OFFICIELLT ORGAN FÖR SKÄRGÅRDSREDARNA

Nr 2

2026 – VOLYM 125
ÅRGÅNG 32

SKÄRGÅRDS REDAREN



Elsnabben

- Styrsöbolagets nya elfärja

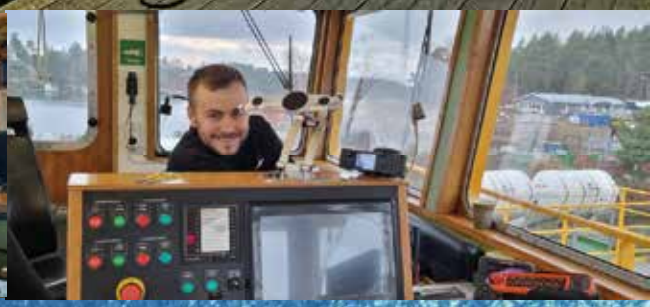
Redardagarna på Djurönäset | NordPass 2026 – Nordiskt branschmöte i Reykjavik | Trippelhyllad- Annika Gyllander, Gunnars Båtturer & Charter

El & Marinteknik
Stockholm
08-410 777 90 / www.elmarin.se









Service:
Heltäckande kompetens inom allt från periodiska kontroller till avhjälpande underhåll och reparationer.

El-konvertering:
Förstudie, design, projektering och utförande av små och stora elektrifieringsprojekt.

Automation:
Skräddarsydda automationslösningar för de flesta ändamål.



Batteriproduktion:
Egen produktion av batterier.
Läs mer här

OEM:
Tillverkning av automationslösningar och batterisystem motindustri - och fastighetssektorn.

MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATION
DNV
ISO 9001 ISO 14001

ORDF HAR ORDET



Nu är det en tid sedan jag senast skrev en ledare för vår tidning Skärgårdsredarna.

Vi har precis haft Redardagarna på Djurönäset i Stockholm, så nog finns det mycket att skriva om. Men tänker att ovan kommer i en artikel så jag ämnar hålla ledaren mer övergripande. Skärgårdsredarna och den trafik vi bedriver är en livsnerv för öar och kustsamhällen. Den gör det möjligt att bo, arbeta och driva företag året runt, samtidigt som den stärker besöksnäringen och knyter samman människor, varor och samhällsservice. För oss i Skärgårdsredarna är uppdraget tydligt: vi ska värna en tillgänglig, robust och säker trafik - och samtidigt driva omställningen mot ett fossilfritt och konkurrenskraftigt transportsystem.

För att lyckas krävs långsiktiga och träffsäkra villkor och här blir våra fokusområden än mer viktiga. Vårt första fokusområde är **skattefri el**. När el används som drivmedel i yrkesmässig sjötrafik bör den behandlas på ett sätt som stödjer, snarare än bromsar, elektrifieringen. Skattefri el skulle göra investeringar i eldrivna fartyg mer kostnadseffektiva och skapa rättvisa konkurrensvillkor i förhållande till andra bränslen.

Det andra fokusområdet är **alternativa bränslen**. Skärgårdstrafiken omfattar många fartygstyper, linjer och driftsförhållanden, och därför finns ingen enskild lösning som passar alla. Politiken behöver vara teknikneutral och ge rederier möjlighet att välja de alternativ som bäst minskar utsläppen utifrån trafikens behov. Vi behöver prata utifrån elektrifieringsgrad och fossilfrihet med hybrida lösningar.

Det tredje fokusområdet är **infrastruktur**. Nya fartyg och drivmedel gör skillnad först när det finns tillräcklig kapacitet för laddning, bunkring och energiförsörjning i våra hamnar och kajlägen. Utbyggnaden måste planeras tillsammans med rederier, hamnar, nätägare, kommuner och regioner. Tillståndsprocesser behöver bli snabbare, ansvarsfördelningen tydligare och investeringarna bättre samordnade. Dels för att säkra merutnyttjande ur ett samhällsekonomiskt perspektiv men inte minst för att undvika inlåsningseffekter.

Vårt fjärde fokusområde är **ett Klimatkliv för skärgårdstrafiken**. Omställningen kräver stora investeringar, medan många rederier verkar på små marknader och med långa investeringscykler. Ett riktat stöd bör därför omfatta både fartyg och landbaserad infrastruktur samt vara utformat efter skärgårdstrafikens särskilda förutsättningar. Med tydliga, långsiktiga och förutsägbara stöd kan fler projekt gå från ambition till verklighet.

Skärgårdsredarna vill vara en konstruktiv partner i denna utveckling. Med skattefri el, tillgång till alternativa bränslen, en utbyggd infrastruktur och ett särskilt Klimatkliv för skärgårdstrafiken kan vi minska utsläppen, stärka beredskapen och säkra en levande skärgård i hela Sverige. Nu behövs beslut som gör det möjligt att ställa om - utan att göra avkall på tillgänglighet, kapacitet, säkerhet eller konkurrenskraft.

Med det sagt vill jag önska en god läsning!

Bertil Pevantus, ordförande Skärgårdsredarna

Innehåll nr 2-26

Skärgårdsredarna – Sveriges Redareförening för inrikes sjöfart bildades 1988. Föreningen är en branschorganisation för rederier med yrkesfartyg i nationell fart. Fartygen är passagerarfartyg upp till 500 passagerare, färjor samt yrkesfartyg om minst 8 meter med bruttodräktighet under 800. Föreningen har 85 rederier och totalt cirka 380 fartyg (maj 2026).

Skärgårdsredarna tillvaratar medlemmarnas intressen genom att företräda dem inför politiker och myndigheter och arbeta för att informera om branschens betydelse för infrastruktur och turism.

För ytterligare information och ansökan om medlemskap, kontakta Ingela Berntson.

SKÄRGÅRDSREDARNAS KANSLI & MEDLEMSSERVICE

Samordnare & Marknadsansvarig:
Rebecca Dalén, af Pontins väg 6,
115 21 Stockholm
Tel: 076-237 28 42
rebecca@skargardsredarna.se

VD:
Ingela Berntson
Korsgatan 20, 411 16 Göteborg
Tel: 070-550 51 44
E-post: ingela@skargardsredarna.se

Ordförande:
Bertil Pevantus
Styrsöbolaget
Tel: 031-69 64 01
E-post: bertil.pevantus@styrsobolaget.se

Skärgårdsredarens redaktion:
Ansvarig utgivare: Ingela Berntson
Redaktör: Rebecca Dalén
Tel: 076-237 28 42
E-post: rebecca@skargardsredarna.se

Prenumeration:
Prenumerationspris: 200:- för helår (3 nr)
För prenumeration kontakta kansliet
E-post: info@skargardsredarna.se

Annonsering:
Kontakta Rebecca Dalén
Tel: 076-237 28 42
E-post: rebecca@skargardsredarna.se

www.skargardsredarna.se

Tidningen får citeras med angivande av källa.

Layout och produktion:
Ljungbergs Tryckeri i Klippan AB.

Omslagsbild: Fartyget Elsnabben, Styrsöbolaget
Foto: Rebecca Dalén

Tryckeri: Ljungbergs Tryckeri i Klippan AB.

Ledare 3
Elsnabben invigdes med festliga toner 6
Grön omställning är inte längre ett pilotprojekt 8
NordPass 2026 -Sjöfarten samlades på Island 10
Ett möte med havets giganter 11
Besök på Isländska Faxafloahafnir 13
Den gyllene cirkeln av kunskap och gemenskap 14
GARD reder ut de viktigaste försäkringarna 16
Redardagarna 2026 -full fart och framtidstro 18
Viktig kunskap för DP-rollen 22
Utredning av sjöolyckor 24
Intervju med en trippelpristagare. 26
På spaning med Krister Bång
Nyheter om fartyg 28









Kalender

2027

10 – 11 mars	Skärgårdsredarnas Årsmöte Fiskebäckskil, Gullmarstrand Med frivilligt program som startar redan vid lunchtid den 9:e mars
28 Juni – 2 juli	Almedalen Maritima Mötesplatsen
6-8 september	Donsö Shipping Meet, DSM2027
6-8 oktober	Höstmöte och Leverantörsmässa i Eriksbergshallen samt Hotell 11

FSC MIX Papper | Bidrar till ansvarsfullt skogsbruk FSC® C092682
www.fsc.org
SVANENMÄRKET Trycksak 3041 0116



Tekniken är bara en del av utmaningen. Som integratör knyter vi ihop helheten.

Från första idé till färdig drift. Wärtsilä kombinerar 190 års marin erfarenhet med praktisk expertis för att elektrifiera din flotta.

Wärtsilä är världsledande inom innovativ teknik och livscykellösningar för marin- och energimarknaderna. Vi fokuserar på hållbar teknik och tjänster som hjälper våra kunder att kontinuerligt förbättra sin miljöprestanda och lönsamhet.

Läs mer på www.wartsila.com

WÄRTSILÄ



REBECCA DALÉN

Elsnabben invigdes med festliga toner

Framsidan av detta nummer av Skärgårdsredaren pryds av Elsnabben, Styrsöbolagets nya elfärja. Här nedan får ni ta del av dopet.

