

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 3 MAJ 2020 ÅRGÅNG 9



REPORTAGE

## PETER PAN KÖR SOM VANLIGT

MEN BEFÄLHAVARE OCH ÖVERSTYRMAN JENS SANDIN  
PÅ TT-LINE HAR FÅTT LÄNGRE TÖRNAR

TEMA

## CORONA OCH SJÖFARTEN

MÅNGA FARTYG UPPLAGDA • TVÅ REDERIER HAR SAGT UPP ANSTÄLLDA • STORA PROBLEM MED AVLÖSNINGAR

NYHETER

### Kongressen skjuts upp

INTERVJUN BJÖRN PUNDARS

### Han är Kalmars nye prefekt

KULTUR/HISTORIA

### Reliken *Enköping*

# I kriser testas ledarskap

MAJ

Inget är sig likt denna vår, Corona har tagit ett grepp om hela världen. Sverige och svensk sjöfart har definitivt inte kommit undan. Då vi möttes av informationen tror jag de flesta tänkte tillbaka på de tidigare influensorna som regelbundet passerat, SARS, Hong Kong och allt vad de kallats för. Ett elakt virus som ställer till det lite extra, men inte tillnärmelsevis som detta. Det var sjukdomsfallen ombord på *Diamond Princess* och de japanska myndigheternas agerande då de vägrade att släppa iland någon, som fick världen att få upp ögonen även för sjöfarten.

Efter detta ville ingen åka båt och i princip all passagerarfartygs- trafik stannade, även här i Norden. Stena tog beslut om att lägga ner Norgelinjen med *Stena Saga* samt att lägga upp ytterligare ett par fartyg. I Östersjön blev det i princip stopp på Tallink Silja, Viking och Birka/Eckerö. Även skärgårdstrafiken har fått lida, de som kör linjetrafik åt landsting, kommuner och så vidare, har fått reducerad trafik, och de som kör charter har fått lägga upp sina fartyg.



MIKAEL HUSS

Ombudsmännen har verkligen fullt upp. Det har varit arbete från tidig morgon till sen kväll och eftersom det, som tur är, är en mycket ovanlig situation har vi behövt ha många interna möten om hur vi ska hantera läget. Permitteringar på tjänstemannaområdet har väl inte någon i Sverige hört talas om på 100 år. Regeringen var snabbt ute och kunde på ett relativt enkelt sätt göra snabba lagändringar på så vis att de tog en gammal lag och gjorde justeringar i. Men det resulterade i ett nytt regelverk som ingen tidigare varit med om och vi fick snabbt sätta oss in i läget. Regeringens satsningar var från början tänkta att hjälpa arbetsgivare att behålla sin personal och undvika uppsägningar. Det tyckte SBF var en utmärkt idé och vi formade snabbt ett sätt att hantera det nya regelverket så att det anpassades och stämde överens med sjöfartens sätt att arbeta liksom våra avtal. Regelverket har sedan juste-

rats och nu kan arbetsgivare även få hjälp under uppsägningar. Det har gjort att vissa arbetsgivare inte anstränger sig för att hitta lösningar, de får ju ändå rejäla statliga subventioner för att säga upp sin personal.

Övriga fartyg, alltså de som kör med gods utan passagerare, har inte heller klarat sig från Coroneffekten. Här är dock problemen helt andra, det går inte att lösa av besättningarna. Det är stängda hamnar, taxi och busstrafik är stopp och det går inga flyg. Problemet är tudelat och mycket svårt att lösa. De som är ombord vill naturligtvis komma hem då ombordperioden är avklarad, men de är normalt oroliga för själva resan, speciellt då resor av myndigheterna avråds. De lever och bor i sin egen smittfria värld ombord och vill inte riskera att träffa folk, smittan finns ju iland. Törs vi ta ombord lotsen, måste det komma ombord folk från hamnmyndigheter, klassningssällskap och allt annat. Detta är frågor som ingen kan svara på, inte för ögonblicket i alla fall.

SBF har tillsammans med ITF och ICS, den internationella redareföreningen, skrivit intyg om att sjömän skall få undantag för reseförbud, de utför samhällsnytta och omfattas inte av några restriktioner. Tyvärr hjälper inte detta dokument alltid då sjömän ska försöka resa mellan hem och fartyg, eller omvänt. Det är som bekant många personer i myndighetsutövande positioner som själva förfogar över tolkningsrätten och därmed också över möjligheten för sjömän att ta sig ut eller hem.

Självklart skall sjömän kunna ta sig till och från sitt arbete, men som om det inte vore nog med problem att ta sig fram genom en stängd värld så har våra arbetsgivare också egna tolkningar. Vissa bestämmer själva att det inte går att skifta besättning, enbart för att slippa extra arbete. Då de, på förfrågan, anger att deras egna reserestriktioner är till för att skydda besättningarna från smittorisker, så får vi problem. SBF kan inte tvinga ett rederi att genomföra resor, som enligt denne kan innebära att utsätta våra medlemmar för fara. Detta oavsett om det verkligen är goda intentioner eller om det är ovilja och lathet från arbetsgivaren.

Samtidigt är det i kriser som ledarskap testas. De rederier som värnar om sin personal och försöker göra allt de kan för att rädda deras jobb, hjälpa dem att genomföra av- och påmönstringar på bästa möjligaste sätt och förhindra att de drabbas av smitta, kommer att belönas med lojal personal när krisen har blåst över. De rederier som däremot väljer en annan väg visar sin rätta färg och kan räkna med att personalen kommer att minnas det när vardagen är tillbaka och personalbristen ett faktum.





# sjöbefälen Nr 3

## 04 Nyheter

Tufft för sjöfartsbranschen  
Allvarliga olyckor ökar  
Kongressen skjuts upp  
Blå Tillväxt föreslår långsiktiga åtgärder

## 12 Fackligt

Är det för dyrt att avskeda?  
Vice ordförande har ordet

## 14 Reportaget: Peter Pan

Arbetet har blivit stressigare tycker Jens Sandin,  
klubbordförande på TT-Line

## 18 Intervjun: Björn Pundars

Kalmars nye prefekt tillträdde mitt i krisen

## 22 Tema: Corona och sjöfarten

Coronakrisen – ett hårt slag mot sjöfarten  
"Allting är väldigt ad hoc"  
Besättningen skyddas på alla sätt  
Stark samverkan minskar smittorisken

## 32 Kultur/historia: Reliken Enköping

Världens äldsta passagerarfartyg över 100 ton utanför insjöarna

## 34 In English: Corona and shipping

The corona crisis

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 9 Utgivningsdag 4 maj 2020

**Ansvarig utgivare** Mikael Huss

**Redaktör** Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

**Layout** Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

**Adress** Box 4040, 128 04 Bagarmossen

**Besöksadress** Flygfältsgatan 8 B

**Telefon** 08-518 356 00 vx

**E-post** sjobefalen@sjobefal.se

**Bankgiro** 332-1478

**ISSN** 2001-3604

**Tryck** Trydells Tryckeri AB, Laholm 2020

**Annonser** Display i Umeå AB, 090-71 15 00  
info@display-umea.se

**Framsidesbild** Jens Sandin jobbar som befälhavare och överstyrman på TT-Lines Peter Pan. Foto Claes Hall

**TS-kontrollerad upplaga** 6 400 ex.

MEDLEM AV 



# Tufft för sjöfartsbranschen

Corona har slagit hårt mot sjöfarten när resandet begränsats och gränser stängts.

– Sjöbefälsföreningens viktigaste syfte är att stötta våra medlemmar. De här veckorna har vi gjort allt vi har kunnat för att rädda jobben och göra krisen så mild som möjligt för våra medlemmar, säger Mikael Huss, vd Sjöbefälsföreningen.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM APRIL 2020

I början av mars började det nya Corona-viruset att spridas i Sverige. Även om viruset var allmänt känt från att det började spridas i Kina, så var det få som trodde att det skulle få så stor effekt på Sveriges samhälle som det faktiskt fick. I takt med att Folkhälsomyndigheten gick ut med råd om social distans, att begränsa sitt resande och att stanna hemma i den mån man kan, så har många branscher drabbats hårt. En av de branscherna är sjöfarten.

– Egentligen har det hänt två saker i samband med Corona och rekommendationerna från Folkhälsomyndigheten. Det ena som hände var att det blev tvärstopp i resandet, vilket gjorde att både väst- och ostkustfärjor samt charterverksamheten i skärgårdstrafiken stannade av. Det har resulterat i förhandlingar avseende avtal om korttidsarbete, och uppsägningar, säger Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss.

Han fortsätter:

– Den andra effekten har drabbat de som är i utesjöfarten. Resandet begränsades och hamnar har stängt, vilket har drabbat besättningsbyten. Det är egentligen bara i Sverige som avlösningen har fungerat. Vi har suttit i förhandlingar med rederier om att ändra avlösningssystemen. Vi har fått besked från hamnarna att folk ombord inte får kliva av. De som är hemma kommer inte ut. Ett fartyg är dessutom en frizon där Corona inte finns, och det har gjort att fartygen är mer restriktiva med att släppa ombord folk som lots, tull, hamnmyndigheter, med flera. Man vill inte utsätta sig för smitta.

## Avtal om korttidsarbete

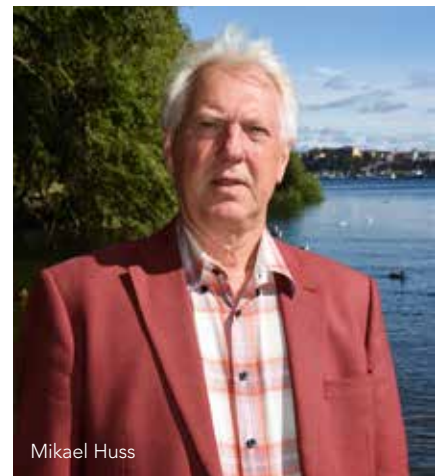
Avtalen om korttidsarbete går i korthet ut på att den anställde minskar sin arbetstid med 20, 40 eller 60 procent, medan lönen bara minskar med 4, 6 eller 7,5 procent. Istället går staten in och sponsrar med 15, 30 eller 45 procent av lönen. Detta för att stötta företag som har drabbats ekonomiskt av Corona. I mitten av april gick regeringen ut med ett tillägg, under maj, juni och juli kan arbetstiden minskas med 80 procent samtidigt som lönen minskar med 12 procent.

– Det var fantastiskt av regeringen att de agerade så fort och tog fram korttidspermitteringen. Det enda problematiska var att de frångick sitt ursprungliga förslag och gick med på att betala ut stöd under uppsägningstiden. Tanken med stödet var ju att hindra uppsägningar, inte att sponsra dem med statliga pengar. Det var ett bakslag, att rederierna började säga upp istället för att hitta lösningar, säger Mikael Huss.

I stort tycker han dock det har varit ett väldigt bra förhandlingsklimat och att alla parter har gjort sitt bästa för att ta ansvar.

– Många av arbetsgivarna har varit väldigt samarbetsvilliga och vi har jobbat hårt för att hitta konstruktiva lösningar, vi har hjälpts åt och haft en bra dialog. Fokus har legat på att undvika uppsägningar och rädda jobben.

Sjöbefälsföreningen har tecknat centrala korttidsavtal med både Sarf, Sjöfartens arbetsgivarförbund och Almega på skärgårdssidan. En sak som var viktig för Sjöbefälsföreningen inför tecknandet av centrala korttidsavtal var att de som snart ska gå i pension inte skulle drabbas orimligt hårt av en sänkt pension på grund av den



Mikael Huss

så kallade kapningsregeln. Därför finns det ett tillägg till avtalet som säger att den så kallade kapningsregeln inte gäller för de anställda som omfattas av avtalet om korttidspermittering. Kapningsregeln innebär att en anställd som har mindre än fem år kvar till sin pension inte får tillgodoräkna sig pension på hela beloppet för en lönehöjning som motsvarar en viss procentsats, vilket skulle bli fallet när de anställda återgår till normal arbetstid.

I skrivande stund har Sjöbefälsföreningen tecknat lokala avtal med Tallink Silja, Viking Line, Eckerö-Birka, ForSea, ERA Shipping AB, Ad Mare Shipmanagement AB, Tema Skärgården AB och Strömma Turism & Sjöfart AB. (Läs mer om de lokala korttidsavtalen i temat på sidorna 24-25.)

## Två rederier har valt att säga upp

Men utöver korttidsavtalen är det även två rederier som har varslat om uppsägning. Stena Line har varslat 150 befäl och Eckerö-Birka har varslat 110 befäl. Vid den här tidningens pressläggning har förhandlingarna med Eckerö-Birka avslutats. Där valde rederiet tyvärr att säga upp samtliga befäl. Sjöbefälsföreningen fick dock igenom en förlängd uppsägningstid för de mest utsatta, det vill säga de med kortast uppsägningstid.

I Stena Line är förhandlingarna avslutade för driftsbefälen och där har Sjöbefälsföreningen lyckats reducera antalet uppsägningar. För intendenturbefälen kvarstår vissa detaljer. Med det svåra läge som råder just nu så finns det en risk att fler rederier kommer att varsla.

– Det är naturligtvis jättetråkigt att de här rederierna valde uppsägningar istället för att hitta en lösning med avtal om korttidsarbete. Jag känner verkligen med de anställda och förstår att det är mycket oro och osäkerhet just nu. Jag hoppas att trafiken kan komma igång igen så fort som möjligt, säger Mikael Huss.

### Kan drabbas av skattesmäll

Ett annat problem är de sjömän som jobbar under utlandsavtalet och den så kallade 183-dagarsregeln, som ger dem skattefrihet på sin nettolön, under förutsättning att de uppfyller vissa krav. Bland annat ska de vara ombord och gå i oceanfart minst 183 dagar under en tolv månadersperiod. När gränser nu stängs och vissa inte kommer ombord, eller kanske fastnar i en europeisk hamn, så finns det en risk att de inte kan uppfylla kraven. Lagen innehåller dock en skrivelse om omständigheter som sjömannen själv inte kan råda över, och Sjöbefälsföreningen har skrivit till Skatteverket och bett dem bekräfta att Corona kommer att räknas som en sådan.

– Skatteproblemet är en konsekvens av förbudet resande på grund av Corona. Vi har skrivit brev till Skatteverket om konsekvenserna för de enskilda sjömännen och vi hoppas att de så snart som möjligt ger oss ett svar som är positivt för de drabbade sjömännen, säger Mikael Huss.

### Branschen skrek efter folk

Hur länge restriktionerna på grund av Corona kommer att gälla är det i nuläget ingen som vet. Olika rederier gör olika bedömningar om när trafiken kan tänkas vara igång igen. För Sjöbefälsföreningens del är detta en prioriterad fråga så länge som det behövs.

– Det här har varit ett extremt tuftt läge som ingen har kunnat förutse. Ombudsmännen har jobbat från tidig morgon till sen kväll för att hantera alla förhandlingar. En stor eloge också till våra klubbordförande och förtroendevalda som har fått en enorm arbetsbelastning, men som hanterat det väldigt bra, säger Mikael Huss.

Själv är han ändå positiv inför framtiden, även om det ser mörkt ut just nu.

