

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 4 JUNI 2020 ÄRGÅNG 9

REPORTAGE

GALAXY GÅR I GODSTRAFIK

TEKNISKE CHEFEN PER RAMSBERG FÖRSÖKER HÅLLA
HUMÖRET UPPE, MEN TALLINK SILJA HAR VARSLAT

NYHETER

Lyckat upprop för att rädda sjöfarten

INTERVJUN SANDRO CHIESI

Slåss för medlemmarnas bästa

INSÄNT

Hur beräknas vederlag vid uppsägning?

TEMA

SJÖFARTSFORSKNING

VTI SATSAR PÅ SJÖFARTSFORSKNING • AIS – EN GULDGRUVA • KLIMATFÖRÄNDRINGARNA PÅVERKAR SJÖFARTEN

Försiktigt positiva signaler

JUNI

Vi ser med tillförsikt fram mot en varm och skön sommar efter en ovanligt kylig vår i många bemärkelser. Effekterna av Corona gör sig påmind hela tiden, vi har fortfarande förhandlingar om arbetsbristuppsägningar över oss och vi tecknar korttidspermitteringsavtal. Dessa avtal kan sägas bestå av tre steg, först har vi ett centralt avtal som är tecknat mellan Sjöbefälsföreningen och Sarf respektive Almega. Vi har alltså två centrala avtal i botten, därefter tecknas en lokal överenskommelse med respektive rederi där förutsättningarna i rederiet anges och det är denna överenskommelse som ligger till grund för rederiets ansökan till Tillväxtverket om att få stöd för korttidsarbete/permittering. Sist in kommer det lokala tillämpningsavtalet där det överenskommes om vilka lokala regler som ska tillämpas med eventuella undantag från det lokala avtalet.



MIKAEL HUSS

Vi har nyligen fått information att Delegationen för Sjöfartsstöd, genom en förordning om tillfälligt anpassat sjöfartsstöd, kan ge stöd till sjömän även om fartyget skulle vara upplagt eller taget ur trafik. Även om statens stöd för korttidspermitteringar var välkommet behöver rederierna sjöfartsstödet i nuvarande läge. Det var faktiskt Delegationen för Sjöfartsstöd själva som initierade detta tillfälliga stöd och en enad bransch har stått bakom förslaget. Det har dock varit alldeles tyst från regeringskansliet förfärligt länge och trots våra och enskilda redares påtryckningar hände inget. Men när Sjöbefälsföreningen och Seko Sjöfolk gemensamt initierade ett uppprop som samlade 3 237, kontaktade Tomas Eneroth mig och Kenny Reinhold personligen och förklarade att nu låg ett färdigt förslag på bordet avseende sjöfartsstöd för upplagt fartyg. Efter detta hade vi dessutom ett digitalt möte med infrastrukturministern där namnlistan formellt överlämnades. (Läs mer på sidan 4.)

Förhoppningsvis kommer antalet upplagda fartyg att minska om Folkhälsomyndigheten justerar restriktionerna. Vi ser att det kommer igång en del trafik i våra grannländer och i Medelhavet kör de flesta färjorna med hälften så många passagerare som vanligt för att kunna skapa den sociala distans som eftersträvas. I Sverige har vi en arbetsgrupp, med representanter från rederier och sjöfacken, som följer utvecklingen och som studerar vilka förutsättningar vi har för att kunna starta upp passagerartrafiken på nytt. Detta måste ske på ett ansvarfullt sätt och med säkerheten i fokus både för passagerare och besättning. Vi kommer att följa utvecklingen, dels i våra grannländer men också globalt, för att kunna dra lärdom av de erfarenheter som kommer fram då trafiken startas så att Sverige kan ligga så mycket i förkant som det bara är möjligt.

Sjöbefälsföreningen har dessutom genomfört en digital extra-kongress som beslutat att justera stadgarna. Det var nödvändigt att göra en justering i stadgarna för att kunna flytta den ordinarie kongressen. Vi har nu satt nya datum för kongressens genomförande, vi siktar på 7–9 december. Denna gång hoppas vi verkligen på att kunna få träffas personligen. Flera Sacoförbund har haft digitala möten och till och med digitala kongresser. Det har tekniskt sett oftast fungerat bra, men de personliga mötena, snacket i korridorerna och vid fikarasterna saknas och mötena har mest blivit formalia för att uppfylla stadgarna. Det betyder att det fortfarande finns tid att skriva motioner, vi har till dags dato fått in 44 stycken. Medlemsmötena är planerade att hållas i oktober/november och då ska både motioner och ekonomiska frågor tas upp. Många av de motioner som kommit in handlar om avtalsfrågor och då kan vi konstatera att de centrala förhandlingarna är framskjutna till hösten. Det kommer alltså att braka igång direkt efter sommaren med såväl avtalsförhandlingar som kongressförberedelser.