Framsidan av detta nummer av Skärgårdsredaren, pryds av Elsnabben, Styrsöbolagets nya elfärja. Skärgårdsredarna liksom många kända ansikten i vimlet fanns på kajen den 17 september i strålande sensommarväder och dragspelstoner.

Publiken fick lyssna till inledningsord av Vd Bertil Pevantus, som lyfte att vattnet i Göteborg har båttrafiken en självklar del i trafiken. Tydliga miljömål, idag kan


REBECCA DALÉN

Torbjörn Cederberg, projektledare för Elsnabben.


REBECCA DALÉN

Cavotec-kabel hissas ned för laddning.



REBECCA DALÉN

Jan Wargh från Kewatec tackar för fint samarbete.


REBECCA DALÉN

Vd Bertil Pevantus öppningstalade med stor glädje och stolthet.

vi stolt säga, största fullt elektrifierade kollektivtrafik på vatten, och detta är ett fullt elektrifierat fartyg. Vi ska se Älven som en möjlighet, inte som en barriär. Förläng gärna älvstrafiken ut mot nya varvet, Arendal och skapa ett Göteborg med en skärgård, för en levande hamnstad, använd vattnet.

Bertil tackade intressenter, staden västtrafik, Transdev som är ägare till Styrsöbolaget, Varvet Kewatec, samt Metstech som bidragit med kunskap kring landladdningsinfrastruktur, och sist men inte minst konsulter samt alla på Styrsöbolaget, samtliga avdelningar.

”Alla har bidragit och varit involverade i att vi är en del i kollektivtrafiken, att vi bygger båtar för den framtida båttrafiken. Idag är vi stolta”, avslutade Bertil.

Torbjörn Cederberg, Teknisk inspektör på Styrsöbolaget, och projektledare för Elsnabben sade också några väl valda ord.

”Upplevelseindex att fara på vattnet är högt. Att skolpendla med båt det förhöjer välmåendet, ett nästan ljudlöst sätt att glida fram över vattnet, det är en bra start på dagen”.

Torbjörn har arbetat 20 år på Styrsöbolaget, kunskap och erfarenhet som använts väl, när planlösningen ombord har fått växa fram nogsamt. Fartyget har inga trösklar, och ett stort torg, vilket underlättar när det finns många ombord.

Fartygets gudmor Frida Ukmar, till vardags affärsområdesdirektör på Transdev, hade fått hedersuppdraget och krossade dopflaskan mot skrovet, föredömligt insvept i en påse så att inte en enda glasskärva hamnade i havet.

Jan Wargh från varvet Kewatec, som byggt och levererat Elsnabben till Styrsöbolaget, sa i sina avslutande ord; ”Elsnabben är ett fint exempel på en båt anpassad för kollektivtrafik. Nu börjar hennes nästa resa att transportera passagerare tryggt i kollektivtrafiken på älven”.

REBECCA DALÉN


REBECCA DALÉN

Gudmor till Elsnabben Frida Ukmar från Transdev tog emot en vacker blombukett.


REBECCA DALÉN

Triss i Sjöfartskvinnor; Helena Hedström Styrsöbolaget, Annika Gyllander Gunnars Båtturer samt Johanna Backman Ö-borgen.

Fakta: Elsnabben

Elsnabben är Styrsöbolagets minsta färja med 100% eldrift för tyst, energieffektiv och utsläppsfri färjetrafik.

Nybyggnadsvarv: Kewatec Shipyards OY 2026

Mått: L 24.8 m B 6.6 m

Material: Aluminium

Passagerare: 148

Framdrivningsmotorer: Danfoss 175kW x 2

Batterisystem: Echandia LTO 300kW

MCS-laddning för driftbatterier (DC): 1 MW

Automation- och framdrivningssystem: Metstech

Navigationssystem: Leverans Ramantenn

Arbetsfarten: 9 knop ca 17 km/tim

Operatör: Styrsöbolaget (en del av Transdev).

RUTT OCH BILJETTER

Linje: Trafikerar Göta Älv i Götborgs Hamninlopp (Linje 285 / 286)

Sträcka: Kör mellan Stenpiren och Klippan, med stopp vid Lindholmspiren och Eriksberg.

ÅKA MED

Ingår i Västtrafiks ordinarie linjenät (Zon A)

Du blippar enkelt ditt kort eller använder Västtrafiks To Go Appen vid ombordstigning.

Grön omställning är inte längre ett pilotprojekt

MILJÖ-SPALTEN
Med Fredrik Olsson



Ska vi lyckas med elektrifieringen måste energin finnas tillgänglig via landström, med snabbladdning, energilagring och intelligenta styrsystem till hjälp.



Exempel på laddstation från PLUG för färjor.

Under många år har den maritima gröna omställningen handlat om pilotprojekt, demonstrationer och pilotprojekter. Nu har vi kommit till en punkt där omställningen inte längre är en fråga om det är möjligt, utan om hur och hur snabbt.

Det är lätt att bara fokusera på fartygen när vi talar om utsläppsfri sjöfart. Nya batterifärjor, elektriska passagerarfartyg och innovativa snabbgående passagerbåtar får naturligtvis mycket uppmärksamhet. Men verkligheten är att fartygen bara är en del av lösningen. Minst lika viktig är infrastrukturen på land. Utan tillgång till laddning och landström stannar omställningen upp, och det finns exempel där infrastrukturen har glömts bort och projekt har misslyckats.

Energi, politik och fysikens lagar

I den gröna maritima omställningen diskuteras ofta energibärare som HVO, ammoniak, biodrivmedel, vätgas och elektricitet som om de konkurrerar på lika villkor. Så är det inte. HVO och andra biodrivmedel kommer att vara viktiga övergångslösningar för befintliga fartyg, men för stora delar av sjöfarten pekar både fysiken, ekonomin och beredskapshänsynen i samma riktning.

Elektricitet är den mest energieffektiva energibäraren vi har. När el används direkt i batterier och elektriska motorer används majoriteten av energin till framdrift. Medan fossila och alternativa bränslen är beroende av långa försörjningskedjor med raffinaderier, fartyg, lastbilar, terminaler och bunkringsanläggningar, kan elektricitet produceras lokalt eller regionalt och levereras direkt via elnätet till kajen.

Elektrifiering handlar därför inte bara om klimatet, det handlar också om energisäkerhet. Ett fartyg som kan ladda med lokal eller regional el är mindre beroende av globala försörjningskedjor, geopolitisk oro och bränslemarknader som i allt högre grad kännetecknas av osäkerhet.

Vissa kommer att påpeka att det är kostsamt att bygga ut elnätet för att möta elektrifieringens effektbehov. Det är sant, men samtidigt ett kortsiktigt synsätt. Inom den maritima branschen är det långsiktighet som gäller. Det är definitivt inte gratis att upprätthålla dagens långa och komplexa fossila försörjningskedjor. När elnätet väl har uppgraderats och infrastrukturen för elektrifiering byggts ut blir kostnadsbesparingarna över tid betydande, samtidigt som samhället hushåller bättre med energiresurser genom att använda betydligt mindre energi totalt.

Ökande fossila kostnader

Många rederier upplever redan idag att bränslekostnaderna är utmanande. Samtidigt är det värt att notera att dagens kostnadsnivå sannolikt representerar början, inte slutet, på utvecklingen.

EU inför successivt allt striktare klimatregler genom bland annat ETS-systemet, FuelEU Maritime och kommande klimatkrav som ska stimulera övergången till utsläppsfria lösningar. Syftet är att minska utsläppen från sjötransport, men konsekvensen är också att fossila bränslen kommer att bli allt dyrare att använda.

För rederier som planerar investeringar med en livslängd på 30 år är detta en kritisk faktor. Dom beslut som fattas idag måste hålla för morgondagens regelverk. Därför ser vi att det är mer relevant att räkna på hela fartygens livscykel än att enbart fokusera på investeringskostnaden. Kalkyler för maritim elektrifiering blir ofta överraskande positiva när

man inkluderar bränslekostnader, avgifter, underhåll och framtida utsläppskrav. Dessutom upplever de som går över till eldrift att arbetsmiljön förbättras för alla ombord genom att buller, avgaser och bränslehantering försvinner.

Infrastruktur är nyckeln

Genom vårt arbete i Plug ser vi att de största utmaningarna ofta inte finns ombord på fartyget, utan på kajen. Ska färjor, arbetsbåtar, turistbåtar och snabbgående fartyg lyckas med elektrifieringen måste energin finnas tillgänglig när fartygen anlöper hamn. Landström, snabbladdning, energilagring och intelligenta styrsystem blir därför allt viktigare delar av den maritima värdekedjan.

Om varje aktör ska bygga sin egen infrastruktur blir det mycket kostsamt. Samtidigt innebär det en risk för ett rederi att investera i infrastruktur för att sedan förlora upphandlingen av färjeavtalet nästa gång det upphandlas. Detta arbetssätt innebär också ett ineffektivt utnyttjande av samhällets elresurser eftersom kapacitet binds upp för enskilda användare.

Redan idag ser vi att många elektrifieringsprojekt upplever det som svårt att få tillräcklig kapacitet från elnätet. Ska vi lyckas som samhälle måste vi samarbeta och använda infrastrukturen på ett smart sätt för att elektrifiera så mycket som möjligt samtidigt.