– Innan den här krisen hade vi väldigt låga arbetslöshetssiffror i branschen och arbetsgivarna skrek efter folk. När allt sätter igång igen så bådär det gott inför framtiden för våra medlemmar. **SC**

## Till dig som blivit varslad

Ett varsel är en förvarning från arbetsgivaren om att uppsägningar kan komma, i det här fallet på grund av arbetsbrist. Informationen ska gå ut både till de berörda fackliga organisationerna, och till Arbetsförmedlingen, och innehålla skälen till uppsägningarna, hur många som berörs och när uppsägningarna väntas ske. Arbetsgivaren är skyldig enligt lag att varsla till Arbetsförmedlingen, med kopia till det lokala fackförbundet, om minst fem personer i samma län riskerar att bli uppsagda.

Innan arbetsgivaren får säga upp personal måste de förhandla med den lokala klubben, eller med fackförbundet centralt om det inte finns någon klubb. Arbetsgivaren ska då redovisa hur de tänker sig att organisationen ska se ut framöver, vilka befattningar som ska vara kvar och hur arbetet ska kunna genomföras med ett färre antal anställda. Arbetsgivaren är också skyldig att göra en riskbedömning för att se hur omorganisationen påverkar arbetsmiljön för de som blir kvar.

Sedan ska arbetsgivaren upprätta en turordningslista baserat på anställningstid, där den som har kortast anställningstid står "först på tur" att bli uppsagd. Den anställdes sammanlagda anställningstid i bolaget räknas ihop och får tillgodoräknas. Det gäller alltså oavsett om den anställde har jobbat i olika positioner eller haft olika typer av anställningar, till exempel börjat som vikarie och sedan blivit fast anställd. All anställningstid i rederiet räknas.

Innan uppsägningarna får verkställas måste en omplaceringsutredning ske, för att se om det finns något annat arbete inom företaget som den anställde är kvalificerad för. När själva uppsägningarna verkställs så börjar uppsägningstiden. Hur lång den är beror på hur lång anställningstiden har varit och hur gammal den anställde är. Uppsägningstiden finns att hitta i avtalen på vår hemsida.

Men att företaget har varslat innebär inte automatiskt att de anställda kommer att bli uppsagda. Företaget kan dra tillbaka varslat och de anställda får då behålla sina arbeten. Företaget kan också välja att säga upp ett färre antal anställda än som först varslades.

## Ändrade regler i a-kassan

Regeringen har föreslagit en ändring av reglerna för att kunna få ut ersättning från a-kassan. Reglerna har tidigare varit att du måste ha varit medlem i tolv månader för att kunna få ersättning från a-kassan. Men enligt regeringens nya förslag ska detta ändras till tre månader. Kravet på arbetad tid sänks från 80 timmar i månaden under ett halvår, till 60 timmar i månaden under ett halvår.

Förutom en förkortad kvalificeringstid har regeringen också föreslagit en höjning av ersättningsnivån, från maximalt 910 kronor per dag till 1 200 kronor per dag före skatt under de 100 första ersättningsdagarna. För att få den högsta ersättningsnivån krävs att du hade en genomsnittlig lön på minst 33 000 kronor i månaden före skatt i ett år innan du blev arbetslös. Hade du en lägre lön så kommer du att få ut cirka 80 procent av din tidigare lön. Höjningen av ersättningsnivån och minskningen av medlemskravet gäller från och med den 13 april i år.

Om du inte hinner vara med i a-kassan i tre månader före att din anställning avslutas kan du ändå få ett så kallat grundbelopp. För att få hela grundbeloppet krävs att du har jobbat heltid i minst ett år. Även grundbeloppet höjs, från 365 kronor till 510 kronor per dag före skatt från och med den 13 april i år. För den som blir ofrivilligt arbetslös kommer karensen att tas bort, vilket gäller från och med den 30 mars i år.

Sjöbefälsföreningen rekommenderar sina medlemmar att gå med i Akademiernas a-kassa, AEA. Är du medlem i Sjöbefälsföreningen så är du välkommen att gå med hos AEA, även om du inte uppfyller deras krav på minst 150 högskolepoäng. Att vara medlem i AEA kostar 110 kronor i månaden. För mer information, och för att bli medlem, gå in på deras hemsida <https://www.akademikernasakassa.se>



# Allvarliga olyckor ökar

Förra året ökade antalet allvarliga sjöolyckor i Europa med över tio procent jämfört med året innan och fler ombordanställda miste livet. Samtidigt sjönk inrapporteringen av mindre allvarliga händelser och antalet rapporterade incidenter är fortsatt få. Det här visar den senaste sammanställningen av olyckor från Emsa.

TEXT LINDA SUNDGREN

Varje år rapporterar EU:s medlemsländer runt 3 000 olyckor och tillbud som inträffat på EU-flaggade fartyg eller i europeiska farvatten till den europeiska sjöfartsmyndigheten Emsa. Den senaste sammanställningen av dessa rapporter, baserad på händelser under 2018, visar att antalet mycket allvarliga olyckor ökade med drygt 14 procent jämfört med året innan, till 95 stycken. Inrapporteringen av mindre allvarliga olyckor minskade däremot till cirka 1 740 medan antalet incidenter planat ut med runt 500 rapporter.

– Helst hade man velat se en omvänd statistik, att antalet allvarliga olyckor minskade och incidentrapporteringen ökade, säger Patrik Jönsson, haverikoordinator på Transportstyrelsen. Om vi får veta vad som inte fungerar innan en olycka sker kan vi förbättra det förebyggande arbetet och få ett bättre underlag för våra riktade inspektioner. De riktigt allvarliga olyckorna rapporteras i stort sett alltid. Det är svårt att undanhålla dem eftersom de oftast involverar flera aktörer och uppmärksammas i medierna.

Majoriteten av de olyckor som sker till sjöss inträffar i de områden där fartygs-

trafiken är som intensivast. Olycksstatistiken i Europa toppas av Nordsjön med över 5 600 inrapporterade olyckor under perioden 2011 till 2018. Men även Östersjön ligger högt med drygt 1 800 olyckor under samma tidsperiod.

– Att det händer mycket här uppe är inte konstigt med tanke på hur extremt trafikerad Östersjön är med många fartyg som går i samma leder, säger Patrik Jönsson. Engelska kanalen och farvatten utanför Holland är andra exempel på hårt trafikerade områden där det sker mycket olyckor.

## Det vanligaste är att man snubblar

När det gäller fördelningen av de personskador som inträffar ombord stämmer den europeiska olycksstatistiken ganska väl överens med den Transportstyrelsen sammanställer för svenskt vidkommande. Den i särklass vanligaste skadeorsaken är att man halkar, snubblar eller faller. I Emsas statistik inkom nästan 300 rapporter i den här kategorin under 2018, vilket motsvarar 38 procent av samtliga inrapporterade personskador det året. Näst vanligast, 150 rapporter, var att man tappade kontrollen över ett verktyg eller en

maskin följt av skador på grund av ”kroppsrörelse utan fysisk stress” med strax under 150 rapporter. Sammanlagt rapporterades 941 personskador till Emsa under 2018. Majoriteten av de drabbade var ombordanställda och endast ett mindre antal passagerare. I den europeiska skadestatistiken går det inte att utläsa vilka yrkesgrupper ombord som är mest skadedrabbad, men Patrik Jönsson säger att det är troligt att fördelningen liknar den svenska statistiken.

– Hos oss är halk- och fallskador vanligast inom intendenturen där man ofta arbetar under tidspress, säger han.

De olyckor som leder till de allvarligaste skadorna inträffar främst inom driften.

– Framför allt handlar det om olyckor i samband förtöjningsarbeten där folk förlorar kroppsdelar, blir invalidiserade eller till och med omkommer. Det kan vara rekyler från trossar som brister, att man fastnar med händer och armar i spel eller klämmer sig, säger Patrik Jönsson.

Emsas olycksstatistik visar att antalet omkomna till sjöss sjunkit kraftigt sedan 2015, från över 100 dödsfall till färre än 40 år 2017. Men 2018 bröts den positiva trenden med 53 inrapporterade dödsfall. En majoritet av de avlidna var besättningsmedlemmar på lastfartyg medan 11 stycken arbetade på fiskefartyg. Dödsolyckor inträffar oftast i samband med kollisioner eller när fartyg förliser eller vattenfylls av andra orsaker, men det händer också att folk dör i bränder och explosioner.

Emsa-rapporten heter Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2019 och publicerades i november förra året. **LS**



## Ensure reliable engine performance

Innovative engineering since 1962



www.chris-marine.com

# APROPÅ CORONA:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



## 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](mailto:katarina.sjofartsklubb@telia.com) - [www.katarinasjofartsklubb.com](http://www.katarinasjofartsklubb.com)

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

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

# Kongressen blir uppskjuten

Sjöbefälsföreningen har hållit en extrakongress som har beslutat att ändra stadgarna så att den ordinarie kongressen kan skjutas upp. Nya datum blir preliminärt den 7–9 december 2020. TEXT SOFI CEDERLÖF

Sjöbefälsföreningen skulle ha hållit kongress den 2–4 juni på Radisson i Solna utanför Stockholm. Men på grund av de restriktioner som införts för att förhindra spridning av Corona så är det inte möjligt att hålla kongressen just nu. Bland annat så har ett mötesförbud för fler än 50 personer införts och regeringen avråder starkt från resor, även inom landet.

I Sjöbefälsföreningens stadgar står dock att kongressen ska hållas vart fjärde år i maj eller juni. Att flytta på kongressen skulle bryta mot stadgarna. Därför har styrelsen kallat till extrakongress för de nuvarande kongressombuden, som sitter under perioden juni 2016 till juni 2020. Extrakongressen hölls digitalt i mitten av april och behandlade två frågor. Dels en stadgeändring som ger styrelsen rätt att skjuta på

kongressen vid extraordinär händelse. Och dels att ge styrelsen ett bemyndigande att utse auktoriserad revisor för den kommande kongressperioden, då kontraktet med våra nuvarande revisorer löper ut.

Extrakongressen är avslutad och resultatet blev att 13 av 13 i styrelsen har röstat för stadgekomplettering, de fick dock inte rösta i revisorsfrågan. 27 av de 35 röstberättigade ombuden har avlagt sina röster. Samtliga röster var för styrelsens båda förslag, ingen röst däremot.

Det innebär att den ordinarie kongressen kommer att flyttas. Preliminärt datum blir istället den 7–9 december på Radisson i Solna. Det finns dock en risk att restriktionerna håller i sig ända till december. Sjöbefälsföreningen kommer att i god tid innan gå ut med information.


Detta innebär också att motionstiden öppnas upp igen. Enligt stadgarna ska motioner som kommit in senast tre månader före kongressens öppnande behandlas på kongressen. Detta innebär att den nya deadline för motioner blir den 7 september 2020. Om du vill skicka in en motion så skickar du den till [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se) och skriver motion i ämnesfältet.

Även medlemsmötena som skulle ha hållits inför kongressen i Stockholm, Göteborg och Helsingborg påverkas av detta, och har ställts in. Sjöbefälsföreningen återkommer med nya datum i höst, om restriktionerna har lättat.


De som är valda som ordinarie kongressombud till kongressen som skulle ha hållits i juni kommer att kallas igen till de nya datumen. Detta gäller även de som redan har tackat nej. Det innebär att de som redan kallats som suppleanter till juni-kongressen kanske inte får möjlighet att delta på december-kongressen. Alla ombud kommer att informeras personligen via mail om vad som gäller för just dem. **SC**

[www.furetank.se](http://www.furetank.se)


## THE NEXT GENERATION DUAL-FUEL (LNG) TANKERS ARE HERE NOW



Furetank continues to be the leader in developing efficient and environmentally friendly product and chemical tankers


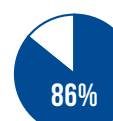
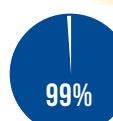
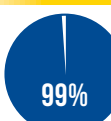



GOTHIA TANKER ALLIANCE



**ENVIRONMENTAL CARE WITH QUALITY**

Emissions reduced by:

 <b>55%</b> <b>CO<sub>2</sub></b>	 <b>86%</b> <b>NO<sub>x</sub></b>	 <b>99%</b> <b>SO<sub>x</sub></b>	 <b>99%</b> <b>PARTICLES</b>	 <b>50%</b> <b>NOISE</b>
--	--	---	---	---



## Certifikat förlängs ett halvår

Giltighetstiden för sjömäns intyg och fartygs certifikat förlängs generellt med sex månader, enligt ett regeringsbeslut i mars. Den svåra kris transportbranschen drabbas av på grund av coronaviruset gör att det kan bli besvärligt att förnya intyg och certifikat.

– Vi ser därför över vilka undantag som kan göras i regelverk för att underlätta för branscherna. Dagens beslut innebär att giltighetstiden för certifikat förlängs för att inte bli ett hinder för sjöfarten mitt i krisen, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth.

## Av- och påmönstring ska fortgå

Den 17 mars beslöt den svenska regeringen om ett inreseförbud för alla medborgare i länder utanför EU/EES och Schweiz. Avsikten var att i möjligaste mån stoppa smittspridningen av covid-19. I skrivande stund är förbudet förlängt och gäller åtminstone till och med 15 maj.

Redan i det ursprungliga beslutet fastslogs ett antal undantag från förbudet, bland annat personer med fast bostad i Sverige eller som har uppehållstillstånd. Dessutom undantogs "personal som transporterar gods och annan transportpersonal i nödvändig utsträckning".

Det visade sig snabbt att det rådde oklarhet om detta undantag generellt omfattade av- och påmönstrande sjömän med medborgarskap utanför EU/EES. Därför utfärdade polismyndigheten två veckor senare en skrivelse, där det uttryckligen framgår att sådana sjömän omfattas av undantaget för transportpersonal. Av- och påmönstring i Sverige ska alltså kunna fortgå i vanlig ordning oberoende av sjömannens nationstillhörighet.

## Career Event inställt – men appen finns

I likhet med i princip alla offentliga evenemang under våren tvingades Lambda, studentföreningen vid Sjöfartshögskolan i Kalmar, ställa in sitt evenemang Career Event. Just därför var det lite av en lycklig slump att man redan under förarbetet beslutat ersätta den traditionella tryckta katalogen med en app. Den går att ladda ner på telefonen, det är bara att söka på Career Event. Där finns en förteckning på alla företag som avsett att ställa ut på evenemanget.

– Ett av företagen, Northern Offshore Services, arrangerade anställningsintervjuer på Skype för de som var intresserade av sommarjobb, berättar Daniel Petersson, projektledare på Career Event. Eftersom de håller på med vindkraft, lär de behöva folk i samma utsträckning som vanligt. Andra företag kan följa det exemplet.

Alla studenter som undrar över något som de tänkt kolla upp vid det inställda evenemanget kan gå in på hemsidan careerevent.se eller kontakta Daniel på e-post projektledare@careerevent.se.



## CREATIVITY GENERATES VALUE

Stena Teknik is a common resource for all maritime related business units in the Stena Sphere and provides expertise in primarily maritime technology.

Stena Teknik carries out newbuilding projects from initial idea to delivery of an effective and fully operational ship or drilling vessel. We also provide general maritime technology advice and procurement services.

Stena Teknik conducts cutting-edge research and development in the maritime technology sector with focus on earning capability and cost reduction. Another important area is energy efficiency in order to minimize our environmental footprint.





### SJÖSPORTSKOLAN

Swedish Maritime Academy

**Effektiva och prisvärda kvalitetskurser**

Fartygsbefäl VIII (7 dgr.) Handh. snabba fartyg  
Maskinbefäl VIII (4 dgr.) Basic Safety Training  
BTM, CRM, ROC (2 dgr.), GOC, ECDIS (3 dgr.)

