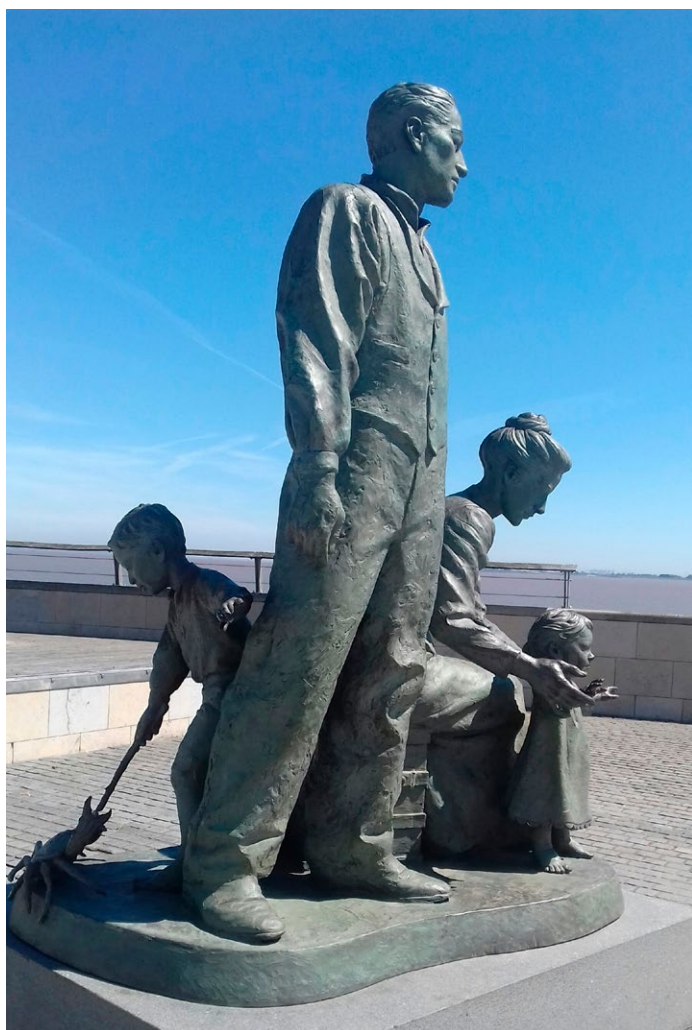


Foto okänd



Vänster: Neil Haddock heter konstnären bakom statyn av familjen i Hulls hamn.

Övre höger: Kerstin Hesselgren.

Nedre höger: Järnvägsspåren på kajen i Hull är spår av emigranternas karantän.

tala om Kerstin Hesselgren? Det är ju ingen smittsam kö bakom mig.

Kvinnan vecklar ut en karta på disken och börjar tala om slavhandeln. Den är dokumenterad i ett välordnat och överskådligt museum. Men att emigranterna åkte via Liverpool verkar ha bleknat i det kollektiva minnet.

Jag stämmer möte med historikern och författaren Ken Pye. Han är hedersdoktor vid Hope University, det lärosäte som gjorde sig känt redan på 1850-talet för kvinnors rätt att undervisa. Han säger:

– Till staden kom immigranter redan för 300 år sedan. Alla, nästan alla, har rötter någon annanstans. Staden är byggd av immigranter. Därför tycker människor inte att immigration är något märkligt.

Medan få bryr sig om migrationen, är uppmärksamheten desto större på slavhandeln. Mängder av svarta slavar, oavlönad arbetskraft, byggde upp välståndet i England och i väst överhuvudtaget. Ken Pye säger att slaveriet är något man skäms för. Det är hela tiden närvarande, även i gatunamn. Beatles-låten Penny Lane har namn efter en slavhandlare, James Lane.

» Idag skulle man säga att de seglade under bekvämlighetsflagg

När denne historiker börjar tala om likheter mellan slaveri och lönearbete, går mina tankar bakåt i tiden till boken *Arbeterskornas värld* av Gerda Meyerson (1866–1929) som var samtida med Kerstin Hesselgren.

Från 1900-talets början engagerade sig Meyerson för kvinnor som arbetade med stuve-riarbete i de norrländska hamnarna. Tretton-, fjortonåriga flickor lastade ved och stavar på båtar och följde med båtarna till platser med brädgärdar och sågverk.

Det tunga arbetet var inte lämpligt för kvinnor, inte minst då de måste övernatta på båtarna och "utsättas för vådor av sedlig art". Situationen ledde till insatser från Kerstin Hesselgren, då yrkesinspektris. På ångbåtar förekom nattarbete; lastningen kunde ta två, tre dagar. Inget arbete för minderåriga, var inspektrisens slutsats.

Tack vare avgörande röster från Göteborg kom Kerstin Hesselgren 1922 in i riksdagens första kammare. I den staden, intill Korsvägen, finns en gångväg med en skylt med hennes namn. Men den uppmärksamme läser namnet "Hasselgren". På båda sidor av skylten.