Det är just här Plug har sin kärnkompetens. Plug investerar i, bygger och driver lösningar för landström och maritim laddning (OPS). Med 27 anläggningar i drift och flera under uppförande har Plug lärt sig att utmaningen sällan ligger i tekniken. Den verkliga utmaningen är att bygga energisystem på rätt plats som kan användas av fler och skalas upp över tid.

Samarbete är den viktigaste framgångsfaktorn

Ingen aktör kan genomföra den maritima omställningen ensam. Hamnägare, nätbolag, rederier, teknikleverantörer, myndigheter och finansiella aktörer måste samarbeta mycket närmare än tidigare. Erfarenheten visar att projekt lyckas bäst när infrastrukturen, fartyget och driften planeras tillsammans redan från början.

När vi på Plug arbetar med nya projekt handlar det därför inte bara om teknik. Det handlar om att förstå trafikmönster, energibehov, nätkapacitet, användare och framtidsutsikter. En lösning som fungerar för en färja idag kanske måste kunna hantera fem fartyg om tre år.



PLUG-laddstation för mindre färjor.

Lär av Norges framgångar och misstag

Norge har redan visat att elektrifiering av sjötransporter är möjlig i stor skala. Världens första batterifärja sattes i drift här. Enligt Statens Vegvesen har Norge gått från en elektrisk färja i 2015 till över 90 i 2026. Nu är även elektriska höghastighetsfärjor i drift och elektriska containerfartyg på väg. Elektrifiering på havet fungerar.

Men det finns mycket att lära av både framgångshistorier och spektakulära felbedömningar. I Norge finns flera exempel där elektriska färjor har tvingats ladda sina batterier med dieselaggregat eftersom infrastrukturen på land inte fanns på plats eller inte fungerade. Ofta beror detta på att offentliga aktörer försöker genomföra nya lösningar på gamla sätt. En viktig lärdom från Norge är att offentliga upphandlingar bör skilja mellan fartyg och trafikavtal på ena sidan och infrastruktur på den andra.

Ett rederi eller ett varv har kanske varken vilja eller kompetens att ta på sig risken och investeringen som krävs för att bygga elektrisk infrastruktur. Plugs erfarenhet är att både risk och totalkostnad utan tvekan minskar när rätt aktör ansvarar för rätt del av projektet.

Framtiden byggs nu, tillsammans

Den maritima näringen befinner sig mitt i ett historiskt teknikskifte. Medan diskussionen tidigare handlade om huruvida elektrifiering skulle bli möjlig, handlar den nu om hur vi bygger den infrastruktur som gör det möjligt att skala upp.

Plug vill vi göra det lika naturligt att ansluta ett fartyg till el som att lägga till landgången. Där elektrifiering är möjlig kommer den i de flesta fall att vara svår att konkurrera med. Och med dagens snabba utveckling av batteriteknik flyttas gränserna ständigt för vad som är möjligt och ekonomiskt fördelaktigt. Samtidigt kommer EU-regelverk att göra fossila lösningar allt dyrare. Dom aktörer som påbörjar omställningen tidigt kommer att stå starkast.

Diskussionen handlar inte längre om huruvida elektrifieringen kommer. Den är redan här. Den avgörande frågan är hur snabbt vi tillsammans kan bygga den infrastruktur som gör det möjligt för så många som möjligt att ta del av den.

AV ERLAND HEUM, BUSINESS DEVELOPMENT MANAGER, PLUG AB, SHORE POWER & MARITIME CHARGING



REBECCA DALÉN

NordPass 2026 Reykjavik.

NordPass 2026 -Sjöfarten samlades på Island

Gemensam kurs mot framtidens passagerartrafik Höga bränslepriser, krångliga regelverk och jakten på framtidens personal.

När de nordiska branschorganisationerna för passagerarsjöfart nyligen samlades på Island stod det klart: utmaningarna är slående lika, oavsett om fartygen går i den svenska skärgården eller bland de finländska insjöarna.

Årets värd för det nordiska branschmötet NordPass var den isländska turismorganisationen SAF, där Gunnar Valur Sveinsson hälsade kollegor från hela Norden välkomna. Från skärgårdstrafik i Sverige och Norges snabbåtar till danska och Finska färjor stod en rad gemensamma framtidsfrågor på agendan.

Omställningen till eldrift, stärkt beredskap och rimliga regelverk var några av de hetaste ämnena. Trots utmaningar var stämningen positiv och enigheten stor: passagerarsjöfarten är helt avgörande för Nordens tillgänglighet, turism och beredskap. Nästa år styrs kosan mot Finland.



REBECCA DALÉN

Stiliga fartyg ur Norges flotta.

Fakta: Det nordiska läget – land för land

ISLAND

Byråkrati och skatteoro

Byråkratiskt hamsterhjul: Kamp för godkännande av S30-räddningsflottar på mindre fartyg, något som redan är godkänt i resten av Norden.

Skattechock hotar: Förslag om kraftigt höjda turistskatter oroar besöksnäringen, som står för 40 procent av landets exportintäkter.

DANMARK

Eldrift och förarkris

Ekonomiska prioriteringar: Kommunerna tvekar inför elomställningen – valet står ofta mellan en ny elfärja eller en ny skola.

Behov av 350 navigatörer: Stor brist på personal. Samtidigt har filmen om Julia, Danmarks yngsta kapten, lockat fler kvinnor till utbildningarna.

SVERIGE

Beredskap och el- och driftsatsningar

Fyra fokusfrågor: Skärgårdsredarna driver på för skattefri el för mindre fartyg, säkrad landinfrastruktur, alternativa bränslen och Hamn- och sjöfartsklivet.

Stärkt beredskap: Sverige ligger i framkant med totalförsvarsplanering (BTPOS). En ny handbok i sjöfartsskydd publiceras 2027 då även en stor övning hålls på Donsö.

FINLAND

Korta somrar och dyra krav

Pressade intäkter: Korta sommarsäsonger ska täcka hela årets drift och vinterförvaring.

Medicinkrav och elnät: Finland vill se rimligare regler för fartygens medicinförråd och efterlyser statligt ansvar för laddinfrastruktur i hamnarna.

NORGE

Hög skatt och ny teknik

Tung koldioxidskatt: Norges höga CO_2-skatt dränerar rederiernas kapital och försvårar investeringar i grön teknik.

Framtidsautonomi: Genom projektet Massterly testas avancerad teknik för autonoma fartyg med 360-graders kameravyer.

Framtidens sjöfart kräver långsiktiga spelregler

Mötet på Island visade med all önskvärd tydlighet att de nordiska länderna seglar i samma båt. Passagerarsjöfarten i skärgårdar, längs kuster och på insjöar är inte bara en grundbult i turismen - den är en helt avgörande del av Nordens vardagliga infrastruktur, tillgänglighet och beredskap.

Om omställningen till en grönare och mer robust sjöfart ska bli verklighet räcker det dock inte med redarnas eget driv. Det krävs politisk förståelse, rimliga regelverk och långsiktiga spelregler för den nordiska passagerartrafiken.

Nordiskt tack

Skärgårdsredarna riktar ett varmt tack till SAF och projektledare Gunnar Valur Sveinsson för ett fantastiskt värdskap för årets NordPass på sagoön. Mötet bjöd på en perfekt mix av vulkanisk energi, god mat och givande branschdiskussioner. Nu lämnar vi Island stärkta inför framtiden - nästa år tar Finland över stafettpinnen!



REBECCA DALÉN

Special Tour Boats tog med Skärgårdsredarna på Valsafari.


REBECCA DALÉN

Två simmande knölvalar, där den ena just dykt och vi ser den karakteristiska stjärtfenan

Ett möte med havets giganter

Rederi Special Boat Tours tog med Skärgårdsredarna på Valsafari i samband med NordPass och nordisk branschträff.

Vinden biter i kinderna när vi passagerare står på däck ute på den cirka 35 meters djupa och förhållandevis grunda Flaxaflói-bukten utanför Reykjavik. En del passagerare väljer att sitta inne i värmen, som nordbo är man ändå van vid bister kyla, och iklädd lånad flytoverall, står jag villigt i arktiska vindar och spanar mot den vilda och mörka vattenytan. På fartygets däck finns en uppbyggd plattform, där står personal som för dagen är utkiken, som i högtalare berättar vad vi kan få se i havet, om vi har tur. Ett med naturens element väntar vi.

Ytan bryts, och en kaskad vatten skjuter upp som en levande gejser, följt av den knotiga ryggfenan som i båge rör sig mjukt i vågorna. Ett par knölvalar. Det är fascinerande att de fullvuxna djuren som



REBECCA DALÉN

Hoppande knölval.

vanligtvis blir upp till 16meter långa och väga runt 30 ton, kan vara så graciösa. Sekunder senare dyker de karakteristiska stjärtfenorna upp och paret dyker långsamt ned i djupet.

Stjärtfenorna används av forskare att identifiera de olika valarna, baksidan har i regel ljusa fält eller flikar som är unika för varje enskild val. Det är också viktigt, i kampen att bevara valarna, att följa och dokumentera dem. På just det här fartyget är de öppna med att det finns en konflikt mellan valturismen och valjakten.