[www.sjosportsskolan.se](http://www.sjosportsskolan.se)

### SAFETY, QUALITY & ENVIRONMENT





www.veritastankers.com +46 31 97 33 50

# Blå tillväxt föreslår långsiktiga åtgärder

**Sjöfartens samarbetsorgan Blå tillväxt (Sjöbefälsföreningen, Seko sjöfolk och Föreningen Svensk sjöfart) har skickat en skrivelse till regeringen om sjöfartens framtid. Förslagen syftar till att stärka sjöfartens situation efter den nuvarande globala krisen till följd av det nya Coronaviruset. Bland annat följande åtgärder föreslås:**

- Nedsätta farledsavgifter. Det skulle bidra till att flytta över gods från land till sjö, vilket gynnar miljön. Nedsättningen kan riktas särskilt till de fartyg som har den högsta miljöprestandan.
- Förnya isbrytarflottan och anslagsfinansiera vinterväghållningen. Den senare åtgärden skulle jämställa sjöfarten med övriga transportslag.
- Utveckla tonnageskattesystemet. I dag finns begränsningar som bland annat gör att fartygen bara får gå till max 25 procent på svensk kust. Systemet kan också differentieras, så att de mest miljövänliga fartygen gynnas, ett system som införts i Portugal och som flera andra EU-länder överväger.



- Ersätt stämpelskatten med en stämpelavgift som motsvarar myndigheternas kostnader. Detta skulle särskilt gynna nya fartyg med miljöinvesteringar, eftersom extrakostnaden försvinner.
- Återställ nettomodellen. Det innebär bland annat att redan fattade beslut som att även specialsjöfart ska omfattas verkligen genomförs och att motsättningarna mellan ambitionerna för svensk sjöfart och skattelagstiftningen undanröjs.

*TT-Line är marknadsledande inom färjetrafiken mellan södra Sverige och kontinenten. Med upp till 18 avgångar per dag sammanfogar TT-Line de största Östersjö-hamnarna Travemünde och Rostock, Świnoujście och Klaipeda, med södra Sveriges knutpunkt, Trelleborg, - en av de mest trafikerade hamnarna i Sverige.*

*TT-Line fraktar omkring 900.000 passagerare, upp till 200.000 bilar och mer än 400.000 lastbilar per år. Inom TT-Line sysselsätts för närvarande cirka 800 personer ombord och vid landkontoren i Travemünde, Rostock, Trelleborg, Świnoujście och Klaipeda.*

*Tillförlitlighet, kvalitet, punktlighet och miljömedvetenhet - det är några av de värden som den privata sjöfartsgruppen TT-Line erbjuder sedan mer än 55 år. Dessutom en snabb, grön, prisvärd förbindelse över Östersjön mellan Tyskland, Polen, Litauen och Sverige med 7 moderna RoPax färjor.*

## Vi söker behörig driftspersonal inom nautiska- och tekniska avdelningarna samt cateringpersonal

Vi söker dig som trivs med att arbeta i ett ombordteam som är sammansvetsat och ambitiöst, lojalt och vars kompetens du kan ta till vara och utvecklas i. Du är van att arbeta mot högt uppsatta mål, du är driven och villig att ta ansvar för den dagliga driften.

Är du en problemlösare som gillar högt tempo, som kavlar upp ärmarna och hittar lösningar på små och stora problem?

### Vi söker vikarier inför sommaren inom samtliga avdelningar ombord!

- Är du utbildad tekniker eller elingenjör med några års erfarenhet
- Har du just avslutat en sjöutbildning och vill jobba praktiskt för att lära dig mer om RoPax-trafik?
- Eller brinner du för service och vill vara vårt ansikte utåt inom cateringavdelningen ombord?

Välkommen med din ansökan, vi kan erbjuda schema under hela sommarsäsongen, med eventuell förlängning på vissa positioner.

**Vi har ett glatt gäng ombord som står stadigt när det gungar. Ibland kan det finnas uppförbackar, men då hjälps alla åt och tillsammans blir teamet som starkast!**

**Ansökning sker via hemsida [www.ttline.com](http://www.ttline.com) /Jobba hos oss**



## Finlandsfärjor får statligt stöd – av Finland

Nio färjor på tre olika linjer kommer att få ekonomiskt stöd av den statliga finska Försörjningsberedskapscentralen. Två av de berörda linjerna går på Sverige, Åbo-Långnäs-Stockholm och Vasa-Umeå, och åtminstone en svenskflaggad färja får del av stödet, *Galaxy*. Stödet uppgår till sammanlagt 45 miljoner euro.

Bakgrunden är att linjernas godstransporter anses kritiska för landets folkförsörjning, i ett läge när passagerartillströmningen på linjerna praktiskt taget har upphört på grund av coronakrisen.

Stödet beviljas i första hand fram till slutet av juni och kan förlängas om läget så kräver.

Beslutet har väckt skarp kritik från de finländska sjöfacken i den del stödet som utbetalas även till svenskflaggade *Galaxy* och estniskflaggade *Megastar*.

”De här staterna kunde stöda sin sjöfart själva om de vill att frakten till deras hemländer sköts trots coronaepidemin”, påpekar fackförbunden i ett gemensamt uttalande.

Transportföretagen i Sverige har hemställt om ett allmänt riktat stödpaket till transportföretag, liknande ett initiativ från regeringen och Folketinget i Danmark i mars. Transportföretagens hemställan gäller allmän kompensation för de stora inkomstbortfallen och pekar inte specifikt ut behovet av att säkra godstransporterna.

## Begagnad matolja blir fartygsbränsle

Stena Bulk testar för närvarande begagnad matolja, MR1-100 biobränsle, i ett av sina tankarfartyg, *Stena Immortal*. Bränslet uppges minska utsläppen av koldioxid med 83 procent och även ge betydligt lägre utsläpp av svaveloxider. Beräkningarna är gjorda på en livscykel, det vill säga de innefattar även produktion och distribution av bränslet.

– Avsikten är att pusha på industrin och bana väg för en mer miljömässigt hållbar sjöfart, säger Stena Bulks vd och koncernchef Erik Hånell till Sjöfartstidningen.

## Stora knarkbeslag i Uddevalla hamn

Vid två tillfällen i år, i januari och mars, har tullen beslagtagit stora narkotikamängder i fartyg från Barranquilla i Colombia. I januari tog man 25 kilo kokain, vilket då ansågs vara det största knarkbeslaget i Uddevalla på 30 år. Hur stort beslaget i mars var är polisen förtegen om, men tre personer häktades misstänkta för ”synnerligen grov narkotikasmuggling”, vilket ger en fingervisning om att beslaget var betydande.

Tillslaget var inte slumpmässigt. Tullverkets kriminalenhets biträdande chef Gill Eriksson säger till Sjöfartstidningen att de väljer ut fartyg efter en noggrann riskbedömning, där de bland annat tittar på vilka hamnar fartyget har anlöpt före svensk hamn.


**Sjömanskyrkan Stockholm**



**Nynäshamn**  
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

**Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.**

Våra verksamheter är

- Fartygsbesök i Stockholm, Södertälje, Nynäshamn och närliggande hamnar.
- Läsrumsverksamhet
- Gudstjänstliv
- Diakoni
- Pensionärs- och föreningsverksamhet

**Kaknäs Sjömanscenter**  
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



Telefon: 08-556 943 30  
E-post: info@sjomanskyrkan.com  
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



**WHEN EDUCATION MATTERS**



**ÖCKERÖ MARITIME CENTER**



# Är det för dyrt att avskeda?

Svenskt Näringsliv med närstående organisationer och tankesmedjor förtröttas inte i kampen mot anställningskyddslagen (LAS). Juristen Stig Gustafsson reder ut.

På senare tid har Svenskt Näringsliv börjat ondgöra sig över att det är för dyrt att säga upp anställda. LAS har spelat ut sin roll säger man. Det har blivit en kostnadsfråga för arbetsgivaren – ”problemet med LAS är att du inte vet hur stor kostnaden blir för en uppsägning”. Här tänker man på alltifrån kostnader som hänför sig till själva uppsägningsprocessen i form av tidsåtgång för förhandlingar mellan parterna och eventuell rättegång och skadestånd. Enligt LAS har ju arbetstagaren rätt att i en uppsägningsprocess kvarstå i anställningen med full lön till dess dom är avkunnad. ”Det måste bli billigare att säga upp!” är budskapet.

## Vi skulle vara tillbaka på 1800-talet

Hur ska man då komma till detta idealtillstånd? Teknikföretagen – som är det tyngsta förbundet i SN – har modellen: Det ska bara finnas ett anställningskontrakt träffat mellan en arbetsgivare och en arbetstagare som löper tillsvidare eller på viss tid. Inga kollektivavtal. Båda parter kan säga upp avtalet och uppsägningen ska inte kunna prövas i domstol. Därmed skulle vi vara tillbaka i 1800-talet. På den tiden hade man denna köprättsliga syn på anställningsavtalet där man betraktade arbetstagaren – säljaren som sålde sin arbetskraft – och arbetsgivaren – köparen – som jämställda parter i ett avtalsförhållande. En syn som man redan i början av

1900-talet började göra upp med.

Det var länge sedan man upplevde en så oförblommerat partisk och enkelspårig syn på anställningsförhållandet. Teknikföretagens förslag skulle innebära ett återinförande bakvägen av arbetsgivarens fria uppsägningsrätt och återupplivande av gamla § 32 i Svenska Arbetsgivareföreningens (SAF) stadgar om att arbetsgivaren har rätt att ”fritt anta och avskeda arbetare”. Fram till 1974 innebar denna ordning att § 32 betraktades som gällande rätt – även av Arbetsdomstolen (AD). AD konstaterade i en dom så sent som 1967 att ”det är en allmänt vedertagen rättsgrundsats att arbetsgivaren har en fri uppsägningsrätt”. För att förstå vad som avses med uttrycket ”allmänt vedertagen rättsgrundsats” får man gå tillbaka till 1800-talets och äldre tiders rättsfilosofier som utgick ifrån att det fanns en ”naturrätt” given av Gud som man kunde hänvisa till när man inte kom på något bättre. AD ignorerade också att huvudavtalen både på tjänstemannasidan och LO-sidan sedan 1964 hade en bestämmelse om att det krävdes saklig grund för uppsägning. Visserligen kunde en uppsagd arbetstagare med återopande av avtalet aldrig få tillbaka jobbet utan bara ett mindre skadestånd.

Vad man från arbetsgivarhåll främst kritiserar i LAS är turordningsreglerna. SN anser att turordning ska grundas enbart på kompetens och skicklighet – helt med bortseende från anställningstiden. Vem

som är mest kompetent och skickligast ska avgöras av arbetsgivaren. Men utan turordningsregler där objektiva kriterier som anställningstid måste finnas med i bedömningen är vi tillbaka i arbetsgivarens godtycke och i praktiken en fri uppsägningsrätt för arbetsgivaren. Därför är turordningsreglerna centrala i LAS.

## Varning för skiljedom

Anställningstvister avgörs så gott som alltid i domstol – antingen i AD, eller när det gäller en oorganiserad arbetstagare, i tingsrätt. En tingsrättsdom kan överklagas till AD. AD:s domar kan däremot inte överklagas – AD är sista instans. En anställningstvist kan också avgöras av skiljemän om det finns en skiljeklausul i ett enskilt anställningsavtal. Det förekommer att högre tjänstemän med fina titlar som disponent, direktör eller liknande har ett anställningsavtal med en klausul om att tvist om anställningen ska avgöras av skiljemän. Ofta handlar det om oorganiserade arbetstagare.

Fackliga organisationer avråder alltid sina medlemmar att träffa anställningsavtal med skiljeklausul. Nackdelarna är flera. Framför allt är skiljedom ett dyrt förfarande. Den som förlorar en tvist i ett skiljeförfarande får betala alla rättegångskostnader – inte bara sina egna och motpartens advokatkostnader utan även ersättningen till skiljemännen. Den totala kostnaden som den förlorande parten får betala i exempelvis en anställningstvist rör sig i regel om 400 000–500 000 kronor. Helt klart är att skiljedom inte lämpar sig för vanliga anställningstvister. Varning alltså! **SG**



## JOWA - clean water worldwide

JOWA RO är ett färskvattensystem som med miljövänlig Reverse Osmosis teknik producerar ett utmärkt dricksvatten. Med hög kvalitet och senaste teknik erbjuder vi ett användarvänligt och robust system som klarar de allra tuffaste förhållandena till havs.

I över 60 år har JOWA levererat utrustning till den internationella sjöfartsindustrin. Vår främsta produkt, länsvattensseparator, är tillsammans med många av våra andra system gjorda för att skydda den marina miljön i enlighet med MEPC's direktiv. I JOWA familjen ingår även ett stort urval av produkter för färskvattenhantering ombord såsom vattenfilter, sterilisatorer och färskvattenanläggningar.

Från vårt huvudkontor i Källered, Sverige har vi etablerat ett världsomfattande nätverk av representanter för optimal service till våra kunder.

Läs mer på [JOWA.COM](http://JOWA.COM) #madeformarine



# Vice ordförande har ordet

Ojdå, vad var det som hände? Och så fort också. Svaret är förstås coronaviruset som överraskade varenda en av oss. Men hur kunde det gå till? Inga larm från någon myndighet innan det var alldeles för sent. Det är bara en knapp månad sedan min flickvän och jag satt i hennes hytt och beställde en resa till Nederländerna i början på april för att möta våren! Så blåögda och naiva kan vi väl inte ha varit? Visst, de första sjukdomsfallen hade dykt upp i Sverige men ingen från officiellt håll hade sagt något om att inte resa! Med efterklokhet så har vi väl alla undrat över vart alla passagerare tagit vägen, från januari och framåt har resandet varit historiskt lågt, men inte kunde jag koppla ihop det med detta. Något positivt i detta är att de stora specialkrusningarna endast är uppskjutna till hösten, inte avbokade.

I alla fall, runt mitten på mars blir det skarpt läge. Först ut är Birka och Eckerö som det går riktigt dåligt för, sedan Viking och Tallink Silja. Endast Stena Line varslade fullt från början. Och det är bråttom, och insatserna är höga för både arbetstagare och arbetsgivare. Förhandlingarna går i rekordfart, alla rederier blöder pengar. På 7-8 dygn har man enats om ett avtal som reglerar den nya korttidspermitteringen. En sak som ingen redare eller personal för den delen skulle klara sig utan i det här krisläget. Du kan ju fundera själv om det är värt att ta en något lägre lön ett tag mot att kvarstå i anställningen? Sedan snabbt ut till rederierna för att mangla fram de lokala avtalen. Alternativet var faktiskt varsel om uppsägning för hela befälskåren i färjetrafiken. Resultatet blev att SBF lyckades rädda jobben för sina medlemmar på ostkusten. Sedan kan man tycka att Sarf till en början var något ointresserade och senfärdiga.

Så nu tillhör jag de som är korttidspermitterade till 60 procent med nästan full lön, sen får vi se hur kort eller lång tid det blir. Våra kollegor under finsk flagg har det inte lika bra under permitteringen, då stryps lönen direkt. Och eftersom det råder reseförbud både i Sverige och Finland, så går vi nu som lastfartyg på Åbo-Stockholm-linjen med absolut minimibemannning och tillstånd att ta max 100 pax som har synnerliga skäl. Fartygen på Stockholm-Helsingfors ligger vid kaj och väntar för tillfället. Huvudsaken är, tycker jag, att när några fartyg går som vanligt skänker det tillförsikt hos den vanliga människan, samt att våra redare tjänar åtminstone någonting. Dessutom

har finska staten lovat att gå in med stödpengar i tre månaders tid då vi fyller en funktion som är viktigt för samhället.