Sommaren är i antågande men vi har ett antal medlemmar som vandrar i ovisshet och mår dåligt på grund av varsel, uppsägningar och permitteringar. Vi vet heller inget om framtiden eftersom signalerna ofta är svåra att tolka. Det positiva är att några av våra upplagda fartyg redan tagits i trafik och att ett antal av våra medlemmar därmed åter är i arbete. Vad vi vet är dock att alldeles nyligen skrek branschen efter sjöbefäl, min förhoppning är att vi snart är där igen.

I den mån det är möjligt ber Sjöbefälsföreningen att få önska alla läsare en trevlig och avkopplande sommar. Ta hand om varandra, tillsammans kommer vi att ta oss igenom detta!



5



sjöbefälen Nr 4

04 Nyheter

Upprop för att rädda sjöfarten
Sjöfartsservice digitaliseras
Skatteverkets säkerhetsventil
IMO-revision av svensk sjöfart skjuts upp
Tank och bulk gynnas – roro och containerfartyg missgynnas

14 Fackligt

USA är ett arbetsrättsligt u-land
Ordförande har ordet

16 Reportaget: Galaxy

Besättningen håller humöret uppe, men nu har rederiet varslat

24 Intervjun: Sandro Chiesi

”Svåraste perioden under mina 20 år som fackligt aktiv”

26 Tema: Sjöfartsforskning

VTI satsar på forskning om sjöfarten
AIS – En guldgruva för forskning
Klimatförändringarna påverkar svensk sjöfart

34 Insänt

Hur ska vederlag beräknas vid uppsägning?
Rädda Sjömanskyrkan!

36 Kultur/historia: Sjömannen Evert Taube

Nya sidor av Taubes konstnärskap kommer fram i kritikerrosad bok

38 In English: Shipping research

Great need for research on shipping

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 9 Utgivningsdag 26 juni 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 Teknische chefen Per Ramsberg på *Silja Galaxy*.
Foto Linda Sundgren

TS-kontrollerad upplaga 6 400 ex.

MEDLEM AV 



16



36



Lyckat uppprop för att rädda sjöfarten

Sjöbefälsföreningens och Seko sjöfolks uppprop för att rädda sjöfarten samlade 3 237 underskrifter och fick regeringen att lägga fram ett förslag om att ändra sjöfartsstödet. Underskrifterna överlämnades på ett digitalt möte med infrastrukturminister Tomas Eneroth.

– Det är ett fantastiskt bra initiativ, säger Tomas Eneroth under mötet. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM JUNI 2020

I slutet av maj startade Sjöbefälsföreningen och Seko sjöfolk ett uppprop för att rädda sjöfarten. Framförallt var det för att få till en tillfällig ändring av sjöfartsstödet och få sänkta avgifter för sjöfarten. Uppropet blev lyckat, 3 237 personer skrev under, och under tiden upppropet pågick annonserade regeringen att de lägger fram förslaget att sjöfartsstödet tillfälligt ska ändras till att omfatta även upplagda fartyg. Dagen efter att upppropet avslutades hade Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss och Seko sjöfolks ordförande Kenny Reinhold ett digitalt möte med infrastrukturminister Tomas Eneroth för att lämna över underskrifterna.

– Det är häftigt att om man jämför sjöfarten med andra näringar så ser man verkligen det fackliga engagemanget och samverkan mellan parterna och det är otroligt viktigt, säger Tomas Eneroth.

Tomas Eneroth sa att han under sina tre år som infrastrukturminister sett till att sjöfarten lyfts upp, stärkt inflaggingarna och ökat klimatomställningen, men att det finns mycket kvar att göra. Till exempel tog han upp kompetensförsörjningen, arbetsvillkoren och besättningsbyten.

– Jag är väldigt glad att vi kunde få klart sjöfartsstödet och att det gäller retroaktivt från mars. När vi kombinerar det med korttidspermitteringar, förstärkt a-kassa, och så vidare så ger det möjlighet till en återstartsformåga, att vi kan bygga upp svensk sjöfart igen efter krisen, säger Tomas Eneroth.

”3 237 underskrifter är väldigt bra”

Infrastrukturministern var imponerad över det stora antalet underskrifter som kommit in på så kort tid, knappt två veckor.