Havet har i alla tider varit Islands livsnerv, och fiskeindustrin är fortfarande stor, även om den nu har blivit omsprungen av energi, som Island har ett stort överskott av. Vår utkik berättar att det är en dragkamp om havsytans resurser. Och de ombord gör vad de kan för att valarna ska bli fredade. För dem är valarna betydligt mer värdefulla i sin naturliga form och att de fortsatt få leva i sina habitat, där sjöfarten ger dem utrymme och inte går för nära med fartygen, och respekterar dem genom visad hänsyn och distans.

Buller och ljud kan störa knölvalarnas sjungande kommunikation med varandra. Främst är det hanarna som sjunger för honorna. Som tur är, har intresset för valkött minskat markant de senaste åren, medan ekoturismen växt desto mer.

På färden som varar cirka tre och en halv timma har jag stått i fören och konstant spanat tillsammans med en tysk, som hade en av de längsta teleskopobjektiv jag sett på en kamera. Även om det biter i kinderna är jag varm i själen. Det är unikt att se valar. Det är inte ett besök på en djurpark. Utan på riktigt, naturligt och i frihet. Det rycker i ena ärmen. En kortare kvinna med mörka ögon tittar på mig och frågar försynt på engelska.

”Fryser du inte? Jag har sett att du stått ute här under flera timmar”, säger hon och korsar sina armar och stoppar in händerna under armhålorna för att värma sig.

”Jag vill inte missa en sekund, inte ett blås”, säger jag. Samtidigt blir jag nyfiken och frågar var hon kommer ifrån.



JONAS BERNTSON

Rebecca Dalén spanar efter knölval.

”Indien”, säger hon, och virar en tunn sjal tajtare runt sig, och fortsätter ”Centrala Indien”.

Vi sa inte så mycket mer, annat än att vi fortsatt stod i fören, i samförstånd, väntandes, en nordbo och en indier och ett med naturen.

REBECCA DALÉN



NordPass-gänget 2026 med representanter från Island, Norge, Finland, Danmark och Sverige.



REBECCA DALÉN

Hamnen har arbetat för att få information och flexibilitet in i minsta detalj, så även vid parkeringsområdet.



REBECCA DALÉN

NordPass besök på hamnkontoret.

Besök på Isländska Faxafloahafnir

Ports of Flaxafloi, Vör och Cruise Terminal, en unik flyttbar passagerarterminal i moduler.

(Ports of Faxafloi, Vör och Cruise Terminal)

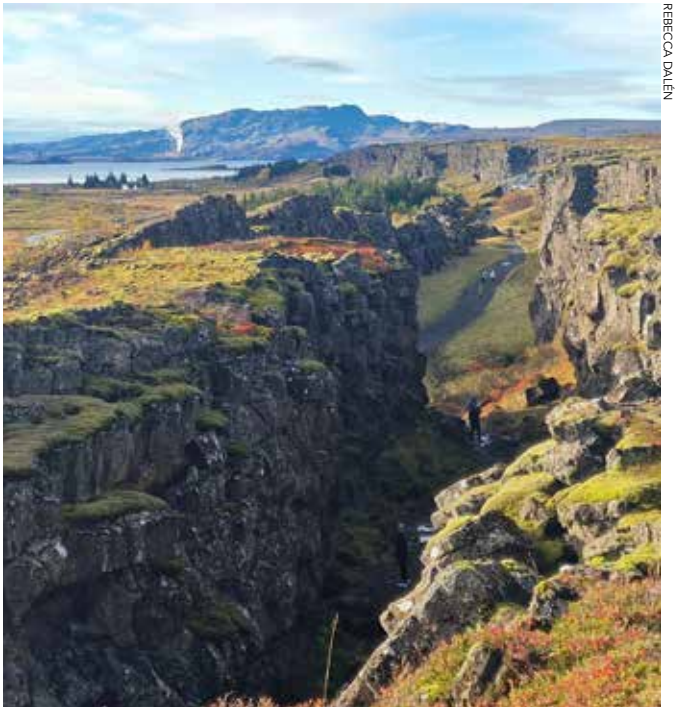
Deltagarna på NordPass fick göra ett gemensamt besök i Faxafloahafnir, den nya hamnen utanför storskeppshamnen i Reykjavik, där det byggts en ny innovativ passagerarterminal. Den invigdes i våras 2026, och just stängt som passagerarterminal för vintern. Istället för att lokalen står tom tills nästa vår, har man fiffigt tänkt ut minsta detalj för att skapa en flexibel ram där terminaler, väggar, etc. är flyttbara moduler som kan byggas om efter behag, och anpassas efter events eller restaurangupplevelser. De berättar att invigningsmiddagen redan är fullbokad. Vi åker upp i rulltrappan och står framför stora glaspartier och blickar ut över vatten och närmsta ö. Vi kunde alla förstå tjusningen med att använda lokalen på ett sådant kreativt vis. Läget är perfekt, nära centrum för Reykjaviksborna. Lokalen som är döpt till Vör, har redan blivit nominerad till 2026 World Cruise Awards.

Men, vi startade inte här, utan först var vi bjudna upp till hamnkontoret. Faxaflóahafnir är i grunden en sammanslagning av flera Isländska hamnar där den äldsta började byggas 1913. Deras vision är att ge islänningar en ökad livskvalité på Island. Hamnarna ger en naturlig brygga ut i världen och förbinder landet med affärsmöjligheter och på så vis bidrar till utveckling och livsviktig näring. Hamnarna har tre huvudkategorier; lastfartyg, passagerarfartyg samt fiskefartyg som anländer eller utgår från hamnarna.

På land investerar hamnarna också i infrastrukturen. De tidigaste projekten byggdes 2022 och det har stadigt byggts vidare i flera hamnar. Just nu pågår ett treårsprojekt för att få 16MW landström vid kaj för stora passagerarfartyg i Skarafabakki på Sundahöfn. Vidare byggs en TEN-T hamn, också här med landström för lastfartyg över 5000 brutto som ska stå klart innan 2030.

Hamnarna expanderar och det även till yta. Fler hus planeras och fler ombyggnationer görs. Vi tackade för den logistiktäta dagen och inte minst gav vi alla beröm för de kreativa lösningarna de tagit fram i terminalbyggnaden Vör, för att främja turism, näring och logistik.

REBECCA DALÉN


REBECCA DALÉN

Thingvellir, där den nordamerikanska och den eurasiska kontinentalplattan dras ifrån varandra.


JONAS BERNTSON

Ingela vid toppen av den berömda vulkankratern Kerid.

Den gyllene cirkeln av kunskap och gemenskap

Häng med på några av Islands mest besökta naturupplevelser.

Vi färdas på vad som kallas Islands gyllene cirkel, som kan vara landets mest kända utflyktsrutt. Det är enkelt att ta sig med bil från Reykjavik. Snabbt förändras staden till öppet landskap, med gröna kullar och svarta karga lavaformationer.

Första anhalten är nationalparken Tingvalla, eller Thingvellir, platsen där klyftan ökar. Det är här den nordamerikanska och den eurasiska kontinentalplattan dras ifrån varandra. Vilket skapar tydliga sprickor. Den största Silfra-sprickan går att gå ned i, och vandra i dess dalgång. Föreställ dig att du går i dalgången och samtidigt veta att det knakar i bergens sidor, att urkrafter så starka, att de drar isär stenblock och ton av jord med hela 2cm per år. Plattorna rör sig kontinuerligt, varpå spänningar skapas och bildar plötsliga ryck och mindre jordskalv.

Allt lever här. Det är som om jorden


REBECCA DALÉN

Geysern Strokkur.


REBECCA DALÉN

Heta källor vid blå lagunen.

andas. Vi tar oss till nästa anhalt, Haukdalur (Geysir området). Ur stora hål i marken pyr det rök. Sedan kommer ljudet av luft som om jordens inre lungor andas, ut och in, och ut och in. Någon, jag gissar amerikan, har kastat in en kopparpenny, som om de isländska naturhålet vore en önskebrunn. Kopparpennyn som President Trump förövrigt beslutat att ta bort. Det kostade helt enkelt fyra kopparmynt för att skapa ett mynt. Koppar har blivit en alltför värdefull metall för omställningen och ny teknik som metallen används i, samt att färre använder mynt idag.

Vi går inte långt förens vi når Strokkur, och ser en samling människor som unisont tittar upp i skyn på en kaskad kokande vatten, som kastas 30 meter upp i luften för att sedan avta. Där ligger sedan vattnet blankt, igen i ett par minuter. Ånyo börjar större och större bubblor att formas. Vattnet kokar. Och efter cirka sex minuter skuts en ny fontän upp i skyn.

Nästa anhalt, där forsar bokstavligen krafter fram ur mäktiga dubbelvattenfallet Gullfoss som kastar sig ner i en 32 meter djup ravin. I kontrast, vid nästa stopp njuter vi av stillhet och ser ned på en klart grönfärgad sjö i botten av den 3000 år gamla vulkankratern, Kerid.