Vad som är tråkigt är det som våra långvikarier och sommarsäsongare gick till mötes när de klipptes av omedelbart. Där förlorar vi många duktiga medarbetare, som det har investerats en hel del tid och pengar i. Från rederiet jag arbetar för skickades ut ett mail som kändes iskallt, till de som fått lämna sina jobb. Så på vår avdelning överlade min chef med sin chef och resultatet blev att vi skickade ut ett mail innehållande mer empati, stöd och "vi har inte glömt dig" som en förberedelse inför den framtid som vi alla hoppas på.

En annan sak som har dykt upp är att det råder en hel del förvirring om medlemskap i facket och a-kassa och det förekommer lika mycket hos oss i SBF som i Seko-kollektivet. Bägge organisationerna borde mycket mer betona vikten av ett medlemskap i en a-kassa och ett medlemskap i en facklig organisation (det är inte snyggt att snylta på andras solidaritet). Samt information att om man endast tillhör en fackförening så får man ingen a-kassa!!!

Eftersom jag bor i Finland så har jag en lite annan utblick över det här med coronaviruset. Jag gillar den svenska modellen, med så lite förbud som möjligt och ett stort ansvar på individnivå. Rätt eller fel vet vi inte än, men det borde vara angeläget att ha ett så normalt samhälle som möjligt. Där jag bor genomför man förbud och använder polisen som övervakare.

Från min privata horisont har coronaviruset påverkat mitt liv på ett sätt som jag inte kunde förutse. I och med att man inte får resa mellan Sverige och Finland så kan jag inte träffa den människa som jag allra helst vill umgås med, det vill säga min flickvän i Sverige. Vi kan bara hoppas att man snabbt lyfter dessa reseförbud även om jag förstår nödvändigheten av att begränsa spridningen. Nåväl, en dag i taget, så kommer vi till en punkt där man kan börja resa igen.



JAN HÄGGBLM

**THUNBOLAGEN**  
ERIK THUN AB

**Leading the development towards sustainable coastal shipping**

Follow us on:  
@thuntankers  
thungroup  
www.thun.se



– Vi har det stressigt idag. Tätt turlista gör att vi knappt hinner lossa innan vi ska iväg. Jag tror att det kan bli svårt att klara detta höga arbetstempo på sikt, säger Jens Sandin, för dagen överstyrman på TT-Lines *Peter Pan*.

## Corona-krisen: Oförändrade turer – längre törnar

Reportaget på *Peter Pan* gjordes före den globala kris som utlöstes av covid-19. Sjöbefälen talade med TT-Lines klubbordförande Jens Sandin under påskveckan om vad som har ändrats med anledning av detta. Passagerarantalet har sjunkit, vilket har lett till några permitteringar inom catering. Även godstrafiken har minskat något men inte mycket.

– Hade det varit "gamla" *Peter Pan*, före förlängningen, hade vi nog gått ganska fulla, säger Jens.

Turerna är samma som förut, men avlösningssystemen har ändrats ganska drastiskt. Rederiet anser sig tvingat att ta hänsyn till internationella karantänsbestämmelser, vilket medför dels att alla avlösningar sker samma dag, dels att ombordtörnarna förlängts från två till tre veckor. Befälet, som normalt jobbar 2/3, jobbar tills vidare 3/3 – 3/6. TEXT BENKT LUNDRÉN



# Nya turer ökar pressen på *Peter Pans* befäl

TT-Lines fartyg är som en förlängd väg mellan den europeiska kontinenten och Sverige, och ett givet inslag i södra Östersjön. Rederiet har sedan ett par år en ny ägarbild vilket påverkar verksamheten.

– Jag upplever att det är ett starkare fokus på att skapa tillväxt och det har blivit betydligt tuffare att jobba ombord, berättar Jens Sandin som är omväxlande avlösande befälhavare och överstyrman på ropaxfartyget *Peter Pan*. TEXT JOHAN ERICHS FOTO CLAES HALL

**TRELLEBORG** JANUARI 2020

TT-Lines klassiska och stilrena logo lyser på långt håll från *Peter Pans* vita skrov när hon inväntar avfärd från Trelleborgs imponerande hamn- och logistikanklägning. Överstyrman Jens Sandin har fullt upp på rymliga nedre lastdäck där han med hjälp av två slitna skyltar i sina händer, försöker att dirigera ombordkörande fordon till rätt filer.

– Numera lägger vi oftast till både i Rostock och i Travemünde på dessa resor och därför är det viktigt att fordonen dirigeras för att stå rätt placerade så att de smidigt kan köra av i rätt hamn. Men ett par gånger i veckan är det ändå förare som hamnar fel och tvingas följa med fartyget till Travemünde som ligger väster om Rostock, förklarar Jens som för dagen är överstyrman. Vanligtvis delar han upp sitt tvåveckorspass genom att första veckan vara överstyrman och andra veckan skeppare eller, mer korrekt, avlösande befälhavare. Normalt arbetar han två veckor och är ledig tre.

– Det är lite rörigt med två befattningar och hade jag fått välja skulle jag helst vara skeppare på heltid eftersom det är en mer övergripande syssla, som överstyrman är du hela tiden mer direkt involverad i den dagliga driften.

Den normala rutten för *Peter Pan* är från Trelleborg till Travemünde och därefter

till Rostock och sedan tillbaka till Trelleborg. Fartyget går även turer mellan Trelleborg och Swinoujscie.

– Turlistan är numera väldigt annorlunda jämfört med förr. Tidigare gick vi fram och tillbaka mellan Trelleborg och Trave och det var ganska okomplicerade lastningar. Samma turlista varje vecka gjorde att vi fick in bra och fungerande arbetsrutiner. Men så är det inte idag. Nu är turlistan annorlunda och det är krav på en annan flexibilitet. Jens Sandin fortsätter: – Det är korta hamnuppehåll och väldigt mycket last. Det är mer slit för oss idag och tiden räcker inte till för att sköta annat än de rent driftmässiga uppgifterna. I Rostock ska vi lossa på 30 min och det är svårt att hinna när vi som oftast har fulla fartyg.

## Förlängning av fartyget

Rederiet fick nya ägare 2013 när två tidigare tyska ägare köpte ut övriga ägare och det har blivit skärpt fokus på lönsamhet och verksamhetsutveckling.

Årsskiftet 2017/2018 förlängdes fartyget med 30 meter och fick ett extra däck. Förlängningen gjordes vid varvet German Dry Docks i Bremerhaven.

– Det ser fint ut exteriört och många utomstående gratulerade att det blev *Peter Pan* som förlängdes. Men ska jag vara ärlig har det varit inkörningsproblem, mycket efterarbete och korrigeringar som varit nödvändiga. Jag insåg tidigt att för-

längningen skulle innebära problem och merjobb som skulle lösas av samma antal i besättningen som före förlängningen.

Det nya däckets innebär möjlighet att lasta ytterligare 26 trailrar.

## Psykisk belastning

Jens Sandin började hos TT-Line 2005 som andrestyrman på gods färjan *Huckleberry Finn*.

– En stor skillnad är att det är mindre personal idag, både ombord och i land. Det har ökat arbetsbelastningen per individ. Det är tuffare för oss med mindre tid att sköta kommunikation och att vara med i underhållsarbetet. Det trista är att det är svårt att känna att man hinner göra något riktigt genomarbetat och vara nöjd med sin prestation. Vi skulle behöva fler befäl på däck för att på ett bättre sätt kunna fördela arbetet med starkare fokus på olika uppgifter. Idag känns det som om du alltid ligger minus, berättar Jens.

Den fysiska arbetsmiljön var under många år i blickpunkten inom sjöfarten. Dels utifrån arbetet att bygga en tryggare och säkrare arbetsmiljö men även i form

”En stor skillnad är att det är mindre personal idag, både ombord och i land. Det har ökat arbetsbelastningen per individ.

av en säkerhetsaspekt för att effektivt kunna hantera en nödsituation ombord. På senare år även som ett inslag för att positivt påverka personalens välbefinnande och trivsel på arbetet. Men fokus håller på att, som på många andra håll i samhället,



### Jens Sandin

**Befattning:** Befälhavare/Överstyrman

**Ålder:** 41 år

**Bostadsort:** Jämsjö i Karlskrona

**Familj:** Sambo och en hund, labrador.

**Utbildning:** Sjöbefälsskolan i Kalmar

**Startår inom branschen:** 1997

**Mål i arbetet:** Att åstadkomma förbättringar

**Personligt mål:** Att leva och må bra

glida över mot den psykiska arbetsmiljön. En aktuell studie från Chalmers visar att psykisk ohälsa är den andra vanligaste orsaken vid sjukskivning bland sjöfolk.

– Det märks signaler på oro och ökad psykisk ohälsa även inom sjöfarten. Det är inte en fråga som diskuteras i annan form än att stressen och känslan av otillräcklighet påverkar oss negativt. Snacket om att "gå i väggen" har jag aldrig riktigt tidigare förstått men börjar nu inse vad det kan handla om efter att en kollega drabbats av utmattningssymptom.

*Vilken inverkan har du som befäl ombord när det gäller att skapa en trygg arbetsmiljö?*

– Förr kunde skepparen ta initiativ till olika fritidsaktiviteter ombord. Idag skulle det aldrig fungera att få ihop folk till aktiviteter, det finns helt enkelt inte tid och det är synd, menar Jens.

### Autonom drift

*Ledarskap är ett begrepp som ligger invävt i befälens axelklaffar. Tillplattad organisation, ökat krav på konsensus och ambitionen att alla ska kunna komma till tals före beslut är inslag i ett så kallat modernt svenskt ledarskap. Hur fungerar ledarskapet ombord på Peter Pan?*

– Det är tuffare idag. Självt har jag alltid försökt att hålla en schysst inställning och har haft lätt att komma överens med personer ombord. Men idag känns det som om det nästan krävs att jag blir lite förbannad för att saker ska bli gjorda och prioriterade.

Även ledarskapet från land har påverkats enligt Jens Sandin.

– Mer krav och tuffare. Under min uppväxt inom sjöfarten var verkligen skepparen "the big boss". Idag känner jag mig mer som en av många medarbetare i organisationen.

*Sjöfarten, och i synnerhet framdriften av fartyg, befinner sig i en process med en rad olika nya tekniska inslag, som autonom drift, fjärrstyrning och olika driftinriktade miljöbesparingseffekter. Hur kommer driften att påverkas av nya krav utifrån stärkt säkerhet och skärpt miljöhänsyn?*

– Rent tekniskt är det möjligt att övergå till autonom drift. Men jag frågar mig vad som är syftet. Personalen måste ändå finnas ombord eftersom det finns så mycket annat att göra, inte minst i samband med lösning av olika problem och all administration och kommunikation, det ringer ju hela tiden när man är på bryggan.

Sea Traffic Management kommer på



sikt att införas som stöd för guidning och trafik kontroll.

– Jag ser positivt på det. Allt som kan stärka säkerheten är av godo. För oss som går i kända vatten är det inga problem även om det kan vara trångt i farleden Kadettrännen nära tyska kusten, där kommer ibland många nya fartyg och som beslutsstöd för dem kan ett externt guidningssystem säkert vara till nytta.

### Tuff konkurrens

Konkurrenssituationen över Östersjön har hårdnat och blir säkert ännu skarpare när den fasta förbindelsen över Fehmarn Baelt beräknas stå klar 2028. TT-Line är ensam på rutten Trelleborg-Travemünde. Främsta konkurrenten är Finnlines som seglar mellan Malmö och Travemünde.

*Vad krävs för att klara den nuvarande och den framtida konkurrensen?*

– Nya inslag och att rederiet satsar. Som att vi började med att gå på Swinoujscie i Polen och Klaipeda i Litauen. Det kan finnas andra destinationer som är intressanta och det behöver inte nödvändigtvis bara vara runt Östersjön.

Jens Sandin är ordförande i den lokala fackklubben för Sjöbefälsförbundet.

– Tyvärr har intresset för facket och det fackliga arbetet minskat i takt med att de gamla eldsjälarna slutat. Generellt är det fackliga intresset här ganska svalt. En förklaring kan vara att vi har ganska bra villkor och avtal. Självt har jag alltid varit intresserad av det fackliga men skulle gärna se att jag hade mer tid att ägna åt arbetsmiljöfrågor, pensionsvillkor etc. Det är lite olyckligt att skepparen är fackligt ombud eftersom det blir lite konflikt. I kontakt med mina chefer så är jag det i egenskap av skeppare och ska föra deras talan. Vid andra tillfällen ska jag föra befälens talan. Det vore bättre om någon andrestyrman vore fackombud och naturligt kunde trycka på och driva frågor.

*Vilka fackliga frågor står idag högst på agendan?*

– Överlag verkar folk nöjda med löner. Det är snarare de ökade kraven, den psykiska arbetsmiljön med risk för psykisk ohälsa som är angelägna frågor. Jag tror att välbefinnandet hos individen blir en viktig framtidsfråga som vi måste börja diskutera på allvar. Det är viktigt att parterna kommer överens om en väg framåt i denna fråga annars finns det risk att det tvingas fram en lagstiftning och det känns onödigt stelt. Även brott mot vilotidslagen är ett viktigt ämne att bevaka. **J E**



Eftersom Peter Pan lossar i både Rostock och i Travemünde är det viktigt att lastbilar och privatbilar hamnar i rätt filer ombord. – Jag försöker visa och styra så gott jag kan men ofta är det någon som ändå hamnar fel. En privatbil kan vi i regel få ut men en lastbil är omöjligt, berättar Jens Sandin.



#### PETER PAN

Byggår 2001

Längd 220 meter (efter ombyggnad)

Lastkapacitet 3670, cirka 240 trailrar

Lastdäck Fyra stycken

Passagerarkapacitet 744 personer



# Kalmars nye prefekt

Den 9 mars tillträdde en finländsk IT-tekniker tjänsten som prefekt på Sjöfartshögskolan i Kalmar. Björn Pundars har även sjökaptensexamen och en gedigen erfarenhet som seglare. Men inledningen på jobbet blev dramatisk på ett sätt som ingen hade kunnat förutse.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN



När Björn Pundars i höstas sökte den utannonserade tjänsten som prefekt vid Sjöfartshögskolan i Kalmar hade han knappast i sina vildaste fantasier kunnat ana hur starten skulle bli. Två dagar innan Sjöbefälen träffar honom i tjänsterummet (vi hälsade försiktigt med knytnävarna mot varandra) beslöt regeringen att all undervisning på gymnasiet och högskolorna skulle ske på distans för att minska smittspridningen av Coronaviruset. Så de lokaler som bara några dagar innan vimlade av unga studenter gapar nu ödsligt tomma.

Själv tillhör han dem som tar det ganska lugnt.

– Det är typiskt att det här virusutbrottet sammanföll med den vanliga säsongsinfluensan, påpekar han och syftar på att många människor är förkylda och snuviga utan att det handlar om corona-viruset.

– Och nog är det lite hysteriskt, när folk börjar hamstra livsmedel. Det finns ju inget som tyder på att varutransporterna drabbas.