– 3 237 underskrifter är väldigt bra och det skulle vara bra att kunna använda det engagemanget i andra frågor, som rekrytering, kompetensförsörjning, arbetsvillkor och svensk flagg. Att rederierna inser att det är en investering att satsa på goda arbetsvillkor så att det blir attraktivt att jobba inom sjöfarten. Jag är orolig över att diskussionen om besättningsbyten har gjort att några har blivit oroliga över hur det är att jobba inom sjöfarten.

Seko sjöfolks ordförande Kenny Reinhold undrade om ministern hade någon hälsning till fackförbundens medlemmar.

– Fortsätt att vara med och utveckla svensk sjöfart. Sjöfarten är helt avgörande, både för Sverige som industriland och för

klimatomställningen. Sjöfarten är nyckeln för att transportsektorn ska klara klimatomställningen. Kämpa på för bra arbetsvillkor, att det blir attraktivt att jobba inom sjöfarten, både för män och kvinnor. Vi har en utmaning när det gäller kompetensförsörjningen, låt oss jobba med den tillsammans så ska vi bli en stolt sjöfartsnation även framöver, säger Tomas Eneroth.

Tog upp 183-dagarsregeln

Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss tog även upp ett problem som en del av våra medlemmar har, nämligen med 183-dagarsregeln. Just nu är det extra tufft att uppfylla reglerna när Corona stängt gränserna.

– Regeringen och Skatteverket har varit generösa mot arbetsmarknaden i stort. Men våra sjömän på utlandsflaggade fartyg har inte fått samma förståelse. Många sjömän är oroliga just nu och hade behövt ett mer konkret och positivt svar från Skatteverket. Problemet är besättningsbytena, de kommer inte ombord på grund av stängda gränser, och därför uppfyller de inte kraven. Jag hoppas att du kan hälsa de som är mer ansvariga än du i den här frågan, från mig, säger Mikael Huss.

Infrastrukturministern svarar:

– Det lovar jag att göra! Jag satt så sent som igår och gick igenom en checklista på alla önskemål som kommit in, och det var en av dem. Den ligger i regeringskansliet och vi arbetar på den. Men jag får inte styra vad Skatteverket gör, då blir jag KU-anmäld. Men vi måste uppmärksamma frågan, det handlar om vilka signaler vi sänder, att göra det attraktivt att jobba inom sjöfarten, säger Tomas Eneroth.

– Tack för att du tog dig tid Tomas. Du vet vad vi vill! säger Mikael Huss. **S C**



Sjömansklubbarna Katarina och Kaknäs i Stockholm har mycket få besökare under pandemin.



Pensionerade styrmannen Allan Jonsson var enda besökaren på Kaknäs vid SB:s besök.

Sjömansservice blir digital

Under coronakrisen stängs mycket av Sjöfartsverkets sjömansservice ner. Det gäller framför allt transporter och inomhusaktiviteter. Men de filippinska sjömän som inte får gå i land kan ta emot varor som telefonkort och hygienprodukter vid ISPS-gränsen.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

Sjömansservicen drabbas självfallet av coronaviruset som allt annat. Generellt har alla inomhusaktiviteter ställts in av säkerhetsskäl. Jari Raminen på sjöfartsklubben Kaknäs i Stockholm, Kicki Wetterberg på Sjömanskyrkan och Agneta Swenson på Rosenhill i Göteborg berättar i stort sett detsamma.

– Vi skjutsar någon lots till och från fartyg, inga andra persontransporter, berättar Jari.

Kaknäsklubben ligger idylliskt på norra Djurgården i Stockholm och beskrevs faktiskt en gång i Sjöbefäl som ”världens

vackraste sjömansklubb”. De flesta dagar är det full aktivitet där – men det har inget med sjöfart att göra. Djurgårdens A-lag tränar på Kaknäs i tålmodig väntan på att fotbollsallsvenskan ska dra i gång.

När Sjöbefälen besöker Kaknäs har Jari en enda besökare, pensionerade styrmannen Allan Jonsson med ett förflutet i bland annat skärgårdstrafiken.

De sjömän som inte får gå i land kan ta emot telefonkort, hygienartiklar eller snacks vid ISPS-gränsen i hamnarna i Stockholm och Göteborg. Alternativt kan telefonslipar skickas digitalt. Detta gäller främst filippinska sjömän som anlöper svensk hamn.