Kär pionjär har många namn. Eller finns det också en Kerstin den andra? ●

Politik är inte lika hett som hockey

2021, herrejösses vilket efterlängtat år. Nytt år, nya möjligheter, som det så ofta sägs.

Men jag undrar ändå, om det inte är en annan sorts utmaningar än dem vi oftast tänker på, som väntar i år.

Det är inte saker som att klättra berg, bli en hulk, börja med yoga eller lära dig spanska som jag har i åtanke. Inget fel på dessa aktiviteter såklart, inte alls. Men inte den sorts utmaningar som jag vill ta upp här och nu (tänk så konstigt det hade varit...).

Det vi står inför är något helt annat. Något som är otroligt viktigt för oss här och nu, men också i högsta grad för framtiden och för kollektivet. Mer än vanligt faktiskt.

Så, vad är utmaningen? Nästa år är det riksdagsval i Sverige. Dit är det inte superlänge faktiskt.

Att du lägger ner språklektionerna efter ett par gånger, eller låter det dyra medlemskapet till stans fräsigaste gym visa sig vara slöseri, det drabbar väldigt få.

Politik däremot, det drabbar väldigt många.

Jag kan förstå att väldigt många tycker att valår, partiprogram, riksdagsdebatter, krönikor, budgetar, ja politik, är tråkigt och ointressant. Det är ärligt talat inte särskilt hett.

Utformningen lockar



så att säga inte till ivrigt påhejande à la OS-final i hockey med Sverige–Finland. Jag begriper det. Att jag är så nördig så jag ser politik i allt. Ja det är ärligt talat lite tröttsamt.

Men när motsatsen till att lyssna på mig och mina gelikar blir att rösta genom att läsa sensationsrubriker i kvällspressen, hets på facebook och gnäll i fikarummet. Ja, då blir det lite galet.

Jag önskar av hela mitt hjärta att valrörelsen i Sverige denna gång blir konstruktiv. Att vi faktiskt kommer ihåg vad politiken kan göra för oss och våra medmänniskor. Hur politiken påverkar varenda sak i vårt liv.

Och snälla! Glöm nu inte vad pandemin visat oss. Vi är *inte* starka på egen hand när det skiter sig. Eliten klarar sig, dom har pengar i madrassen. Du och jag klarar oss inte ensamma. Vi behöver ett fungerande och tryggt samhälle där vi kan landa lite halvmjukt i skyddsnetet. Vi kanske får ett blåmärke eller två. Men vi klarar oss.

Ja, detta ska och bör vara på bekostnad av de som kan bidra. För nästa gång kan det vara deras tur. Har inte covid-19 typ bevisat att mer vänsterpolitik behövs? Om det så är inom vården, sjöfarten, a-kassan eller arbetsmiljö.

Slutligen vill jag önska lycka till med träning och språklektioner. Under 2021 ska jag – förutom att hoppas att detta virus blir ett (skräck)minne blott – jobba, tjata, skriva, engagera mig och trötta ut alla jag känner så att de året därpå röstar rött.

IDA WALLIN



Illustration Lars Melander

Bra att veta som medlem i Seko sjöfolk

Medlemsavgift

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

Reducerad medlemsavgift

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

Ungdomsmedlemskap

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

Betalning av medlemsavgift

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

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

Betalning från utlandet:

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

Utlandsadress/tillfällig adressändring

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

Arbetslös

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

Försäkringar

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

LOKALA FACKLIGA FÖRETRÄDARE

Rederi Ballerina

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

Blidö Sundsbolaget

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

Destination Gotland

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

Rederi Eckerö

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

Finnlines Ship Management

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

ForSea

Sektionsordförande Sanna Kallenberg,
sanna.kallenberg@forseaferry.com
Vice sektionsordförande Sebastian Rydell

Gota Ship Management

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

Gävle Hamn

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

Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik

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

Luleå Bogserbåt

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

Örnö Sjötrafik

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

Ressel Rederi

Kontaktombud Kenny Hasselqvist,

073 442 44 73,
kennyhasselqvist@rocketmail.com

Silja Line

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

Stena Line

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

Svitzer Faroe Islands

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

Terntank

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

TT-Line

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

Utö Rederi

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

Viking Icebreaker

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

Viking Line

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

Wallenius Marine

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



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

Kontakta Seko sjöfolk

MEDLEMSSERVICE

0770 45 79 50

Telefontider:

mån-tor 9-11 & 13-15
fre 9-11 & 13-14

E-post: sjofolk@seko.se

Hemsida: www.sjofolk.se

Postadress:

Seko sjöfolk
Fjärde Långgatan 48
413 27 Göteborg

Sekos a-kassa

Telefon: 020 678 000

ÖVRIGA FACKLIGA ÄRENDEN

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

Ordförande Kenny Reinhold

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

Vice ordförande Peter Skoglund

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

Sekreterare Jonas Forslind

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

Kassör Chang Strömberg

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

Ombudsman Mikael Lindmark

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

Ombudsman Oskar Lindskog

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

Ombudsman Pelle Andersson

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

AKTIVT INTRÄDE I A-KASSAN

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

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



www.sjofolk.se