Virusutbrottet drabbar däremot honom personligen genom att han tvingats ställa in påskresan till familjen i Vasa.

– Alla inresande måste sitta två veckor i karantän, och då är det rätt meningslöst att åka!

*SB: – Har det talats något om vad det eventuellt får för konsekvenser för studenternas ombordpraktik?*

– För tillfället har vi möjlighet att göra ombordpraktik, förutsatt att rederierna tillåter det. Studenterna har givetvis möjlighet att acceptera, avbryta eller uppskjuta praktiken. Vi bevakar de riktlinjer som finns och anpassar oss till dem.

### Autonoma fartyg långsiktig vision

*SB: – Vad var det som lockade dig till Kalmar efter att ha levt hela livet i Finland?*

– Jag tycker om utmaningar, och det händer så mycket i branschen: tonnageskatten, miljöproblematiken, diskussionen om autonoma fartyg. Riktigt hela livet har jag inte bott i Finland, jag bodde ett drygt år i Italien och jobbade åt Wärtsilä.

Långt innan det blev aktuellt att söka tjänsten i Kalmar hade han börjat arbeta med en avhandling om just utbildning. Den ska leda fram till en examen som master engineer, Autonomous Maritime Operations. Han har en teknisk bakgrund med en magisterexamen i IT och har varit ansvarig för IT-frågor inom Wärtsilä i 18 år.

*SB: – Hur ser du på idén om autonoma fartyg?*

– Det är ett mångtydigt begrepp, svarar han med ett försiktigt leende. Det handlar om olika grader av fjärrstyrning från land till fartyg helt utan besättning. Fjärrstyrning är ett hett ämne i dag, men finns kompetensen? Ja, delvis, men den behöver definitivt utvecklas. Och STCW-konventionen styr sjöfarten, IMO är inte direkt något organ som arbetar snabbt. Och säkerheten är förstås det viktigaste.

– Helt autonoma fartyg, utan besättning, är något som ligger långt fram i tiden. Kort färjetrafik mellan till exempel Kalmar och Öland kan vara möjligt inom en kortare tidshorisont. Helt autonoma Finlandsfärjor är något mycket avlägset.

– Däremot har vi kommit en bit på väg mot automatisk angöring, autodockning med hjälp av magneter. Ett sådant system finns bland annat i hamnen i Tallinn och inom kort på en snabbfärja mellan Rönne på Bornholm och Ystad.

### Positivt intresse i Finland

Björn är förstås fullt medveten om den besvärliga situationen för Sjöfartshögskolan med minskade anslag, ett problem som beskrevs i intervjun med företrädaren Ted Bågfeldt i SB nr 8/2019. Han uttalar sig försiktigt, men det är uppenbart att han ser en skillnad i inställningen till sjöfart och sjöfartsutbildning mellan sitt gamla hemland och det nya.

– Det finns ett positivt intresse i Finland, där det är fler sjöbefälsstudenter i relation till den totala folkmängden. Det finns fyra sjöbefälsskolor, och i varje fall den i Åbo, som jag har inblick i, har haft sina utbildningsplatser fyllda. Men där tar man in studenter från andra länder också.

– Vi får se i slutet av april hur det ligger till med söktrycket till hösten, något som givetvis har stor betydelse. Det gäller att vända på alla stenar. Det är viktigt att peka på möjligheten att använda utbildningen även till andra områden än att arbeta till sjöss.

Björn har lång erfarenhet av sjön men då i huvudsak i fritidsbåtar. Han har seglat sedan ungdomsåren och varit seglingslärare sedan 1989. Han anser att det finns en hel del gemensamma element mellan yrkes- och nöjessjöfart. En gång seglade han från Stockholm till Kalmar via Gotland och Öland. En annan gång anlidade en kompis honom som expert för att ta hem en båt från Rotterdam.

– Jag hade förberett honom på att Nord-

sjön kan vara både blåsig och dimmig, men vi hade solsken hela vägen!

### Kulturskillnader

Åter till den mycket udda arbetssituationen som skolan hamnat i efter beslut av regeringen. Från dagen innan intervjun gjordes läggs all salsundervisning ned, allt görs på distans. Det blir en utmaning att bibehålla kvaliteten med beaktande av försiktighetsåtgärderna.

– Finland var före Sverige med beslut om distansundervisning, påpekar han.

Det finns nog en kulturskillnad, där finnarna är mer vana att hantera kriser.

– Jag har över huvud taget alltid varit intresserad av kulturskillnader mellan olika länder och folk. Det är viktigt att känna till sådana skillnader för att kunna kommunicera. Även inom ett land finns kulturskillnader. Det sägs att finländare är tystlåtna, men det gäller enligt min mening de finskspråkiga mer än svenskspråkiga. Det gör att det finns en starkare diskussionskultur i Sverige.

– Å andra sidan är man bra på att enas om problemlösningar i Finland. Det fanns ett problem med brist på styrmansjobb, som gjorde att sjökaptensstudenter hade svårt att jobba in sjötid för att få ut sin sjökaptensbehörighet. Det var billigare att anställa filippinska styrmän. Men då enades man om att inrätta befattningar som juniorstyrmän. Det är ett bra exempel på hur alla aktörer kan samarbeta.

Björn berättar om en kuriös erfarenhet av kulturskillnader från Sydkorea.

– Jag var där för att förhandla om ett kontrakt åt Wärtsilä. Förhandlingarna var långa och tidvis rätt spända. Men när vi på kvällen gick ut och åt tillsammans, var spänningen omedelbart som bortblåst! Det var en intressant upplevelse.

Björn har alltid tyckt om att jobba men anser att det är mycket viktigt att göra annat. Han spelade ishockey i ungdomen för att senare bli hockeydomare och sedan 15 år funktionär på central nivå.

– Man måste ha flera nätverk i tillvaron, inte bara jobbet.

Och vad tror han om framtiden för svensk sjöfart och svenska sjöbefäl?

Björn har trots allt en optimistisk grundsyn.

– Det är centralt att alla aktörer samarbetar, och det ser jag i Sverige. Ställ den enkla frågan om svensk sjöfart är viktig. Jag tror säkert att alla besvarar den frågan med ja! **BL**



# STCW-kurser

Välkommen till vårt utbildningscenter i centrala Stockholm, lokaliserat i en maritim miljö med närhet till boende och mat. Ombord på M/S Po praktiska utbildningsmomenten i en verklig fartygsmiljö.

## Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

### BASIC SAFETY

2-3 jun      22-23 sep  
23-24 jun    13-14 okt  
1-2 sep



### ADVANCED FIRE FIGHTING

3-4 jun      23-24 sep  
24-25 jun    14-15 okt  
2-3 sep



### CROWD CRISIS MNG

15 maj  
26 jun  
28 aug  
4 sep  
8 okt 16 ol



### MEDICAL CARE

8-10 jun  
7-9 sep  
19-21 okt



### RESCUE BOAT

1 jun  
22 jun  
31 aug  
21 sep  
12 okt



### FAST RESCUE BOAT

15 maj  
5 jun  
26 jun  
4 sep  
25 sep  
16 okt



# 2020

på Långholmen  
Sjöfors genomförs

Andra utbildningsorter från norr till söder är; Kalix, Luleå, Stockholm,  
Örebro, Göteborg och Helsingborg.  
Safetygruppen är en godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen.

## Grundkurser

### BASIC SAFETY

8-17 maj\*  
25-29 maj  
29 jun-3 jul  
27-31 jul  
7-11 sep  
5-9 okt

9-18 okt\*



\*Fredag - Söndag över två veckor

### GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

29 maj  
2 jun  
23 jun  
1 sep  
22 sep  
13 okt



### SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

1-2 jun



### ADVANCED FIRE FIGHTING

3-4 jun



### MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

1-2 jun  
22-23 jun  
31 aug - 1 sep  
21-22 sep 12-13 okt



### SHIP SECURITY OFFICER

4-5 okt



### MEDICAL FIRST AID

8-10 jun  
7-9 sep  
19-21 okt



### FAST RESCUE BOAT

25-26 jun  
3-4 sep  
15-16 okt



### CROWD CRISES MNG

1-3 jun  
24-26 jun  
16-18 sep  
14-16 okt



### MEDICAL CARE

28-30 okt  
20-22 jan  
5-7 feb  
25.27 mar  
3-5 jun



Med reservation för eventuella ändringar.

BOKA DIN KURS DIREKT PÅ: [safetygruppen.se](http://safetygruppen.se)

08-410 215 60



# TEMA

## CORONA OCH SJÖFARTEN



FOTO VIKING LINE



FOTO MATS HÖGBLOM



FOTO TALLINK SILJA



FOTO SOFI CEDERLÖF



FOTO STRÖMMA TURISM OCH SJÖFART





ID-19

FOTO ECKERÖLINJEN



Sjöfarten har drabbats hårt av corona-viruset. Transportlänkar brister, besättningsbyten sinkas och ett allmänt reseförbud har gjort att många fartyg ligger upplagda, med korttidsarbete och uppsägningar som följd. Delar av färjetrafiken räknas dock som samhällsviktiga transporter och fortsätter därför sin trafik och måste på olika sätt skydda sin besättning från smittorisk. Sjöbefälen har talat med rederier och branschföreträdare om deras syn på den aktuella situationen och om vilka förändringar som krävs för att kunna upprätthålla trafiken.



# Coronakrisen – ett hårt slag mot sjöfarten

Den pågående viruspandemin drabbar sjöfarten med upplagda fartyg och omfattande varsel. Politiska beslut har fattats för att mildra effekterna, men mer behöver göras för att klara sjöfarten genom krisen menar branschföreträdare. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM APRIL 2020

Rapporterna om hur coronakrisen slår mot ombordanställda och rederier duggar tätt. Hårdast drabbad är färjetrafiken med inställda turer, upplagda fartyg, varsel och korttidsarbete (tidigare korttidspermittering). Rederiaktiebolaget Eckerö har meddelat att all ombordpersonal på *Birka* och *Eckerö* kommer att säga upp sedan fartygen tagits ur trafik. I Viking Line har *Cinderella* lagts upp och Tallink Siljas *Galaxy* och *Baltic Princess* går numera enbart med gods.

– Det är otroligt tråkigt det som sker just nu, men vi gör allt som står i vår makt för att mildra effekterna av det, säger Lennart Jonsson, ombudsman i Sjöbefälsföreningen.

Vi jobbar stenhårt med avtal om korttidsarbete och permitteringsstöd och att förhandla fram så bra villkor som möjligt för de som varslats om uppsägning.

Hur rederierna hanterar den rådande situationen skiljer sig mellan bolagen. Vissa har varslat stora mängder personal medan andra använder sig av möjligheten till korttidsarbete där staten tar en del av lönekostnaden. Stena Line meddelade redan den 16 mars att 950 ombordanställda skulle sägas upp. Det sedan passagerarlinjen Fredrikshamn-Oslo helt lagts ner och Danmarksfärjan *Stena Danica* tagits ur trafik. Av de varslade är cirka 150 befäl varav två tredjedelar arbetar inom intendenturen.

– Det här kom som en chock, säger

Sandro Chiesi som är teknisk chef och förste fartygsingenjör på *Stena Germanica* och ordförande i Sjöbefälsföreningens Stenaklubb. Vi anade vad som höll på att hända när Danmark stängde sina gränser, men jag tror ingen av oss riktigt förstod vilka konsekvenser det skulle få.

Sandro Chiesi beklagar att rederiet väljer uppsägningar istället för att införa korttidsarbete.

– Det är väldigt tråkigt att de valt den vägen. Men de gör bedömningen att trafiken inte kommer igång förrän till nästa sommar och korttidspermitteringen gäller bara i sex plus tre månader. Men vi har lyckats förlänga återställningsrätten från nio månader till femton månader och det är jätteviktigt för vår del. Det innebär att arbetsgivaren måste återanställa den personal som nu varslats om trafiken kommer igång nästa sommar.

Den 7 april kom nya besked från Stena Line. Ytterligare 150 anställda varslas och 600 permitteras inom verksamheten på Nordsjön och Irländska sjön.

Vid den här tidningens pressläggning har förhandlingarna för driftsbefälen på Stena Line avslutats och där har Sjöbefälsföreningen lyckats reducera antalet uppsägningar. Förhandlingarna för intendenturbefälen pågår fortfarande.

Även i Rederiaktiebolag Eckerö lades omfattande varsel sedan både *Birka* och *Eckerö* tagits ur trafik. De förhandlingarna avslutades i mitten av april. Samtliga befäl sägs upp, men Sjöbefälsföreningen förhandlade fram längre uppsägningstid för de medlemmar med kortast uppsägningstid.

– Ligger båda båtarna fastknutna till kaj finns det inget jobb, konstaterar Joakim Norberg, ordförande i Sjöbefälsföreningens Eckeröklubb och kökschef på Eckerö.

## Risk för personalbrist

Men trots den kraftiga inbromsningen i sjötrafiken finns samtidigt en risk att det uppstår personalbrist på vissa befattningar. Sandro Chiesi berättar att sjukfrån-

## Korttidsarbete – så funkar det

Korttidsarbetstidssavtalet infördes som en direkt följd av coronakrisen. Avtalet gör det möjligt för företag att låta personal minska sin arbetstid upp till 60 procent men med 92,5 procent av lönen intakt. Vid en 60-procentig arbetsförlängning betalar staten 45 procent av lönen och arbetsgivaren 47,5 procent. Den 14 april kom regeringen dock med ett tillägg, under maj, juni och juli kan arbetstiden minska med 80 procent, den anställde får då 88 procent av sin tidigare lön. Avtalet gäller löner upp till 44 000 kronor i månaden, överskjutande lön är oförändrad. Korttidsarbete kan pågå i sex månader med möjlighet till tre månaders förlängning. Införandet följer tre steg:

**Steg 1.** Avtal sluts på central nivå mellan fackliga organisationer och arbetsgivare om att korttidsarbete ska genomföras.

**Steg 2.** Lokala avtal på rederinivå mellan fackliga företrädare och arbetsgivare upprättas.

**Steg 3.** Beslut om tillämpningen av avtalet fattas av lokala fackliga företrädare och enskilda rederier. Här regleras en mängd praktiska frågor som schemaläggningar, vab, inkallelsetid, semestrar med mera.

varon ökar ombord och att det börjar bli svårt att hitta ersättare.

– Jag ser hur det dagligen trillar in nya sjukanmälningar från folk som blivit dåliga eller måste vara hemma med sjuka barn. Det börjar bli svårt att täcka upp, framför allt på manskapsbefattningarna i maskin där det var brist på folk redan innan.

Även i skärgårdstrafiken märks effekterna av coronakrisen. Påsken är vanligen den storhelg som inleder sommarsäsongen ut till öarna men i år uteblev passagerar-rushen. Hittills har tre rederier slutit avtal om korttidsarbete.

– Det är Strömme rederi och två av deras underleverantörer, Rederi skrattmåsen och Tema skärgården, säger Karl Huss, ombudsman i Sjöbefälsföreningen. Diskussioner om korttidsarbete pågår även i ytterligare ett skärgårdsrederi men de har inte fattat något beslut ännu.