Utomhusaktiviteter igång

Utomhusaktiviteterna på Rosenhill är dock i gång, kan Agneta berätta. Tennisbanorna, fotbolls- och friidrottsplanen och terrängspåret används. Biblioteket kan leverera böcker efter beställning, och de avhämtas i entrén.

En sjömansklubb som fortfarande tar emot besökare inomhus är Katarinaklubben i Stockholm, berättar föreståndaren Kicki Falke, även om mötesaktiviteterna är inställda.

– Besökare är välkomna om de hör av sig i förväg, säger hon. Många av våra vanliga besökare är äldre, och en av dem hämtade jag, så han skulle slippa åka kollektivt. Men sen sa han att han kunde ta t-banan ändå, bara han undvek rusnings-tiden!

– Gymmet är öppet, och dit kommer man via sjöfartshotellet. Men jag pratar i telefon mycket mer nu än tidigare. Så mitt jobb känns extra meningsfullt under krisen.

Det kan påpekas att i hamnar som inte har någon sjömansservice i närheten råder inget generellt förbud för utländska sjömän att gå i land. Det gäller till exempel Oxelösund, där man bara begär sedvanlig hälsodeklaration av de som vill gå i land för att uträtta ärenden. **BL**

Skatteverket svarar om 183-dagarsregeln

Skatteverket har i ett brev till Sjöbefälsföreningen redogjort för hur reglerna för skattebefrielse för sjömän under utländsk flagg ska tolkas under coronakrisen.

TEXT BENKT LUNDGREN

STOCKHOLM JUNI 2020

Grundreglerna för skattebefrielse är:

- Fartyget ska i huvudsak gå i oceanfart
- Sjömannen ska under en minst 183-dagarsperiod under 12 månader i huvudsak tjänstgöra i ett eller flera fartyg i oceanfart
- Arbetsgivaren ska höra hemma i EES.

Här kan påpekas att Sjöbefälsföreningen sedan åtskilliga år framfört att begreppet "oceanfart" inte hör hemma i ett skatterättsligt sammanhang, eftersom det är ett bemannings- och behörighetsgrundande begrepp. Det borde bytas ut mot "fjärrfart", men detta krav har inte tillmötesgått av lagstiftaren.

I brevet skriver Skatteverket att skattebefrielse i vissa fall kan beviljas även om ovanstående krav inte är helt uppfyllda. Detta kallas "säkerhetsventilen". Den träder i kraft förutsatt att följande tre krav är uppfyllda:

- När anställningen började kunde sjömannen på goda grunder anta att inkomsten skulle vara skattebefriad p.g.a. att ovannämnda tre krav skulle uppfyllas
- Att de tre kraven inte uppfylls beror på ändrade omständigheter, som sjömannen inte kunnat råda över, samt att
- Det är uppenbart oskäligt att inkomsten beskattas i Sverige.



Av brevet framgår att coronakrisen kan medföra sådana förändringar som gör att de tre kraven för att säkerhetsventilen ska träda in uppfylls. Om anställningen måste avbrytas innan 183 dagar har förflutit ska dock minst hälften av denna period, alltså 92 dagar, ha förflutit. Högsta Förvaltningsdomstolen (HFD) har fastslagit att begreppet "i huvudsak" i det andra kravet för skattebefrielse ska tolkas som att det omfattar minst 75 procent av tiden. Om detta inte sker på grund av coronakrisen kan säkerhetsventilen tillämpas och inkomsten därmed skattebefrias, om det av kontrakt framgår att 75-procentskravet skulle ha uppfyllts under normala omständigheter.

Negativt besked till hemmavarande

Däremot blev det ett negativt besked till de sjömän som sitter hemma och inte kunnat komma ombord för att jobba på grund av stängda gränser: I brevet står:

"Om sjömannen var i Sverige under en ledighet när det blev omöjligt att återvända för tjänstgöring ombord och sjömannen även efter den ordinarie ledigheten uppbär inkomst för arbetsbefriad tid under vistelsen i Sverige har den inkomsten inte tjänats in vid arbete ombord på fartyg. Denna inkomst ska beskattas eftersom inte det grundläggande kravet att inkomsten är