Vi fick ett tips som gärna delas här; gör ett besök på Tomatfarmen Fridheimar.



REBECCA DALÉN

Gullfoss vattenfall.

Här i ett växthus, som drivs av geotermisk värme, odlas tomater. Dessutom har de en restaurang som serverar tomaträtter av olika slag. Mest kända är de för sin varma tomatsoppa och tomatöl som serveras mitt bland plantorna.

Att färdas på den gyllene cirkeln och att vistas på Island som värdland för årets NordPass, handlar om mer än underverk, om mer än sprängande lava som vi för övrigt också fick uppleva på intressanta lavamuseet, eller om giganters storhet när vi besökte Valmuseet, som även det är väl värt en visit.

Island. Det mytomspunna landet gör någonting med oss. Från kalla samtal i blåst på däck, till varma samtal om sjöfartens framtid, så blir den nordiska cirkeln tillslut sluten. Vi har knutit band som står emot både vind, hav och föränderliga tider.

REBECCA DALÉN



REBECCA DALÉN

Kända Regnbågsgatan i Reykjavik med Hallgrímskirkja i slutet av gatan.



REBECCA DALÉN

Besök på Valmuseet med valmodeller i naturlig storlek.



REBECCA DALÉN

Flytande lava har en temperatur på mellan 700-1200 grader Celsius och avger enorma mängder termisk strålningsenergi.



REBECCA DALÉN

Rebecca och Ingela tackar NordPass för fint arrangemang.

GARD reder ut de viktigaste försäkringarna

ON GARD!

Med Underwriter Hannah-Maria Opperman-Mäkinen

I detta nummer förklarar GARD Skillnaden mellan kasko, P&I och krigsrisk-försäkring för arbets-, och passagerarbåtar.

Sjöförsäkring för svenska redare och lokala operatörer

Kära medlemmar i Skärgårdsredarna, tack för givande Redardagar på Djurönäset. Det var värdefullt att möta rederierna och deltagare med olika kompetenser, alla med havet och sjöfarten som gemensam nämnare. Min kollega Christoffer och jag uppskattade möjligheten att delta, utbyta erfarenheter och få en närmare inblick i de frågor som är viktiga för er verksamhet.

Jag får ofta frågor om vad som skiljer de viktigaste sjöförsäkringarna åt och varför ett fartyg behöver flera försäkringar. Förklaringen är att de täcker olika delar av riskerna. Här följer en översikt över kasko, P&I och krigsriskförsäkring, med fokus på hur skydden kompletterar varandra i praktiken.

Skillnaden mellan kasko, P&I och krigsriskförsäkring

För arbetsbåtar, passagerarfartyg, bogserbåtar och pråmar har försäkringarna skilda uppgifter. Kasko skyddar fartyget och dess maskineri. P&I täcker redarens ansvar gentemot passagerare, besättning och andra tredje parter. Krigsriskförsäkringen omfattar händelser som normalt är undantagna från de övriga försäkringarna. Tillsammans ger de ett bredare skydd för fartyget och verksamheten.

Kasko

Kasko- och maskinförsäkringen skyddar fartyget vid fysisk skada eller totalförlust, till exempel efter en grundstötning, kollision, brand eller maskinskada. Beroende på villkoren kan även bärgningskostnader omfattas. Försäkringen skyddar en av rederiets viktigaste tillgångar och är ofta ett krav från finansiärer. Om fartyget skadas är det i första hand kaskoförsäkringen som svarar för reparationen.



Kosterhavet. *Christoffer Nordgren och Hannah-Maria Opperman Mäkinen på tur i Kosterhavet med Skärgårdsredarna och Kust Event*

P&I och Gard som ömsesidig försäkringsförening

P&I-försäkringen skyddar redaren mot ansvar som uppstår i samband med fartygets drift. Det kan handla om personskador på besättning eller passagerare, miljöskador, skador på kajer och andra anläggningar, lastrelaterat ansvar eller kostnader för vrakborttagning. Sådana krav kan bli betydligt större än fartygets eget värde och påverka även en ekonomiskt stabil verksamhet. P&I är därför ett viktigt komplement till kaskoförsäkringen.

Gard är en ömsesidig försäkringsför-

ening. Det innebär att försäkringstagarna också är medlemmar och att verksamheten drivs i deras gemensamma intresse, utan externa aktieägare. När en allvarlig olycka inträffar får medlemmen ekonomiskt skydd och tillgång till Gards skadereglerare, jurister och maritima experter. Denna kombination av försäkringskapacitet och specialiststöd ger stabilitet när en skada är komplicerad, kostsam eller kräver snabba beslut.

När Gards finansiella ställning medger det kan överskottskapital återföras till medlemmarna genom Owners' General Discount, OGD. För 2026 beslutade Gard att erbjuda rabatten för åtminstone 18:e året i rad.

Krigsriskförsäkring

Det tredje skyddet är krigsriskförsäkringen, som normalt faller bort från kasko- och P&I-försäkringen. Det gäller exempelvis krig, terrorism, sabotage, sjöminor, beslag och andra politiskt motiverade handlingar. Joint War Committee publicerar en förteckning över områden med förhöjd risk, så kallade Listed Areas. Om ett fartyg ska trafikera ett sådant område behöver resan normalt anmälas till försäkringsgivaren i förväg och kan omfattas av särskilda villkor eller en tilläggspremie. Om fartyget exempelvis skadas av en sjömina är det i första hand krigsriskförsäkringen.

Vilka försäkringar är viktigast för lokala operatörer?

För fartyg som främst trafikerar svenska kustvatten, hamnar och skärgårdar utgör kasko och P&I normalt grunden i försäkringsskyddet. Kasko skyddar fartyget, medan P&I skyddar verksamheten mot ansvarskrav. Krigsriskskyddet får större betydelse vid internationell trafik. Försäkringslösningen bör därför anpassas till fartygets användning, fartområde och avtal.

Ett praktiskt exempel

Om en arbetsbåt går på grund ersätter kaskoförsäkringen normalt skadorna på fartyget. P&I-försäkringen kan samtidigt täcka redarens ansvar för exempelvis ett oljeutsläpp, en personskada eller skador på tredje mans egendom. Om händelsen har samband med en krigsrisk kan krigsriskförsäkringen i stället bli aktuell. Exemplet visar varför försäkringarna inte bör ses var för sig. De svarar på olika delar av samma händelse och fungerar bäst när omfattning, villkor och försäkringsbelopp har anpassats till den faktiska verksamheten.

Vi uppskattar den goda dialogen med Skärgårdsredarnas medlemmar och ser fram emot att träffa er igen. Om det finns något vi på Gard kan hjälpa till med, är ni alltid välkomna att kontakta oss.

**Ansvarsfriskrivning. Artikeln är avsedd som allmän information och utgör inte juridisk, regulatorisk eller försäkringsrelaterad rådgivning. Försäkringsbehov och försäkringskrav varierar beroende på fartygstyp, verksamhet och fartområde. Redare och operatörer bör därför rådgöra med sin försäkringsgivare om den egna verksamhetens behov och tillämpliga regler. På Gard hjälper vi er gärna.*

HANNAH-MARIA OPPERMAN MÄKINEN,
UNDERWRITER GARD





REBECCA DALÉN

Fullsatta dagar på Redardagarna 2026.

Redardagarna 2026 -full fart och framtidstro

Med skärgårdssol och vatten som inramning samlades sjöfartens nyckelaktörer för Sveriges inrikessjöfart på Djurönäset, Värmdö, för intensiva dagar och branschträffen Redardagarna.

Evenemanget kombinerade både medlemsmöte, ett starkt seminarieprogram samt en välfylld leverantörsdag, som präglades av ett tydligt fokus på branschens omställning, säkerhet och nya förutsättningar.

Regeländringar, resiliens och framtidens drivmedel

Seminariescenen bjöd på en rad tungviktare under dagarna. Transportstyrelsen var på plats för att ge klarhet och informera gällande kommande regeländringar och vad de nya besiktningskraven innebär i praktiken, ett inslag som väckte stort intresse och värdefulla diskussioner bland de närvarande redarna.

Frågor om trygghet och beredskap stod också högt på agendan. Försvarsmakten representerades av Lisa Hagman, Sakområdesspecialist (SME) sjö belyste det nuvarande säkerhetsläget och vikten av resiliens inom den marina infrastrukturen och vikten av en fungerande Skärgårdstrafik i alla lägen. Samtidigt låg ett genomgående fokus på hållbarhet och teknik där Industrikomponenter Inkom, Wärtsilä samt Plug tog deltagarna med på en djupdykning i framtidens energislag, landström, komponentlösningar gällande den praktiska omställningen till en grönare flotta.

Bred mässa med liveintervjuer i sann skärgårdsanda

På den pulserande leverantörsdagen ställde över trettio utställare ut. Mässgolvet täckte i princip allt en redare kan tänkas behöva för sin drift, från försäkringsbolag, varv och motorleverantörer till den senaste säkerhetsutrustningen och flytvästarna.

Att skärgårdsradion fanns på plats med ett team, som sände live på plats, gav hela arrangemanget en extra kanal. Direkt från mässgolvet intervjuades både redare och leverantörer, vilket spred stämningen och branschens aktuella frågor långt utanför Värmdö.