### Problem med avlösningar

Också inom lastsegmenten är coronakrisen kännbar. Exempelvis har Wallenius Wilhelmsen meddelat att de planerar lägga upp ett tiotal fartyg och skrota fyra äldre. Hur det kan komma att påverka besättningarna är oklart i skrivande stund, men några varsel har inte lagts. Däremot har Wallenius Lines, precis som flera andra rederier, problem med av- och påmönstringar. I mitten av mars införde rederiet ett månadslångt avlösningstopp och strax innan påsk kom beskedet att det förlängs med ytterligare fyra veckor. På tanksidan är läget delvis ett annat. Martin Sander, personalchef på Donsö-tank, berättar att deras frakter ökat något under senare tid, troligen till följd av sjunkande råoljepriser. Däremot har även de problem med avlösningar.

– Vi försöker lösa det vecka för vecka, säger han. Ett fartyg som skulle gått genom Kielkanalen kan få ta vägen via Göteborg istället för att vi ska kunna genomföra ett besättningsbyte. Vi har också kunnat byta besättning i Antwerpen och Rotterdam.

Svårare är det med de filippiner som jobbar ombord i rederiets fartyg, säger han.

– De får mönstra av och åka hem, men eftersom Filippinerna stängt sina gränser kan vi inte få ombord någon ny i deras ställe. I ett fall där ett filippinskt befäl behövde åka hem anställde vi en svensk styrman som gått som matros i ett färjerederi och nu blivit av med jobbet. Det var en liten solskenshistoria mitt upp i alltihop, men så kan vi inte göra för många gånger eftersom det kan få andra konsekvenser.



Sjöbefälsföreningens ombudsman Lennart Jonsson är den som har förhandlat fram korttidsavtalen med rederierna.

### Rederierna hanterar krisen olika

Hela sjöfarten är påverkad av den pågående viruspandemin även om den slår olika inom olika segment. Lennart Jonsson säger dock att det märks en tydlig skillnad bland såväl ombordpersonal som landanställda beroende på hur rederiledningen hanterar krisen.

– I de rederier där man valt att inte säga upp folk finns en enorm fighting spirit och

”I de rederier där man valt att inte säga upp folk finns en enorm fighting spirit.

man har bestämt sig för att med alla medel ta sig igenom det här tillsammans. Det finns också en mycket stor förståelse bland dem ombord att alla måste dra sitt strå till stacken för att det ska finnas jobb att gå tillbaka till när det här är över.

– Men i de rederier som valt att varsla om uppsägning märker man inte samma

kämparanda. Där känner man snarare frustration och uppgivenhet och folk har börjat tänka i andra banor, som hur de själva ska klara sig, hur det ska gå för familjen och om de kommer att få något nytt jobb.

### Politikerna måste göra mer

För att mildra coronakrisens effekter inom sjöfarten har flera politiska beslut fattats. Bland annat har giltighetstiden för sjömans behörigheter och fartygscertifikat förlängts med sex månader och möjligheter till korttidsarbete införts. Men såväl fackliga företrädare som redare menar att mer måste göras för att ta branschen genom krisen. I en skrivelse till regeringskansliet den 23 mars lyfter Svensk Sjöfart fram åtgärder som sjöfarten är i behov av. Mest akut, menar man, är en tillfällig ändring i sjöfartsstödet så att även upplagda fartyg kan ta del av stödet.

– Det är ett måste för sjöfarten och vi behöver ett beslut omgående, säger Rikard Engström, vd i Svensk Sjöfart. Men vi skulle också behöva minska rederiernas direkta kostnader. Jag tycker att Sverige ska följa Finlands exempel där man avser att helt slopa farledsavgifterna under hela 2020 och även diskuterar att göra det en bit in på nästa år. **LS**





Sjöbefälsföreningens ordförande Mats Höglom, som är teknisk chef på Wallenius, har även han påverkats av Corona, bland annat genom svårigheter med besättningsbyten.

# ”Allting är väldigt ad hoc”

Stopp för besättningsbyten, rädsla att viruset ska föras ombord och inga besked om var eller när nästa last dyker upp. Coronapandemin skapar osäkerhet på Wallenius biltransportfartyg *Mignon*, men flera i besättningen upplever ändå att de har det bättre ombord än iland. Det säger Mats Höglom, teknisk chef och ordförande i Sjöbefälsföreningen. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO PRIVAT

## **ZEBRÜGGE** MARS 2020

När Mats Höglom ringer strax innan klockan två på eftermiddagen den 31 mars har de nyligen lagt till i belgiska Zebrügge. Därefter väntar Bremerhaven för att lossa den sista lasten innan de går vidare upp till Danmark och lägger sig för ankar någonstans mellan Skagen och Fredrikshamn. Vad som händer sedan är i dagsläget oklart.

– Allting är väldigt ad hoc just nu och vi inväntar nya besked, säger Mats Höglom.

Mats Höglom mönstrade på i Sydkorea i slutet av februari. Efter ett par hamnar i

Kina rundade de Thailand och gick vidare upp genom Suezkanalen och in i Europa. När de befinner sig ute på sjön rullar arbetet på som vanligt, men i hamnarna är verksamheten starkt präglad av den pågående pandemin.

– I Kina brukar det vara massor med säljare och annat folk som vill ombord, men nu var det i princip bara agenten som kom. Likadant var det när vi gick igenom Suez, det var väldigt lugnt där också. I Italien var det ingen som kom ombord. Där sköttes allting elektroniskt men det fungerade väldigt bra, säger Mats Höglom.

Några onödiga risker tas inte. De kon-

takter som måste förekomma mellan land och fartyg med lotsar, stuveriarbetare och andra hanteras med stor försiktighet.

– Vi åker inte hiss tillsammans med lotsen och vi vaskar bryggan och hissar ordentligt efter att lots varit ombord. Man håller också ett säkerhetsavstånd till stuveriet på en meter. Ska de överlämna något till oss ställer de det på däck så plockar vi upp det när de har gått därifrån, säger Mats Höglom.

## **Har det bättre ombord**

Under resans gång har besättningen på *Mignon* nåtts av flera rapporter om hur smittan sprider sig iland, om stängda gränser och nya restriktioner. Enligt Mats Höglom är den allmänna uppfattningen bland besättningen att man har det bättre ombord än iland, men det avlösningssjopp som rederiet införde i mitten av mars skapar frustration. I första skedet gällde det fram till den 13 april, men det har därefter förlängts ytterligare en månad till den 11 maj.

– Vi har en filippinier som gjort sitt halvår som inte får åka hem och en svensk

och en polack som skulle mönstrat av för två veckor sedan. Det är förstas frustrerande för dem att behöva stanna kvar, framför allt eftersom de inte vet hur länge det dröjer innan de kan lämna.

Samtidigt finns det också en lättnad över att inte få ombord någon ny kollega.

– Folk är rädda för att någon som är smittad ska komma ombord, det hade varit förödande. Vi har inte den kapacitet som krävs för att ta hand om någon på det sättet. Den lilla syrgas vi har här räcker inte långt.

Vad som kommer att hända framöver är det ingen som vet, men nyligen kom uppgifter om att Wallenius Wilhelmsen planerar att lägga upp ett tiotal fartyg och skrota fyra äldre. Ännu har de ombord inte hört något om korttidsarbete eller varsel, men det känns ändå olustigt tycker Mats Höglblom.

– De planerar kalluppläggning av fartyg där alla system töms och utan besättning ombord. Det är inte så positivt, även om det är förståeligt. Efterfrågan på nya bilar lär inte vara så stor just nu. **LS**

## Läget i tio större rederier

**Viking Line:** *Cinderella* är upplagd och trafiken mellan Stockholm och Helsingfors har upphört. Fyra av rederiets ropax-fartyg har övergått från passagerartrafik till att köra enbart gods.

**Tallink Silja:** *Galaxy* och *Baltic Princess* går med enbart gods. *Symphony* ligger upplagd.

**Stena Line:** *Stena Danica* är upplagd. Passagerarlinjen Fredrikshamn – Oslo, som trafikerats av *Stena Saga*, är nedlagd för gott. Även passagerarlinjen Trelleborg – Sassnitz stängs för gott.

**Rederiaktiebolag Eckerö:** Såväl *Birka* som *Eckerö* ligger still.

**Finnlines:** Inga aviserade förändringar.

**TT-Line:** Inga aviserade förändringar.

**Strömma rederi:** Har skrivit avtal om korttidsarbete.

**Blidösbolaget:** Kör med reducerad trafik.

**Destination Gotland:** Fortsätter som vanligt, men med färre avgångar.

**Wallenius Wilhelmsen:** Har meddelat att tio fartyg ska läggas upp och fyra äldre skrotas.

# Besättningen skyddas på alla sätt

Färjetrafiken mellan Sverige och Danmark går på tomgång. Danmark har infört förbud för alla icke nödvändiga resor till landet fram till 10 maj. Färjorna har dock en viktig uppgift i att transportera arbetspendlare inom vårdsektorn. TEXT JOHAN ERICHS

HELSINGBORG APRIL 2020

Det danska samhället är sedan mitten av mars brett nedstängt då både offentliga arbetsplatser och många privata verksamheter som kan innebära nära fysisk personkontakt, har förbjudits att hålla öppet. Konsekvensen blir att många av de svenskar som arbetar i Danmark antingen tvingas att arbeta hemifrån eller har korttidspermitterats eller sagt upp. Nöjesbesök förekommer inte alls.

Dessa följdverkningar av coronakrisen påverkar i hög grad resandeströmmen över Öresund och södra Östersjön.

– Vi upplever ett tapp på 80 procent av vår persontrafik och godstrafiken är svagt nedåtgående, berättar Håkan Andersson, förste befälhavare på Forseas *Aurora* som seglar mellan Helsingborg och Helsingør.

Turlistan på leden har glesats ut från normala 900 avgångar per vecka till 680 stycken.

– Vi följer både Folkhälsomyndighetens och dess danska motsvarighet Sundhedsstyrelsens rekommendationer och anpassar vår verksamhet efter deras riktlinjer och krav.

I likhet med många andra verksamheter finns en oro för att personalen, besättningen ska drabbas av corona-smitta. Forsea har cirka 650 medarbetare.

– Inför varje avgång rengörs alla fasta ytor som besättning och passagerare kan komma i kontakt med och det handlar om noggrann rengöring varje halvtimme, säger Håkan Andersson.

### Efterlevnad

Personalen rekommenderas även att undvika folksamlingar och vara extra noga med hygien när de är ombord. Handspritstationer finns utplacerade så att de enkelt kan nås av besättning och passagerare.

– Det är en imponerande hög efterlevnad och hittills (mitten av april) har vi



Håkan Andersson är förste befälhavare på Forseas *Aurora* som seglar mellan Helsingborg och Helsingør.

FOTO FORSEA





FOTO MOLSLINJEN

Det danska rederiet Molslinjen, som driver Bornholmstrafiken mellan Ystad och Rønne har bland annat ändrat tidtabell och dragit in färjor.

inte haft någon smittad eller någon nära anhörig till medarbetare som smittats. Men det gäller för oss att vara beredda om någon skulle drabbas av smitta. Vi har planerat för ett sådant scenario och risken att vi tvingas ställa in turer är liten.

De få passagerare som åker informeras via stora klistermärken på golvet om vikten av att hålla avstånd. Alla måltider serveras direkt till borden och färdigmat och bestick är inplastade.

Forsea har både svensk- och danskflaggade fartyg.

– Vi följer båda ländernas myndigheter och deras bestämmelser. Det grundläggande är det samma mellan länderna. Håll avstånd och god hygien. Det handlar om att visa hänsyn till båda synsätten, säger Håkan Andersson.

### Ingen kontakt

Bornholmstrafiken, som drivs av det danska rederiet Molslinjen, mellan Ystad och Rønne på Bornholm har ändrat tidtabell, dragit in färjor och korttidspermitterat till följd av corona-krisen.

– Vi har kunnat dra nytta av att vi som rederi är vana vid att hantera oväntade händelser och kunde därför snabbt agera för att skydda besättning och passagerare,

berättar Jesper Maack, PR- och kommunikationschef på Molslinjen.

Fartygen har en ordinarie kapacitet på cirka 1 400 passagerare men under mars och april har resandeströmmen minskat med 75 procent.

Den danska Sundhedsstyrelsens riktlinjer styr skyddsåtgärderna vilket innebär plexiglasskydd ombord vid kontaktpunkter som kassor och diskar, mellan medarbetare och passagerare och stort fokus på hygien och rengöring.

– Dessutom har vi satt samman besättningarna så att samtliga medarbetare i en besättning vid ett tillfälle byter av en annan så att det uppstår minsta möjliga kontakt. Samtliga medarbetare visar en stor flexibilitet och det har varit imponerande att uppleva.

### Ny plan

Hygienkraven ombord har på alla sätt skärpts.

– Buffén är stängd, självbetjäning och inplastade måltider gäller. Dessutom ber vi alla om att betala med kort eller digitalt. De passagerare som inte vill träffa andra eller känner sjukdomssymptom har tillåtelse att stanna på bildäck under överfarten.

Ombord har bord och platser strategiskt spärrats av för att underlätta att passagerare fördelas jämt och slipper att stöta på varandra.

*Sjöfarten övar vanligtvis mycket men går det att öva för att vara förberedd på en situation som Corona/Covid-19?*

– Vi har agerat så snabbt vi kunnat för att bygga in skydd i våra miljöer och kommer när allt är över att göra en noggrann genomgång så att vi är ännu bättre rustade om det skulle komma en ny pandemi i framtiden, säger Jesper Maack. **JE**

Jesper Maack, PR- och kommunikationschef på Molslinjen.



FOTO MOLSLINJEN

# Stark samverkan minskar smittorisk

Destination Gotland drabbas hårt av coronavirusets utbredning. Som samhällskritisk linje i trafik mellan fastlandet och Gotland har rederiet ett tungt ansvar att hålla igång trafiken och så långt det är möjligt skydda besättningen från att bli utsatt för smitta. TEXT JOHAN ERICHS

**VISBY** APRIL 2020

Färjetrafiken till Gotland står normalt inför sin högsäsong när våren börjar ta fart. Men i år har situationen blivit helt annorlunda. Rederiet avråder, med stöd av Folkhälsomyndighetens rekommendation, från alla icke nödvändiga resor på samtliga färjelinjer. Skälet är att rederiet vill minimera risken för smittspridning och slå vakt om sina medarbetares hälsa för att kunna upprätthålla nödvändiga och samhällsviktiga transporter.

Rederiet har dragit ned trafiken och

seglar i mitten av april enligt sin bastrafikturlista vilken innebär två dagliga avgångar till och från Nynäshamn och en daglig avgång till och från Oskarshamn. Under toppen av högsäsongen kör rederiet upp till 21 enkelturer.

– Vi upplever en situation som förändras hela tiden och har successivt fått anpassa verksamheten efter Folkhälsomyndigheternas rekommendationer. För att underlätta för passagerarna har vi infört lättnader i villkor men även erbjudande om presentkort för de passagerare som valde att boka om sin bokade resa

under påsken till en tidpunkt efter 31 maj, berättar Christer Bruzelius, vd i Destination Gotland.

## Begränsat passagerarantalet

I enlighet med Folkhälsomyndighetens riktlinjer om att individer ska hålla avstånd och undvika trängsel har rederiet begränsat passagerarantalet till mindre än hälften av ordinarie kapacitet.

– Det gör att vi kan minimera smittoriskerna för personal och för passagerare. Ombord innebär det att vi kunnat spärra av vissa områden där det finns risk för trängsel, gjort avståndsmarkeringar på golvet och ändrat möblering i syfte att underlätta för passagerarna att hålla avstånd och detta omfattar även terminalerna, förklarar Christer Bruzelius.