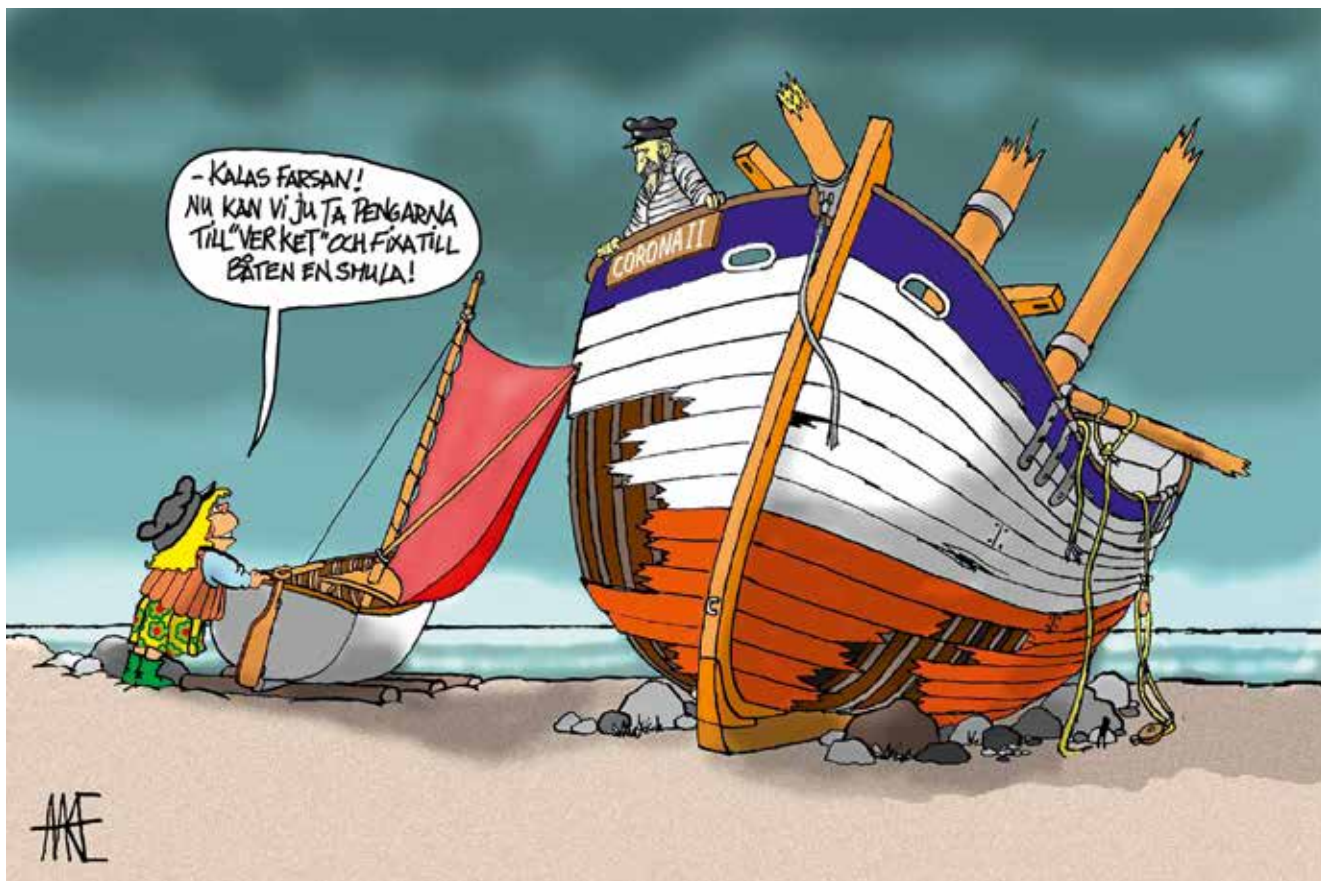
intjänad under anställning ombord vid vistelse utomlands är uppfyllt. Oceanfartregeln är överhuvudtaget inte tillämplig eftersom det inte längre är fråga om en inkomst p.g.a. arbete ombord. Säkerhetsventilen kan då inte tillämpas. Inkomsten ska beskattas i Sverige om inte ett skatteavtal hindrar svensk beskattning."

Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss kommenterar brevet:

– Regeringen och Skatteverket har varit generösa mot hela arbetsmarknaden i stort. Den svenskflaggade handelsflottan med fartyg som tillfälligt är tagna ur trafik fick ett stödpaket till slut, och därmed har nästan alla fått hjälp och svar på sina frågor. Men våra sjömän på utlandsflaggade fartyg har inte mött samma förståelse. Vi har många sjömän som är oroliga och verkligen behöver ett konkret och positivt svar från Skatteverket. Om inte denna coronapandemi är en "force majeure"-situation, så har jag svårt att se vad som skulle vara det.