Det rådde ingen tvekan om att mötesplatsen var eftertraktad. Kombinationen av tungt faktainnehåll, direkta leverantörskontakter och en avslappnad skärgårdsmiljö blev mycket uppskattad av både redare och utställare.

REBECCA DALÉN

TACK

till alla utställande leverantörer som medverkade under Redardagarna

gard

B4Y

brigo

CAVOTEC
We connect the future.

FARTYGSKOLLEN

FÖRSVARSMAKTEN

G A LINDBERG

Gothia Marine

Hasslö varv

INKOM
Industrikomponenter AB

JOWA

KEWATEC
SHIPYARDS

Kongsberg Maritime

METSTECH
BRIDGING TECHNOLOGIES

plug

POWER HOUSE

RINDÖVARVET

SCANIA

Sanol

SeaLogg

Seapax

Simrishamns gruppen

SWEDE SHIP COMPOSITE

Swede Ship MARINE

SWEDE SHIP

Tenö varv

TRANS-AUTO AB

TRANSPORT STYRELSEN

ULTRA FOG®
FIRE EXTINGUISHING SYSTEM

VOLVO PENTA

ZEPPELIN CAT

ö-varvet

Redardagarna 2026 att minnas





FOTO: REBECCA DALÉN

Viktig kunskap för DP-rollen

Tio frågor till Hans Friberg



REBECCA DALÉN

1. OM DU BÖRJADE OM FRÅN BÖRJAN
Om du i dag skulle lära upp en helt ny säkerhets- och miljöansvarig i ett skärgårdsrederi, vad skulle du lära personen först? Vilken kunskap är allra viktigast att ha med sig in i rollen?

Att vara lite ödmjuk när man kommer som ny är alltid bra. Det kan säkert även vara bra att komma ihåg att dit man kommer har de säkert även tidigare gjort ett bra jobb även om man inte gjort på samma sätt som Du kanske tänker dig är rätt sätt, men alla vägar bär till Rom,och man kan lösa problem på många olika sätt. Det behöver inte vara fel så som man gjort tidigare även om det inte stämmer med vad Du tror.

2. FÖRSTÅ UPPDRAGET OCH ANSVARET
Hur ska en ny säkerhets- och miljöansvarig förstå sitt uppdrag enligt TSFS 2009:1? Vilket ansvar har man själv, vad ligger på rederiets ledning och hur bör samarbetet med befälhavarna fungera?

Det kan säkert vara bra att faktiskt se vad som står i föreskriften och i de vägledande dokument som myndigheten har producerat. Där får man faktiskt en hel del bra tips på vad man ska göra. I skärgårdstarfiken, med oftast ganska små organisationer, har man oftast som Säkerhets och miljöansvarig inte så långt till ledningen och då inte heller så långt till de beslut som behöver fattas. Det viktigaste ansvaret är kanske att alltid ha framfört sin åsikt vad gäller säkerhet och miljö och då gärna sett till att det är dokumneterat. Då har man tagit en del av sitt ansvar. Ett bra samarbete med rederiets Befälhavare är alltid viktigt. Här gäller det att skapa förtroende från Befälhavarna så de känner att de har det stöd som de kan behöva.

3. De första 90 dagarna
Om du tog över rollen i ett nytt rederi i morgon, vad skulle du börja med under de första tre månaderna? Vilka dokument, rutiner, fartyg och personer skulle du prioritera att lära känna?

Självklart behöver man kunna sitt system och veta vad som står där. Allt för ofta har vi skapat lite för krångliga och omfattande system. Att se om det går att förenkla kan säkert var en god tanke. Även om man inte ska tro att man alltid vet bäst. Företaget och de som arbetat med har säkert gjort ett bra jobb även tidigare.

4. FRÅN PÄRM TILL PRAKTIK
Hur ser man skillnaden mellan ett säkerhetsledningssystem som fungerar i verkligheten och ett som mest finns på papper? Vad ska en ny person titta efter ombord för att bedöma om rutinerna verkligen används?

Det viktigaste är att man inte skriver något i sitt system som man inte kan leva upp till och leva efter. Ett ISM system bör egentligen bara vara att man skriver ner som man gör och sen gör som man skrivit. Då blir det säkert rätt. Man kan titta efter sånt som man inte kan leva upp till och som det inte finns några lagkrav på. Allt för ofta skrivs sånt som inte krävs utan bara ställer till problem.

5. RISKERNA MAN LÄTT MISSAR
Vilka risker i skärgårdstrafiken tycker du att nya säkerhetsansvariga oftast underskattar? Finns det situationer eller arbetsmoment där erfarenhet har lärt dig att vara extra uppmärksam?

Arbetsmiljö är idag ett allt viktigare moment som det finns all anledning att ta på allvar. Även om det ofta inte är något större problem. Förtöjning har alltid varit ett riskmoment och är så även idag. Vi har all anledning att se till så att våra nya ombord får en bra introduktion i detta med förtöjning och de risker som finns där.

6. ATT FÅ BESÄTTNINGEN MED SIG
Hur bygger man förtroende hos befälhavare och besättning, särskilt när man är ny och kanske inte själv har lika lång erfarenhet av fartygen? Hur får man säkerhetsarbetet att upplevas som ett stöd i stället för kontroll och administration?

Förtroende är alltid svårt att skapa och det finns kanske inte några genvägar. Att inte komma med för många onödiga påpekanden och pekpinnar kan ibland vara en bra start och att kanske erkänna att man inte kan allting.

7. TILLBUD, AVVIKELSER OCH LÄRANDE
När ett tillbud eller en avvikelse rapporteras, hur går du praktiskt till väga för att hitta grundorsaken och förhindra att det händer igen? Vilka vanliga misstag gör oerfarna personer i den processen?

Oftast är det inte så svårt att hitta grundorsaken. De som arbetar ombord har ofta lösningen även om de lika ofta glömmer att man faktiskt behöver ha en lösning på en avvikelse inte bara skriva att något är fel. Det är lätt att bara skriva att något som är fel eller har gått fel, men när

man skriver en avvikelse bör man också vara behjälplig med förslag till lösning. Att be den som skrivit avvikelsen om ett förslag på lösning eller i alla fall diskutera det är ofta en bra start.

8. MILJÖANSVARET – VAD SKA MAN FOKUSERA PÅ?

Vilka miljöfrågor bör en ny säkerhets- och miljöansvarig prioritera i ett mindre skärgårdsrederi? Hur skapar man fungerande rutiner för exempelvis bränslehantering, avfall, utsläpp och miljöincidenter utan att arbetet blir onödigt komplicerat?

Oftast gör man redan helt rätt och då är det oftast ”bara” att dokumnetera de bra rutiner som redan finns och sedan följa dem. Enkla, lättåtkomliga checklistor underlättar alltid.

9. NÄR MAN INTE VET SVARET

Vad bör man göra när en fråga uppstår och man inte vet vad reglerna kräver eller hur en risk ska bedömas? Hur vet man när man kan fatta beslut själv, när man ska rådgöra med befälhavaren eller rederiledningen och när man behöver kontakta en myndighet eller annan sakkunnig?

Ingen vet allt! Förhoppningsvis ska våran DP-grupp, Säkerhets och miljöansvariga, inom Skärgårdsredarna kunna hjälpa en kollega. Väldigt ofta har någon annan haft liknande problem och har säkert även en bra lösning. Jag tror att vi ofta kan hjälpa varandra. Både med att hitta rätt regelverk och med bra enkla lösningar.

10. DINA VIKTIGASTE RÅD OCH LÄRDOMAR

Vilka misstag har du själv lärt dig mest av under åren? Om du fick ge tre konkreta råd till någon som just har tagit över rollen som säkerhets- och miljöansvarig, vilka skulle det vara?

Gör inte ditt säkerhetsledningssystem mer komplicerat än nödvändigt. Följer man Transportstyrelsens instruktioner om vad man ska dokumentera så har man kommit långt. Som sagts tidigare är checklistor ofta väldigt bra och något som kan hjälpa. Det kan även vara värt att komma ihåg att de som arbetat ombord på båten och i land, ofta har funderat ganska länge, och ofta löst olika problem på ett bra sätt. Alla som varit där tidigare har säkert varit väldigt duktiga, även om det efteråt ibland kan vara svårt att direkt se varför man gjort på ett visst sätt.

När vi pratar förtroende så är funktionen att Befälhavaren alltid ska kunna få stöd från land väldigt viktig. Detta kan man lösa på många olika sätt men det är väldigt viktigt att när befälhavaren ringer för att anmäla problem eller händelse av något slag att han eller hon också får det stöd som kan behövas. Då behöver den som svarar på samtalet också ha skaffat sig förtroende från Befälhavaren som ringer. Det här är kanske den viktigaste funktionen som krävs av ett ISM system. Det är viktigt att dit en Befälhavare är tänkt att ringa, att han eller hon där också kan få det stöd som behövs. Helst utan fördröjning.

REBECCA DALÉN



Utredning av sjöolyckor

JURIDISKA RUTAN
Med Werks Advokater



Juridiska rutan handlar denna gång om vilka utredningar som kan bli aktuella vid en sjöolycka.