Toaletterna rengörs oftare än vanligt och behållare med handsprit finns strategiskt utplacerade både i passagerar- och i personalutrymmen.

Med jämna mellanrum görs dessutom utrop i högtalarna om vikten av att hålla avstånd till varandra.

Normalt är turerna till Gotland i samband med helgerna i april och maj ofta fullbokade.

– Idag ligger vi på ett snitt runt 15–25 procent jämfört med den volym vi brukar ha. Godstrafiken flyter dock på som vanligt men kommer sannolikt på kort sikt att anpassas till minskad efterfrågan.

## Seniorbefälen är nyckelpersoner

Rederiet har sedan tidigare en noggrann beredskapsplan. Denna plan har trätt i kraft i samband med coronakrisen.

– Det handlar för oss om att planera för att långsiktigt värna trafikens uthållighet och säkerställa att vi alltid har besättningar till våra fartyg.

För aktörer inom sjöfart är det naturligt att påverkas av yttre faktorer som till exempel väder och vind, driftproblem och ändrat passagerarflöde.

– Vi är förberedda och vana vid att hantera trafikstörningar även om orsaken till den situation vi upplever nu är helt



Christer Bruzelius,  
vd i Destination Gotland.

FOTO DESTINATION GOTLAND



ny för oss. Nu tvingas vi att använda våra besättningar på ett klokt sätt för att kunna trygga trafiken även i ett läge där vi skulle drabbas av många sjukdomsfall. Våra seniorbefäl är nyckelpersoner och genom att vi kör vår basturlista med två fartyg minskar vi exponeringen av våra befäl jämfört med om vi skulle kört tre fartyg som vi hade planerat, säger Christer Bruzelius.

### Varit ett hårt medietryck

Ett inslag av Corona-krisens följder överraskar dock.

– Den massmediala bevakningen har varit enorm och det har varit ett hårt medietryck som vi varit tvungna att hantera. Intresset överträffar allting vi varit med om tidigare. Det märks tydligt att vi fyller en viktig funktion i samhället.

När det gäller besättningarnas agerande för att undvika smitta följer rederiet myndigheternas basala råd.

– Det vi särskilt trycker på är att den som känner sig lite förkyld alltid ska stanna hemma och därmed undvika att smitta sina arbetskamrater. Alla förstår

allvaret och det finns en oro för att bli smittad och att bli smittbärare.

Sjukstatistiken för de cirka 400 medarbetarna är en viktig parameter för att läsa av dagsläget med hänsyn till eventuell smitta. Skulle en passagerare berätta att han eller hon känner sig sjuk finns möjlighet att isolera passageraren i en hytt.

– Det har inträffat och i samtliga fall är det passageraren som meddelat oss om tecken på sjukdom.

Sverige skiljer sig från många andra västländer genom att regeringen ger rekommendationer och riktlinjer för individen att skydda sig mot virusmitta istället för att styra med lagar och regler.

– Jag tror att det är ett tillvägagångssätt som passar den svenska mentaliteten eftersom vi i grund och botten är följsamma inför myndigheters direktiv. Fördelen är att ett sådant agerande ger utrymme för respektive organisation och verksamhet att göra de anpassningar som krävs. Det är en modell som fungerar bra i Sverige men kanske inte i andra länder där man vill ha mer tydliga riktlinjer, säger Christer Bruzelius. **J E**

### ITF:s riktlinjer för skydd mot Covid 19 (urval)

1. Skärp hygienkraven.
2. Håll social distans.
3. Undvik individer och områden som kan riskera att bära på eller innehålla corona-smitta.
4. Försök att spåra var Covid-smittade medarbetare och yrkespassagerare kan ha fått sjukdomen.
5. Utarbeta program för praktiskt stöd och mental uppbackning gentemot medarbetare.

### WHO:s riktlinjer för skydd mot Covid 19

1. Tvätta regelbundet händerna.
2. Håll avstånd till individer som nyser eller hostar.
3. Undvik att röra vid ögon, näsa och mun.
4. Upprätthåll god hygien och hosta eller nys i armvecket.
5. Sök vård om du har feber, hosta och andningsproblem.



## Refresher-kurser mitt i Stockholm city

Sjoskolan ligger mitt i Stockholm i marin miljö, med god access via kollektivtrafik, bil och båt. Även nära till flera centrala boendeanternativ. Kurserna genomförs av erfarna instruktörer i genuin fartygsmiljö.

Sjoskolan är kvalitetscertifierade sedan 2001

**sjoskolan**<sup>®</sup>  
PÅ BECKHOLMEN

[www.sjoskolan.se](http://www.sjoskolan.se) [info@sjoskolan.se](mailto:info@sjoskolan.se) tel 08-661 09 09

# Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Biggest loser – Birka edition

Över 120 personer på M/S Birka Stockholm har hittills deltagit i fartygets egen variant av Biggest loser. I fjol belönades initiativtagaren till tävlingen, ekonomibitråde Simon Aristofanous Kullenberg, med 10 000 kronor av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Nu pågår den femte säsongen av Biggest loser bland personalen på kryssningsfartyget M/S Birka Stockholm. Den här gången är det 24 deltagare från olika avdelningar som tillsammans ska försöka lägga om livsstil och samla poäng i tävlingen. Den deltagare som har högst poäng när tävlingen är slut i början av maj vinner.

– Alla som är med betalar 100 kronor och de pengarna går oavkortat till vinnaren, säger Simon Aristofanous Kullenberg som håller i tävlingen. Pengarna är en extra morot men den största vinsten är en bättre hälsa.

Just hälsoaspekten är något som Simon Aristofanous Kullenberg är noga med att framhålla. Han säger att tävlingen handlar om så mycket mer än att gå ner i vikt. Därför räknas heller inte bara antalet tappade kilon utan också hur man tränar och bygger muskler. Till sin hjälp har han en avancerad våg som, förutom vikten, även räknar fram mängden vätska i kroppen liksom andelen muskler.

*”Alla som är med betalar 100 kronor och de pengarna går oavkortat till vinnaren”*

– Tappar man ett kilo muskler får man minuspoäng, går man upp ett kilo i muskelmassa får man pluspoäng. Tävlingen handlar om att få folk att må bra, skaffa sundare levnadsvanor och komma igång med träningen.

Idén till tävlingen fick Simon Aristofanous Kullenberg för fem år sedan. Kökschefen kallade till ett möte om de höga sjukskrivningstalen på avdelningen och undrade om personalen hade några förslag på åtgärder för att minska dem.

– Jag såg mig omkring bland kollegorna och det var uppenbart att alla kanske inte hade en sådan hälsosam livsstil. En del var lite överviktiga och man tränade inte särskilt mycket. Samtidigt är det mycket tunga lyft och långa arbetsdagar i köket och många hade problem med värk i knän och ryggar.



*Flera gånger har jag tänkt att det här är nog sista gången jag kör tävlingen. Men all positiv feedback från kollegorna får mig att vilja fortsätta, säger Simon Aristofanous Kullenberg.*

Hälso- och träningsintresserad som han är, beslöt Simon Aristofanous Kullenberg att starta en egen Biggest loser-tävling ombord. Han säger att kollegorna var lite skeptiska till en början men att fler och fler blivit intresserade efterhand.

– Vi har en Facebookgrupp för alla som varit med i tävlingen och nu är vi mellan 120 och 130 medlemmar. Om det här har minskat sjukskrivningarna vet jag inte, men det har i alla fall blivit fler som tränar i gymmet och det är ju jättebra.

Sedan starten 2016 har det varit en tävling varje år. Inledningsvis träffar Simon Aristofanous Kullenberg varje deltagare enskilt och första mötet tar ungefär 30 minuter med invägning, samtal om kost och träning och peptalk. Den tiden tar han från sin egen fritid ombord.

– Jag gör det här helt frivilligt och utan ersättning därför att jag vill att mina kollegor ska må bra. Om folk mår dåligt och det blir sjukskrivningar påverkar det både mig och de andra på avdelningen.

*simon\_aep@yahoo.com*



## Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

### Belöning 2021

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 2020. Läs mer om vår belöningsverksamhet på [sjomanshus.se](http://sjomanshus.se).



# Reliken *Enköping*

Snygga f.d. ångaren *M/S Enköping* – alias *Kaffekokaren* och *Kanoten* – är med sina drygt 150 år världens äldsta passagerarfartyg över 100 ton utanför insjöarna. Det har anrika Lloyds Register of Shipping i London slagit fast – världens äldsta sällskap för fartygsklassificering.

TEXT ARNE SPÅNGBERG

STOCKHOLM MARS 2020

Fartyget ägs sedan 1989 av Strömma Turism & Sjöfart AB och trafikerar såväl Saltsjön som Mälaren. Några destinationer är Drottningholm och Gustavsberg. Ibland arrangeras mingelturer och räkkryssningar. Tagit för sig av dessa seglatser har bland andra Sean "James Bond" Connery och självaste Carl XVI Gustaf.

Vi hittar *Enköping* på kajplats 6 i Nybroviken strax bortom Strand hotell. Hon har just lagt till sida vid sida med andra vita sköna skärgårdsfartyg från förr. På "bryggan" skymtar befälhavaren Andreas Landquist, 48, och praktikanten Ulrik Sörehall, 60. Ulrik har sadlat om efter 37 år hos

Kustbevakningen. I avsaknad av bogpropellrar har det joxats en del för att få in fartyget till kaj. Landgången läggs nu på plats och passagerarna börjar debarkera.

## Sparsamt med teknik

Vi får en pratstund med Andreas som säger att han varit till sjöss "hela livet". Lumpen gjorde han på en vedettbåt, sedan mönstrade han som allt från jungman till befäl och tjänstgjorde på turistbåtar, diverse "coasters" och några av NSB:s 300 meter långa containerfartyg. Sjökapten blev han i Kalmar 2003. Han har i dag Klass II behörighet, och på *Enköping* har han varit i åtta år.

– Jag gillar bolaget och jag gillar båten.

Hon är sjöduglig och kursstabil och går fint i vattnet. Hon har segelbåtsformat långsmalt skrov som gör henne lättdriven, och sjöfågelaktern gör att det släpper fint – så det blir knappt några vågor. Sedan har vi ju rätt sparsamt med teknik ombord. Vi kör med propeller och roder – en spak och en ratt. That's it.

## Några incidenter under åren?

– Inga allvarliga, fast i Baggensstaket utanför Värmdö har vi ofta "nära möten". Det är fritidsskeppare som inte vet vad de ska göra när de möter en stor båt. Jag brukar ta det lugnt och håller igen på "tutan".

*Hur är Enköping i skicket? Hon ser något luggsliten ut exteriört.*

– Jag tycker hon i stort är helt okej. Det är klart att det finns saker att göra, fast det gör det väl på alla gamla båtar.

## Ångbåtsbiff?

*Ni har ju två stjärnkockar, Arnaud Eygun och Jan Ingvarson, i byssan. Hur viktig är bra mat ombord och vilken favoriträtt har du till sjöss?*

– Superviktig skulle jag säga. Maten är ju dagens höjdpunkter ombord. Det är det man ser fram mot. Favoriträtt på båtar som *Enköping* får nog bli Ångbåtsbiff. Till sin hjälp har kockduon, som också driver krogen "Tapir" på Skeppargatan, restaurangcheferna Malin Lindholm och Lina Backrud, som också är jungmän, och Sixten Olofsson som är extrakock.

Vi kikar på en av *Enköpings* menyer och lägger märke till rätter som till exempel Toast Enköping som består av senapsräkor, hackat ägg, dill, senapsås och löjrom, Rimmad sejrygg med champagnesås, grön sparris och färskpotatis och Apelsinbrülée med färsk hallon... men någon Ångbåtsbiff ser vi inte. Det kan ju förstås bero på dieseln.



### M/S ENKÖPING

Varv Oskarshamns Mekaniska Verkstad

Gick av stapeln 20 juni 1868

Material Järn och stål

Längd 30,3 m

Bredd 5,4 m

Bruttoton 133

Maskin Volvo Penta TMD 100C

Fart 8 knop, max 12

Passagerare 149

K-märkt 2011

Originalfärg Brun

Enköping blev visserligen av med ångdriften 1948 fast har i dag, tack vare Strömma, en lång och rak ångbåtsskorsten och vissla och beskrivs av sjöfartshistoriker därför som "traditionsanpassad". Och som ett kärt barn, har fartyget många namn. *Kanoten*, tyckte en f.d. Strömmaprofil var ett passande namn då hon är lång och smal. *Kaffebrännaren* kallas hon i Hjalmar Söderbergs roman "Martin Bircks ungdom" i vilken hon beskrivs "puttra som då man bränner kaffe".

Vi frågade Fredrik Blomqvist, intendent på Sjöhistoriska Museet i Stockholm om vad *M/S Enköping* betyder sjöhistoriskt:  
– Hon är som en relik från industrialismens genombrott. Så att hon fortfarande går i trafik är makalöst. Båten har ju ett karaktäristiskt utseende så man känner genast igen henne. Hon liksom kikar fram under en keps. *Enköping* har stort kulturhistoriskt värde vilket föranlett oss att K-märka henne. Båten är ju också ett levande bevis på att Sverige varit bra på att bygga fartyg av god kvalitet..

Också den välkända skepparen Claes Insulander, 74, på *M/S Mariefred*, har bara gott att säga om konkurrenten *Enköping*:

– Hon har ju ett skrov som heter duga. Inte många fartyg i den stilen är kvar i dag. Att hon sedan anpassats efter olika uppgifter får man väl ta. Hon lever ju i varje fall. Och jag tycker Strömma ska ha en eloge för att man snyggt upp henne och sett till att hon fått tillbaka originalnamnet. Det är en sann kulturgärning.

*Enköping* byggdes på Oskarshamns mekaniska verkstad och gick av stapeln den 20 juni 1868. Efter ankomst till huvudstaden sattes hon in på traden Stockholm-Enköping. 1885 gick hennes propelleraxel av, och några år därpå gick hon på grund i Enköpingsån.

### Kärt barn har många namn

Hon såldes till Johan Björnvall på Österby Ångfartygs AB för 37 000 riksdaler och hamnade 1885 i Östhammar där hon fick heta just *S/S Östhammar*. Här tog skepparen Gustaf Lundin över bryggan från vilken han gjorde sig känd som ett synnerligen gormande befäl.

Abrupt stopp för ångaren blev det klockan kvart i sex på eftermiddagen den 26 november 1899 då fartyget under kniviga förhållanden gick på skäret Bromman. Ångaren tog rejält med stryk och det mesta av lasten gick till spillo.

Fartyget blev år 1900 *S/S Skokloster* och sattes in på traden Stockholm-Sigtuna-



Andreas Landquist har varit på *Enköping* under halva sitt liv som sjökaptan.



Strömma har återgett fartyget både dess ursprungliga namn och matsalsinredning.

Örsundsbro. År 1911 blev hon hux flux *S/S Arholma* och senare lika hux flux *S/S Wäddö* – i båda fallen med turer i Roslagen.

Som *S/S Glafsforden* i Värmland genomgick hon 1919 omfattande ombyggnad. Bland annat gjordes däckssidorna rakare och ventilerna på huvuddäck byttes ut. Salongen försågs med nytt möblemang och i maskin fick hon nya krafter – allt för att ta upp konkurrensen med lastbils-, tåg- och busstrafiken. Hon gick sedan på den så kallade Vikingaleden med allt från grisar och kor till fotogen och potatis på däck och resenärer i salongen och matsalen. Leden är åtta mil och går mellan Arvika och Säffle – ett område med många vikingagravar.