– Vi har också de som är nyanställda, företrädesvis juniorer ute på sina första riktiga arbeten, som inte kommit upp till tre eller sex månaders anställning. Dessa personer kunde lika lite som alla andra förutse att det skulle komma en pandemi, men de straffas ändå med att få beskatta sin redan låga nettolön. **BL**

APROPÅ SJÖFARTSVERKETS UPPSKJUTNA AVGIFTSHÖJNING:



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

Vill du veta mer, ring eller kom och besök oss. Du är alltid välkommen! **Telefon 08-640 94 96**

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

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

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

Svensk IMO-revision flyttas fram på grund av corona

Revisionen av svensk sjöfart som IMO skulle genomfört i juni har skjutits på framtiden på grund av coronapandemin. Under tiden jobbar Transportstyrelsen och andra berörda myndigheter vidare med att granska sin egen verksamhet och åtgärda eventuella brister.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO PRIVAT

NORRKÖPING MAJ 2020

I juni skulle FN:s sjöfartsorgan IMO (International maritime organization), granska styrningen av svensk sjöfart. Men den pågående coronapandemin har lett till att revisionen ställts in och något nytt datum är inte beslutat.

– Jag har mejlat IMO och bett om en ny tid, säger Dan Sarenius på Transportstyrelsen som leder revisionsförberedelserna i Sverige. Nu föreslår IMO att man skjuter upp årets aktiviteter till nästa år istället.

Förberedelserna inför IMO-revisionen i Sverige har pågått i ungefär ett år. Mängder av styrdokument, policys, rutiner och

andra handlingar har tagits fram och omfattande underlag har lämnats över till den grupp som ska genomföra granskningen.

– IMO är framför allt intresserade av att se om införandet av deras regelverk fungerar. Det handlar om hur vi fungerar som lagstiftande stat, flaggstat, hamnstat och kuststat, säger Dan Sarenius.

Under de interna förberedelserna har man också upptäckt vissa områden som IMO skulle kunna ha synpunkter på. Nu tar man tillvara på den respekt som den försenade revisionen ger för att arbeta vidare med förbättringsåtgärder.

– Visst hade det varit skönt att få revi-

sionen överstökad, vi är klara till 99 procent och ligger i startgroparna. Samtidigt ger det här oss tid att fortsätta fundera över vårt sätt att arbeta och kanske hinner vi åtgärda sådant som vi själva upplever skulle kunna skötas annorlunda, säger Dan Sarenius.

Som exempel på förbättringsområden nämner han rutinerna för inrapporteringen till IMO liksom den inbördes relationen mellan de myndigheter som reglerar sjöfarten i Sverige.

– Vid sådana här omfattande revisioner upptäcker man alltid saker som skulle kunna göras bättre. I och med coronakrisen har folk kanske också fått mer tid att sätta sig ner och fundera över hur väl man uppfyller de krav som IMO ställer.

Alla granskningar inställda

Dan Sarenius, som själv arbetar som IMO-revisor, berättar att IMO ställt in alla sina granskningar på obestämd tid. Själva skulle han genomfört en revision på Maldiverna i mars som inte blev av.

– Det mesta av IMO:s verksamhet är lagd på is, säger han.

IMO inledde sin revisionsverksamhet i början av 2000-talet. Inledningsvis var verksamheten frivillig men sedan 2016 är granskningarna obligatoriska och genomförs vart sjunde år. Att årets revision nu flyttas fram tror Dan Sarenius inte kommer få några långtgående konsekvenser.

– Nej, men det kommer nog att vara lite besvärligt att hitta nya revisionsdatum. Numera ingår alltid en representant från IMO:s sekretariat i delegationerna och att hitta datum som inte krockar med andra tunga möten inom IMO är inte så lätt.

Inom Paris MOU, som bland annat genomför hamnstatskontroller, är verksamheten igång om än i begränsad skala.

– Beskedet är att vi ska vara pragmatiska med besiktnings- och certifikat, säger Dan Sarenius. Port state ligger nästan helt nere inom Paris MOU, men om det är uppenbart att det finns brister på ett fartyg eller om någon hör av sig och ber om en inspektion går vi ombord. Allas säkerhet måste beaktas. **L S**



Dan Sarenius på inspektion i Georgien.

Färjetrafiken startar upp i liten skala

Tallink Silja startar upp *Silja Symphony* igen i mitten av juli, men den här gången kommer resan att gå till Visby. Även Stena Line utökar sin trafik.

Silja Symphony kommer att köra till Visby, via Mariehamn för att kunna sälja taxfree ombord. I och med att Finland fortfarande inte tillåter att svenskar reser in i landet så var Tallink Silja tvungna att hitta en ny rutt.