Denna gång ska vi kort beröra ämnet utredning av sjöolyckor. Efter en sjöolycka blir det nämligen ofta fråga om flera olika utredningar, som bedrivs av olika aktörer och med delvis olika syften. Vi märker att det ofta råder viss förvirring, såväl i sjöfartsklustret som i media, om vilka dessa olika utredningsåtgärder är och vad de syftar till. Om olyckan skulle vara framme kan det vara bra att veta vilka utredningar som kan komma i fråga, det ska vi reda ut nu.

Sjöförklaring

Sjöförklaringen är kanske den utredning som många först kommer att tänka på. Det är inte så konstigt - sjöförklaringen har långa traditioner och de som gått på sjöfartshögskola har troligtvis i bakhuvudet att det anges i sjölagen att befälhavaren är skyldig att göra anmälan om sjöförklaring efter vissa sjöolyckor. Sjöförklaringens syfte är bevisupptagning. Detta sker genom förhör med inblandade, granskning av handlingar samt, åtminstone ibland, besök på fartyg eller olycksplatsen. En sjöförklaring hålls av (sjörätts)domstol eller (teoretiskt) av svensk ambassad. Trots detta leder utredningen varken till någon dom eller beslut. I stället upprättas ett så kallat sjöförklaringsprotokoll som sammanställer de inhämtade uppgifterna.

Vid t.ex. grundstötning, brand, dödsolyckor och kollisioner som involverar ett svenskt handels- eller fiskefartyg är sjöförklaring enligt lagtexten som huvudregel obligatorisk. I praktiken utgör denna huvudregel dock snarare ett undantag. Någon sjöförklaring behöver exempelvis inte hållas om utredning av händelsen kan göras på annat vis, såsom genom en utredning av Statens haverikommission. Efter de flesta typerna av sjöolyckor är befälhavaren även skyldig att rapportera händelsen till Transportstyrelsen, genom blanketten (eller e-tjänsten) ”Rapport - sjöolycka/tillbud”. Transportstyrelsen medger regelmässigt undantag från skyldigheten att hålla sjöförklaring när sådan blankett lämnats in. Inte helt förvånande har sjöförklaringen därför blivit ovanligt. Vi har kontaktat samtliga sjörättsdomstolar. Vi har fått besked om att endast fyra sjöförklaringar hållits senaste tjugo åren, samtliga vid Stockholms tingsrätt.

Statens haverikommission

Sedan år 1990 har även Statens haverikommission (SHK), som sorterar under Försvarsdepartementet, till uppgift att utreda allvarligare sjöolyckor. Syftet är att klarlägga händelseförlopp och orsaker samt förebygga liknande olyckor i framtiden. SHK:s utredning överlappar i stora delar med sjöförklaringen, så pass att det vid införandet övervägdes att avskaffa delar av sjöförklaringssystemet. Tröskeln för en obligatorisk SHK-utredning är dock jämförelsevis hög - olyckan måste typiskt sett vara av viss allvarlighetsgrad. Till skillnad från sjöförklaringen är SHK:s utredningar dessutom anpassade till EU- och IMO-regelverk för enhetliga sjöolycksutredningar.

Utredningen mynnar ut i en slutrapport där händelseförloppet och olycksorsakerna redovisas och eventuella säkerhetsrekommendationer lämnas. Haverikommissionen tar inte ställning till skuld eller ansvar. Man ska dock vara medveten om att slutrapporterna likväl kan få betydelse som bevisning vid t.ex. efterkommande skadeståndskrav eller i brottmål.

Brottsutredning

Om det finns anledning att anta att ett brott har begåtts kopplat till sjöolyckan ska polis eller åklagare som huvudregel inleda en förundersökning. Till skillnad från de andra utredningsformerna ligger fokus därmed inte på olyckan som helhet, utan på om ett brott har begåtts och vem som i så fall kan hållas ansvarig. Utredningen riktas därför ofta mot vissa delar av händelseförloppet och mot specifika personer. I praktiken är det främst befälhavare, vakthavande befäl och/eller företrädare för rederiet som sätts under luppen men även andra personer som kan bli föremål för utredning, såsom en lots eller stuveriarbetare. Förundersökningen leder till åtal om tillräckliga skäl föreligger. I annat fall läggs den ned.

Intern utredning

Vid sidan av myndigheternas utredningar görs ofta även en separat utredning på uppdrag av rederiets kasko- och/eller P&I försäkringsgivare, i syfte att i tidigt skede utreda omständigheterna inför de ersättningskrav som kan tänkas uppstå. För arbetet anlitas vanligtvis en oberoende besiktningsman, en så kallad surveyor, ibland också advokat. Även om möjligheten att säkra bevis ofta är god vid interna utredningar, kan det naturligtvis vara bråttom att höra besättningen och få tillgång till relevanta handlingar. När myndigheternas arbete väl har kommit i gång begränsas ofta tillgången till bevis, exempelvis genom beslag eller frihetsberövanden.

Sammanfattningsvis kan man alltså säga att sjöförklaringar i stor utsträckning har ersatts av en blankett (i mindre allvarliga fall) och av Statens haverikommissions utredning (i mer allvarliga fall). Oavsett vilket är det ofta en god idé för en redare att själv eller i samråd med sina försäkringsgivare samla in och spara information och bevis efter en olycka.

MARTIN ARVIDSSON &
ROBIN ELIASSON

Ornö Sjötrafik AB

www.ornosjotrafik.se

Ornö Sjötrafik AB är ett familjeägt rederi som grundades 1970.

Vi driver på entreprenad bilfärjetrafiken mellan Ornö och Dalarö i Stockholms södra skärgård.

Vi är Ornös största arbetsgivare med 18 medarbetare och även vårt kontor är beläget på Ornö och ligger vid Brunnsviken på öns södra del.

Varje år transporterar vi ca 85 000 fordon och mer än 150 000 passagerare.

Sökes:
Matros eller lättmatros
Fr o m 20270118
Tillsvidareanställning med 3 månaders provanställning

Vi erbjuder:
Lön enligt kollektivavtal
Personalbostad på Ornö de veckor man är i tjänst
Vi eftersträvar 1:1-rotation
Förstedäckstillägg
Maskinskötarersättning
För en barnfamilj kan det även finnas möjlighet att hyra en permanent bostad vid fast anställning.

Krav:
Minst lättmatrosbehörighet
Basic Safety Certifikat
Läkarintyg för sjöfolk
Maskinbefälsexamen klass 8
Meriterande är:
Crowd and crises
Maskinbefäl klass 8 (behörighet)
B-körkort

Vem är du?
För att arbeta hos oss krävs att du är samarbetsvillig och beredd på att utföra många olika arbetsuppgifter, även visst maskinunderhåll.

Vi arbetar ju med små besättningar tätt tillsammans och ser det som viktigt att vi får en person med rätt inställning till både sina kollegor och till våra resenärer. Du måste tycka om att arbeta i grupp och ha lätt för att samarbeta.

En viktig egenskap är också att du är ansvarstagande och har initiativförmåga.

Maila din ansökan med CV och personligt brev till Marie Huss: *marie@ornosjotrafik.se*

Sista ansökningsdag: *20261130*

Observera att rekrytering sker fortlöpande och att tjänsten kan komma att tillsättas innan sista ansökningsdag.

ETT AV SVERIGES MEST ANRIKA PASSAGERARREDERIER TILL SALU



Royal Stockholm Cruise Line, med anor från 1930, erbjuds nu till försäljning.

En unik möjlighet att förvärva ett väl etablerat rederi med verksamhet på Göta Kanal, i Östergötlands skärgård, Nyköping och Sörmlands skärgård.

Verksamheten omfattar fyra passagerarfartyg, restaurangverksamhet ombord samt fullständiga serveringsrättigheter. Under nära ett sekel har rederiet byggt upp ett starkt varumärke, en lojal kundkrets och en unik position inom svensk kryssnings-, turist- och upplevelsetrafik.

Förvärvaren övertar inte bara fartyg och tillstånd, utan även ett välkänt namn, etablerade marknader, återkommande kunder och betydande utvecklingsmöjligheter inom turism, charter, konferens och event.

Sällsynta möjligheter som denna kommer sällan ut på marknaden.

FÖR YTTERLIGARE INFORMATION:
Lars-Åke Wahlin, VD, Royal Stockholm Cruise Line
Telefon: 070-53 99 148 • E-post: info@rscl.se • www.rscl.se

RSCL
Royal Stockholm Cruise Line



REBECCA DALÉN

Intervju med en trippelpristagare

Annika Gyllander, VD på Gunnars Båtturer & Charter har under kort tid fått hela tre fina utmärkelser. Det vill Skärgårdsredarna naturligtvis uppmärksamma! Här nedan följer en kort intervju.

Grattis Annika! Du har på kort tid, fått ta emot tre tunga utmärkelser. Om du skalade bort motiveringarnas fina ord, vilket dristigt beslut eller grön satsning var det som faktiskt tog ert rederi till täten i branschen?