Ångaren hamnade sedan i Bohuslän som *S/S Södra Skärgården* och senare *S/S Soten*, namngiven efter Sotefjärden. Här stannade hon till 1989 då Strömma Kanalbolaget köpte fartyget. *Soten* hade

då trafikerat Bohuskusten i 45 år och bjudit på oförglömliga seglatser.

### Föga känd i Enköping

Fartyget fick nu en rejäl ansiktslyftning.

Ut åkte galonsoffor och det mesta i matsalen, in bars mer ångbåtstypisk inredning. Hon fick tillbaka sitt första namn och sattes i trafik på främst charterturer. Allt om hennes aktuella aktiviteter finns beskrivet på rederiets hemsida.

Avslutningsvis kan det berättas att flera högt uppsatta på Enköpings kommun inte har en aning om *M/S Enköpings* existens. Fast Linda Lagerlöf på stadens turistkontor säger att hon blir jättenyfiken på båten och söker snabbt på nätet:

– Det är första gången jag hör fartygsnamnet. Fast jag är i och för sig bara 27 år. Men visst, det finns nog en potential i ett samarbete mellan kommunen och båten. Vi har ibland kryssningar från hamnen och de är väldigt populära. Så... **AS**



# The corona crisis

The ongoing virus pandemic hits shipping with ships out of traffic and comprehensive notices of termination. Political decisions have been made to mitigate the effects, but more needs to be done, according to representatives of the industry. TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

The reports on how the corona crisis hits aboard employees and shipping companies are frequent. The hardest blow is against ferry traffic with cancelled trips, ships out of traffic, notices and short-time work. The shipping company Eckerö has announced that all aboard employees on *Birka* and *Eckerö* shall be terminated, since the ships have been taken out of traffic. In Viking Line *Cinderella* has been taken out of traffic and Tallink Silja's *Galaxy* and *Baltic Princess* are now solely going with goods.

"It is incredibly sad what is happening right now, but we are doing everything in our power to mitigate the effects of this. We are working very hard with agreements on short-time work and layoff support and to negotiate as good conditions as possible for those who have been notified of termination," says Lennart Jonsson, trade union representative of the Maritime Officers' Association.

## Ten major shipping companies

**Viking Line:** *Cinderella* is out of traffic and the traffic between Stockholm and Helsinki has stopped. Four of the shipping companies' RoPax vessels have changed from passenger traffic and are solely going with goods.

**Tallink Silja:** *Galaxy* and *Baltic Princess* are solely going with goods. *Symphony* is out of traffic.

**Stena Line:** *Stena Danica* is out of traffic. The passenger line Fredrikshamn-Oslo, operated by *Stena Saga*, is closed down for good.

**Eckerö:** Both *Birka* and *Eckerö* are out of traffic.

**Finnlines:** No announced changes.

**TT-Line:** No announced changes.

**Strömma:** Has made an agreement on short-time work.

**Blidö Sund:** Is running but with reduced traffic.

**Destination Gotland:** Is running as usual, but with fewer departures.

**Wallenius Wilhelmsen:** Has announced that ten ships should be out of traffic and that four older vessels should be scrapped.

Some shipping companies have notified large numbers of the staff, while others use the possibility to short-time work, where the state takes part of the wage cost. Stena Line announced already on March 16 that 950 aboard employees should be terminated, since the passenger line Fredrikshamn-Oslo had been completely shut down and the ferry *Stena Danica* had been taken out of traffic. Of those who have been notified, about 150 are officers and two-thirds of them are working in catering.

"This came like a shock. We had an idea concerning what was about to happen when Denmark closed its borders, but I think that nobody really understood what the consequences would be," says Sandro Chiesi, chief engineer and chairman of the trade union branch of the Maritime Officers' Association in Stena.

Sandro Chiesi regrets that the shipping company chooses terminations instead of short-time work.

"It is very sad that they have chosen that alternative. But they make the assessment that traffic will not start again until next summer and short-time layoff is valid just for six plus three months. But we have succeeded in prolonging the right to re-employment from nine months to fifteen months. This is very important. It means that the employer must re-employ the personnel that now have been notified if the traffic starts again next summer."

On April 7 came new information from Stena Line. Further 150 employees were notified and 600 were laid off from operations on the North Sea and the Irish Sea.

## Risk of staff shortage

But in spite of the sharp slowdown in maritime traffic, there is a risk that there will be a staff shortage on certain positions. Sandro Chiesi says that sick leave increases on board and that it is begin-

ning to be difficult to find substitutes.

The effects of the corona crisis are also noticeable in archipelago traffic. Easter is usually the major holiday that starts summer season, but this year there was no rush of passengers. So far three shipping companies have made deals on short-time work.

The corona crisis is also noticeable in the load segments. Wallenius Wilhelmsen has for example announced that they are planning to take some ten ships out of traffic and scrap four older vessels. So far it is unclear how this will affect the crews, but there have been no notifications of termination.

Filipinos working on board Swedish ships can leave and go home. But it is a problem for the shipowners that they cannot be replaced, as the Philippines have closed its borders for leaving.

## Different ways of handling the crisis

The whole shipping industry is affected by the virus pandemic, but it strikes differently in different segments. However, Lennart Jonsson says that there is a clear difference among both aboard employees and ashore employees, depending on how shipping managements are handling the crisis.

"In shipping companies that have chosen not to terminate people, there is an enormous fighting spirit and one has decided to get through this together. There is also a substantial understanding among aboard employees, that they all must do their part, so that there are jobs to get back to when this is over."

"There is not the same fighting spirit in companies that have chosen to make notice of termination. There one rather feels frustration and resignation."

To mitigate the effects of the crisis several political decisions have been made. Among other things the period of validity of the seamen's competences and ship certificates have been prolonged with six months and possibilities for short-time work have been introduced. But trade union representatives as well as ship owners think that more must be done to get the industry through the crisis.

This is a translation of the article on page 24-25.





Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller skriv till e-postadressen [sbf.stugor@sjobefal.se](mailto:sbf.stugor@sjobefal.se). Sista anmälningsdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2020, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor 2020 finns på vår webbplats.



### TEGEFJÄLL

Huset ligger mitt emellan Åre och Duved, har två lägenheter med plats för åtta personer i varje. I Tegefjäll finns fem liftar och fem preparerade nedfarter. Systemet är ihopbyggt med Duveds liftsystem.

Vecka	Pris
1–16	5 000 kr
17–53	2 500 kr



### SÄLEN

Huset är i två plan med två sovrum plus inrett loft med dubbelsäng, allrum, kök med matplats och fullständig utrustning, storstuga, altan i söder, två WC, dusch och bastu. Huset är fullt möblerat, och sängutrustning (ej sänglinne och handdukar) finns för åtta personer.

Vecka	Pris
1–16	4 000 kr
17–53	2 500 kr



### STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

Lägenheten i Skarpnäck hyrs inte ut för tillfället. Den används tills vidare för andra ändamål.



### IDRE

Huset har två stora lägenheter med fullt möblemang, sängutrustning, två WC, dusch och bastu. Sängutrymme finns för sex–åtta personer i den ena lägenheten (våning B) och åtta–tolv personer i den andra (våning A). Sänglinne och handdukar medföres av den som hyr huset.

Vecka	Vån B	Vån A
1–16	4 000 kr	5 000 kr
17–53	2 500 kr	3 000 kr

#### Lägenheterna i Spanien går inte att boka

Sjöbefälsföreningens två lägenheter i Spanien går just nu inte att boka. Anledningen är att de är i behov av renovering. Vi håller på att utreda om lägenheterna ska säljas, med ett eventuellt inköp någon annanstans eller om de ska renoveras.



## Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

## Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

### Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Karl Huss – 08-518 356 10

### Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

### Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

### Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

### Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

### Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

### Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se)

Internetadress

[www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)

Bankgiro 332-1478

### Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

## Allmän e-postadress: [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se)

Den adressen kan användas av alla som vill kontakta någon på kansliet, oavsett ärende, alltifrån medlemmar som söker en ombudsman till prenumeranter som ändrat adress. (Observera dock specialadressen för stughyrning.) Sådan post läses samma dag eller nästkommande vardag och vidarebefordras till berörd handläggare.

## Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se) och meddela detta!

## Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – [www.wavelink.se](http://www.wavelink.se)

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madelaine Edlund – 0702-33 38 59

## Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

## Frågor om arbetslöshet?

■ Akademikernas a-kassa (AEA) 08-412 33 00

■ Ledarnas a-kassa 08-509 319 19

**Ska du** söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)

## BLI MEDLEM!

Observera att alla kopplingar mellan förbundsmedlemskapet och arbetslöshetskassan är borta. A-kassorna sköter i fortsättningen själva aviseringen av medlemsavgiften dit.

### AKTIVT MEDELSKAP

Detta alternativ är det naturliga för sjöbefäl eller annan chef inom sjöfarten med svensk arbetsgivare och som är bosatt i Sverige eller annat EU/EES-land. Som aktiv medlem har man självfallet fullständiga medlemsrättigheter som stöd gentemot motparten, rösträtt och valbarhet till kongress, rätt att teckna förmånliga försäkringar, söka medlemslån m m. Avgift är 274 kronor per månad.

### INTERAKTIVT MEDELSKAP

Det är ett alternativ för svenskt befäl med utländsk arbetsgivare. Man har begränsat stöd mot motparten men i övrigt fullständiga medlemsrättigheter, inklusive rätten att teckna försäkringar och söka medlemslån. Avgift för närvarande 67 kronor per månad.

### PASSIVT MEDELSKAP

– man är inte yrkesaktiv till sjöss, därför att man är f d sjöfartsanställd som gått i land permanent eller pensionerats. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Avgift 180 kronor per år.

### STUDERANDEMEDELSKAP

– man studerar vid sjöfartshögskola. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Man har rätt att teckna försäkringar. Avgift 180 kronor per år.

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

- Delta på medlemsmöten med yttrande- och förslagsrätt
- Tidskriften Sjöbefälen med åtta nummer per år
- Annan skriftlig medlemsinformation; dock sänds viss information, som endast berör yrkesaktiva, ej hem till passiva och studerandemedlemmar.

För att bli medlem, gå in på

[www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

på 08-518 356 00 eller [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se)

så skickar vi ett medlemsformulär!



**AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA**

Jörgen Karlsson (kontaktperson)  
tel 0733-32 25 01, e-post jorgen.karlsson@affarsverken.se

**A P MÖLLER-MÆRSK**

Johan Juhlin (kontaktperson)  
tel 0171-871 42, 0704-22 53 67, e-post johan.juhlin@live.se

**AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG**

John Borgman  
tel 0736-56 49 14, e-post scandlinesklubben@sjobefal.se

**BLIDÖSUNDSBOLAGET**

Daniel Almgren  
tel 070-7446986 e-post blidosundsklubben@sjobefal.se

**DESTINATION GOTLAND**

Reine Pettersson, tel 0702-22 83 77  
e-post dgklubben@sjobefal.se

**DFDS SEAWAYS**

Jonas Tunstad (kontaktperson)  
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com  
Niklas Öhrn (kontaktperson)  
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

**DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK**

Vakant

**ECKERÖLINJEN**

Joakim Nordberg  
tel 00358 407 164 716, e-post eckeroklubben@sjobefal.se

**EUROVIK SHIPPING**

Per Ringbom (kontaktperson)  
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

**FINNLINES**

Fredrik Nylund  
tel 0702-18 31 02

**FLOATELKLUBBEN**

Patrik Sundqvist  
e-post floatelklubben@sjobefal.se

**FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET**

Kenneth Toresson  
tel 010-123 80 36, e-post farjerederietklubben@sjobefal.se

**GOTA NETSS**

Per-Johan Jonsson (kontaktperson)  
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post johanjonsson72@telia.com

**KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

Ulf Jöhns (kontaktperson)  
tel 073-929 00 04, e-post Uffe5359@hotmail.com

**LULEÅ BOGSERBÅT**

Conny Smedkvist (kontaktperson)  
tel 0703-00 96 07, e-post conny.smedkvist@portlulea.com

**ORNÖ SJÖTRAFIK**

Charles Listam (kontaktperson)  
tel 073-932 23 47, e-post charleslistam@hotmail.com

**ORUST MARINE RECRUITMENT**

Christopher Nislander  
tel 0708-39 35 59, e-post christopher.nislander@gmail.com

**RESSEL**

Niclas Jornèe  
e-post: fackrep.resselrederi@gmail.com

**SAND & GRUS AB JEHANDER**

Victor Söderlund (kontaktperson)  
tel 0733-14 01 73, e-post victor.soderlund@gmail.com

**SJÖFARTSVERKET/LOTSAR**

Håkan Björk (kontaktperson)  
tel 0708-77 71 92, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se

**SJÖVÄGEN**

Victoria Åslund  
tel 070-063 81 14, e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

**STENA LINE**

Sandro Chiesi  
tel 0704-85 95 95 0707-67 14 53, e-post stenaklubben@sjobefal.se

**STOCKHOLMS SKÄRGÅRD**

Erik Åkerman (kontaktperson)  
tel 070-566 10 94, e-post erikakerman@hotmail.com

**STRÖMMA**

Thomas Ravalid (kontaktperson)  
tel 0733-99 90 56, e-post kaptentr@hotmail.com

**STYRSÖBOLAGET**

Tomas Carlsson  
Tel: 0707-15 45 49, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

**SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB**

Stefan Wengelin  
tel 070-6529653, e-post isbryarklubben@sjobefal.se

**SVITZER SVERIGE**

Daniel Magnusson (kontaktperson)  
tel 0761-26 33 20, e-post sjobefalen.svitzer@gmail.com

**TALLINK SILJA – www.silja-sbf-klubben.com**

Gretel Aronsson  
tel 0702-27 08 78, e-post siljaklubben@sjobefal.se

**TERNTANK**

Jonas Levin (kontaktperson)  
tel: 073-913 18 12 e-post: levin@hush.com

**TT-LINE**

Jens Sandin  
tel 0708-43 65 65 e-post ttlineklubben@sjobefal.se

**WALLENIUS**

Vakant

**VIKING LINE**

Anette Haapanen  
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

**ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK**

Daniel Berglund  
tel 0702-843434, e-post danielb83@hotmail.com

**ÖCKERÖ BÅTRAFIK**

Per Ishøy (kontaktperson)  
tel 0733-27 77 48, e-post perkais@hotmail.com

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN**

Jacob Leo  
tel 0768-67 88 34, e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR**

Louise Falk  
tel 0760-87 47 18, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

**70% för 0 kr.**

Vi är en ideell förening som står för 70% av sjöräddningen i Sverige – utan en krona från staten. Bli medlem på sjoraddning.se eller ring 077-579 00 90.









**ACCEPT**  
Försäkringar



[www.accept.se/sjobefal](http://www.accept.se/sjobefal)

## Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

Med Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring kan du försäkra upp till 100 000 kr/mån. Du väljer själv om du vill ha möjlighet att få ersättning i 100, 150 eller 200 ersättningsdagar.

### **Prisexempel: 206 kr**

Du har då försäkrat en bruttolön på upp till 55 000 kr i 100 ersättningsdagar. Besök [www.accept.se/sjobefal](http://www.accept.se/sjobefal) för mer information och för att teckna.

*Inkomstförsäkring är ett komplement till ersättningen från en nordisk a-kassa om du blir arbetslös.*