– Vi har fått se över alternativa möjligheter eftersom länderna vi trafikerar haft hårda restriktioner, bara i dag (torsdag 11 juni) meddelande Finland att de öppnar för resor till de flesta av sina grannländer förutom Sverige och då får man tänka om och tänka nytt, säger Erika Janson, kommunikationsansvarig på Tallink Silja till Sjöfartstidningen.

Rederiet har genomfört ett antal säkerhetsåtgärder för att undvika smitta. Bland annat kommer bara 1 400 passagerare tillåtas ombord, istället för de 2 800 passagerare som fartyget brukar ta.

– Det mesta kommer att vara öppet, men det kommer att vara ett begränsat antal personer som får vistas i olika områden, så som restauranger och spa. Bollhavet kommer att hållas stängt. Sedan kommer vi att ha markeringar i golven vid kassor och liknande så att gästerna kan hålla avstånd och ha extra städning ombord, säger Erika Janson till Sjöfartstidningen.

Den finskflaggade systerbåten *Serenade* kommer att gå mellan Helsingfors och Riga. Under juli kommer *Baltic Queen* att gå mellan Helsingfors och Mariehamn.

Ökat antal bokningar för Stena Line

Även Stena Line utökar sin trafik. På grund av ett ökat antal bokningar så sätter de in *Stena Danica* på linjen Göteborg-Fredrikshavn från och med 1 juli.

– Vi ser ett ökande intresse och förbättrat bokningsläge för våra dagsturer till Danmark och sätter därför in *Stena Danica* i trafik igen tillfälligt under sommarens högsäsong. För att vi ska kunna erbjuda



Silja Symphony

FOTO: TALLINK SILJA/MARKO STAMPEHL

våra gäster en säker resa med social distansering har vi bland annat reducerat antalet passagerare per avgång samt infört flertal åtgärder för ökad säkerhet ombord, säger Carl Mårtensson, presschef på Stena Line, i ett pressmeddelande.

På grund av reserestriktioner mellan Sverige och Danmark får passagerarna dock inte gå av i Fredrikshavn. Stena Line har även återkallat varslat för ett fåtal driftsbefäl.

www.furetank.se

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



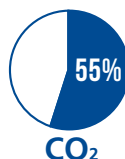
Furetank continues to be the leader in developing efficient and environmentally friendly product and chemical tankers

GOTHIA TANKER ALLIANCE

ENVIRONMENTAL CARE WITH QUALITY



Emissions reduced by;



Tank och bulk gynnas mest av nya avgifter

Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell påverkar olika fartygssegment olika mycket, och även inom segmenten finns det stora variationer. Det framgår av den utvärdering som Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har gjort. TEXT CATARINA GISBY/REDAKTA FOTO ANNIKA JOHANSSON/VTI

Sjöfartsverket gav VTI i uppdrag att analysera effekterna av förändringarna som gjordes i systemen för farleds- och lotsavgifter mellan åren 2017 och 2018. Framför allt ville verket ha en analys av hur bytet av avgiftssystem påverkade olika fartygssegment och storleksklasser.

Förändringarna gjordes av flera skäl. Sjöfartsverket finansieras till 70 procent av farleds- och lotsavgifter från handelsjöfarten. De nya systemen kom till dels för att ge stabilare intäkter och skapa en långsiktigt hållbar ekonomisk situation för myndigheten, dels för att harmonisera reglerna mellan de olika fartygssegmenten och mellan farledsavgifter och lotsavgifter.

Förändringarna innebär följande: Från och med den 1 januari 2018 bestäms avgiften av den nettodräktighetsklass (det finns tio klasser) som fartyget befinner sig i. Tidigare sattes avgiften utifrån bruttodräktighet. I det nya systemet finns också en frekvensrabatt. Samtliga fartyg betalar för de fem första anlöpen varje månad. För de två första utgår full avgift, det tredje anlöpet kostar 75 procent av ursprungsavgiften, det fjärde anlöpet 50 procent och

det femte dito 25 procent. (I det tidigare systemet betalade passagerarfartyg, kryssningsfartyg och järnvägsfärjor för de fem första anlöpen varje månad, och övriga fartyg för de två första anlöpen.)

Vidare infördes en så kallad beredskapsavgift för att täcka den beredskap Sjöfartsverket måste ha för lotsverksamhet.