Jag skulle säga att lång erfarenhet i branschen och smällen med pandemin var det som fick oss att våga ta ett större kliv. I samband med pandemin var vi tvungna att lägga om vår strategi och satsa på fler ben att stå på. Ska man då hänga med i offentliga upphandlingar så är det bara att kasta sig in i omställningen. Så jag ska inte ta åt mig äran för att vi är på väg att ställa om utan det är snarare modiga upphandlingar som driver elektrifieringen och där har Västtrafik varit i framkant och tagit täten. Men vi hade inte vågat satsa på detta om vi inte hade många års erfarenhet i branschen.

Ni ligger i framkant i den gröna omställningen, men att vara först kostar ofta både pengar och tålamod. Vilket har varit det största bakslaget på den vägen, och hur red ni ut det?

Vi har alltid haft som strategi att vara tvåa på bollen eftersom det är dyrt att vara i

framkant och ta alla etableringssmällarna. Det kan vi ju konstatera att den strategin sprack i samband med att vi etablerade trafiken i Lysekil med Elise som ett av de första elektrifierade linjeprojekten längs västkusten. Men bortsett från att tekniken är ny även i leverantörsleden så är den främsta utmaningen know how inom besättningen och de som ska arbeta med systemen dagligen. Från att våra mycket erfarna befäl och ombordpersonal, som tidigare kunde höra på varje ljud som avvek från det vanliga vad som behövde åtgärdas, nu stod handfallna inför att det dels är helt tyst ombord och att felmeddelandena är i form av digitala signaler och larm på en skärm och en uppdatering som krävs istället för ett impellerbyte. Så jag skulle inte säga att det varit ett bakslag men i alla fall en tröghet i implementeringen som vi missbedömde tiden på att åtgärda.

Många talar om grön omställning, men ni gör det i praxis. Hur har du lyckats övertala kunder och finansiärer att betala för eller investera i mer hållbart tonnage innan regelverken ens tvingat dem?

Jag kan som sagt inte ta åt mig äran utan vi följer bara kravställningen från beställaren, i detta fall Västtrafik. Och jag kan inte nog lyfta fram deras betydelse, för jag tror inte vi hade varit så tidiga i elektrifieringsprocessen om inte kravet kommit från dem. Så all heder åt att regionen tidigt ställt det kravet, vilket är modigt eftersom utvecklingen av tekniken sker samtidigt som kravet ställs.

Vilken är den viktigaste insikten om ledarskap i en traditionell bransch du bär med dig i dag, som du önskar att du haft när du klev in i rollen som redare?

Oj, svår fråga. Jag vet faktiskt inte vad jag ska svara på vad jag hade behövt. Jag hade ju arbetat länge i branschen innan jag gick in som VD och hade därför bra koll på vad som krävs. Däremot har det skett otroligt mycket i branschen under den tid jag arbetat med skärgårdstrafiken. Framför allt har det skett en viktig men naturlig föryngring och idag är det betydligt fler kvinnor verksamma än när jag startade. Riktigt roligt!

Utmärkelser är ett kvitto på vad du och rederiet gjort hittills – vad är nästa stora tröskel eller teknikomställning du måste rigga rederiet för nu för att fortsatt vara i framkant?

Vi måste fortsätta att utveckla vår flotta för att vara relevanta för framtiden. Om inte för att våra fartyg ska gå att sälja framöver. Men framför allt för att inte halka efter som företag och rederi. Vår stora utmaning framöver är infrastrukturen i hemmahamnen på Dyrön. Våra förhållandevis små hamnar på kusten och därtill i vårat fall ute på en ö är nog inte de platser som ligger överst i listan på infrastruktursatsningar, så ska vi elektrifiera våra fartyg och kunna finnas kvar i hemmahamnen behöver vi skissa på alternativa lösningar som svarar mot kraven för tekniken ombord på sikt. Det är en stor men riktigt rolig utmaning!

REBECCA DALÉN



PÅ SPANING MED KRISTER BÅNG



Windros - Fiskebäckskil

Nyheter om fartyg

Nyheter gällande Skärgårdsredarnas medlemmars fartyg. Har Du något att berätta skicka mail till info@skargardsredarna.se

Dejlig Cruise i Fiskebäckskil sålde sitt fartyg Windros i december 2023 till Tyskland för att sättas i trafik mellan Norddeich och Norderney med namnet Meine Fähre 2. Det tog emellertid lång tid att få alla tillstånd klara men den 5 januari i år kom hon till slut igång. Men redan den 3 maj upphörde trafiken på grund av att rederiet kommit på obestånd. Fartyget byggdes hos Hasse Westers i Jordfall 2005 som Windros av Fiskebäckskil.

Tugab Construction AB i Gävle har köpt den finska vägfärjan Antonia från Rederi AB Gustaf Erikson i Mariehamn. Hon behåller sitt namn under svensk flagg. Detta fartyg byggdes 1967 av Wärtsilä i Vasa, Finland som Meritie-Havsvägen. I september 1989 köptes hon av Ornö Sjötrafik på Ornö och fick namnet Ebbas Dröm. I februari 2005 såldes hon tillbaka till Finland och har sedan dess gått i trafik på Skärgårdshavet.

Roslagens Sjötrafik på Söderöra sålde i maj båt och rörelse till Rederi AB Ballerina i Stockholm. Rederiet har trafikerat linjen Stavsnäs - Sandhamn sedan 2000 med Tärnan. Den senaste Tärnan har gått på traden sedan 2014 där hon varit uppskattad av alla passagerarna. Ronny Jansson lämnar därmed sin redarbana efter 35 år. Rederiets andra båt, Gudingen af Söderöra överfördes på Ronny och Helén Janssons Sjöservice HB, Söderöra.

Rederi Stockholms Ström HB bedriver inte enbart trafik på Fjäderholmarna utan har också chartertrafik i Kungl Hufvudstaden med skönheter från en svunnen tid. Men man har dessutom varit innovativa och tagit till sig det senaste, nämligen med RIB-båtar (=Rigid Inflatable Boat), som trafikerat inloppet till Stockholm. Nu har man emellertid sålt sin båt, RIB 6, till Curaçao i Västindien. Hon hade varit tra-

KRISTER BÅNG



KRISTER BÅNG

Tärnan - Söderöra, på Kanholmsfjärden



MICKE ASKLANDER

Antonia vid Mossala, Pargas



KRISTER BÅNG

Rib 6 - Stockholm



REBECCA DALÉN

Elsnabben



KRISTER BÅNG

Vindskär - Hanö i Karlshamn



KRISTER BÅNG

Gustaf Wasa - Leksand



KRISTER BÅNG

Storholmen i Årjäng den 1 september

fik för bolaget sedan år 2000 då hon byggdes.

Styrsöbolagets nybygge Elsnabben anlände till Göteborg den 8 juni och har nu satts i trafik på Göta älv.

Blekinge Skärgårdsturer AB övertog i början av året den reguljära trafiken i Bleking från Haglund Shipping AB i Simrishamn. Samtidigt tog man över fartygen Anemon, Lillskär, Tuva, Vindskär och Vitaskär. Fartygens hemort är nu Hanö.

Siljans Båttrafik AB celebrerade den 13 juni högtidligt att rederiets fartyg Gustaf Wasa nu har blivit 150 år. Ett antal prominenta gäster hade inbjudits bland annat länets landshövding Helena Höij och representanter för ägarna. Många hade folkdräkt och det bjöds på en läcker meny inspirerad från 1870-talet. Samtidigt var det boksläpp för boken om fartygets historia skriven av Anders Winter, som också presenterade sin bok. Redaktören för dessa spalter var också med på ett hörn.

Dalslands Kanaltrafik AB veteranbåt Storholmen fyller i år 130 år. Hon har gått på Dalslands kanal i närmare 90 år. Under augusti gjorde hon en nostalgisk tur till Årjäng, som ligger vid sjön västra Silen, en ort som bara fartyget besökt ett fåtal gånger från det hon började gå på Dalslands kanal 1937.

KäringöTrafikens och Styrsöbolagets forna fartyg Ylva, byggt 1951, såldes 2012 till Köpenhamn för att bli husbåt. Nu ligger hon i Stege på den danska ön Møn för ombyggnad.

Wallner Marin AB på Möja har i sommar köpt transportbåten Cargo Express från Archipelago Lines OY i Finland. Nyförvärvet är en f d landstigningsbåt byggd i Finland av aluminium 1980 och ombyggd 2011. Med 6 ton last gör hon 15 knop. En skåpbil ryms bra på däcket. Signal: SFE-6099.

Koster Marin AB på Sydkoster har i september sålt Kostersund och Kosterbris till Kosterlinjen AB i Helsingborg ett dotterbolag till norska Torghatten, ett rederi som skall överta passagerartrafiken på Koster i slutet av september.

KRISTER BÅNG



KRISTER BÅNG

Ylva - Köpenhamn, i Stege



ANONYM

Cargo Express



KRISTER BÅNG

Kostersund och Kosterbris

När världen gungar, står återvunnet starkt.



VINND är ett 100% återvunnet rep, skapat från slitstarka trossar och linor från fiskeindustrin. Med råmaterialet säkrat kan VINND hålla pris och kvalité när nyproducerat svajjar.

Läs mer på VINND.se

VINND
BY POLY ROPES

B PP Sverige, Port Payé
Ej retur