Avgifterna påverkas av miljöprestanda

Såväl fartygs- som beredskapsavgifter påverkas även av fartygens miljöprestanda. I det gamla systemet sattes en lägre avgift om fartyget hade ett certifikat (utfärdat av Sjöfartsverket) som visade att fartygets utsläpp av kväveoxider understeg en viss nivå. I det nya systemet klassificeras fartygen efter ett poängsystem som också tar hänsyn till koldioxidutsläpp, svaveldioxid, partiklar och hantering av kemikalier och avfall. Poängen summeras och placerar fartygen i fem klasser, A, B, C, D och E. Klass A ger den högsta avgiftsreduktionen, klass C den lägsta. (D och E ger inte någon reduktion.) Förhoppningen är att fartygens ägare ska vilja investera i förbättringar



Magnus Johansson

som gör att fartygen stiger i klass.

Det totala avgiftsuttaget ökade med 8,6 procent i fasta priser mellan 2017 och 2018. Avgiftsuttaget från farledsavgifterna steg med 13,6 procent men avgiftsuttaget från lotstjänster sjönk med 0,6 procent.

Trots avgiftsökningarna steg antalet anlöp med 4,4 procent.

Det är i segmenten tank- och bulklastfartyg som det totala avgiftsuttaget blir lägre med det nya systemet. De verkar gynnas av förändringarna. De segment som missgynnas är containerfartyg, roro-fartyg och, i något mindre utsträckning, torrlastfartyg. För dem ökar avgiftsuttaget. För det segment som gör flest anlöp, ropax, kryssning och färja, är den genomsnittliga farledsavgiften i princip oförändrad. Delvis beror det på att många fartyg i det här segmentet opererar med kaptener som har lotsdispens.

Mest obalanserat är utfallet enligt VTI-forskarna för roro-fartygen. "Detta segment får en relativt kraftig ökning av



Celebrating 10 years Anniversary

Ten years of creating, developing and delivering marine propulsion solutions!

IDEA MARINE AB

Idea Marine AB
 Klippan 3 414 51 Göteborg ola.stephanson@ideamarine.se
 0706-95 65 96 www.ideamarine.se



avgiftsuttag från farledsavgifter, men samtidigt en relativt kraftig reduktion i avgiftsuttag från lotsningar”

Det segment som påverkas mest procentuellt sett är kylfartyg. Här sjunker avgiftsuttaget med hela 64 procent. Men, konstaterar forskarna, detta är ett mindre segment ”där enskilda fartyg kan ha stor inverkan på utfallet för segmentet som helhet”.

Slår olika mot olika fartygssegment

Att det nya avgiftssystemet verkar slå så olika mot olika fartygssegment är inte ett problem i sig, menar VTI-forskaren Magnus Johansson.

– Det är mer en följd av att förändringarna i systemet blev så omfattande att effekterna blev svåra att överblicka, säger VTI-forskaren Magnus Johansson. Övergripande behöver dock Sjöfartsverket fundera på hur de vill styra med avgifterna. I första hand ska de vara finansierande, men Sjöfartsverket ska även bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen, vilket bland annat innebär att de positiva miljöeffekterna av att transportera på sjö kontra väg bör tas tillvara. Detta är en svår balansgång för Sjöfartsverket.

Intressant i sammanhanget är, konstaterar Magnus Johansson, att riksdagen bitt regeringen utreda Sjöfartsverkets verksamhet och finansiering för att hitta en bättre organisation än den nuvarande.

Har det nya systemet försvagat incitamenten att göra investeringar för att reducera utsläppen av kväveoxider?

– Ja, incitamenten till denna typ av investeringar kan sägas ha försvagats. Samtidigt är det tydligt att många fartyg med tillräckligt frekventa anlöp för att motivera investeringar i katalysatorer redan har gjort detta, och dessutom ställs det krav på att nya fartyg ska klara kväveoxidutsläpp under vissa uppsatta nivåer. **CG**

Avgifterna har höjts i både Mälaren och Vänern

Hur känslig är godstrafiken i Vänern och Mälaren för avgiftsförändringar? Har trafiken i de båda sjöarna förändrats från 2016 till 2019?

TEXT CATARINA GISBY/REDAKTA

Mot bakgrund av det förändrade avgiftssystemet (se artikel här intill) gav Sjöfartsverket VTI i uppdrag att titta särskilt på hur trafiken i Vänern och Mälaren har påverkats. Inför en kommande revidering av systemet kan det till exempel vara viktigt att ha en utförlig bild av hur trafiken i de båda sjöarna har utvecklats över tid.

Sjöfartsverket skickade också med ett antal specifika frågor till VTI, som ”Hur stor del av den totala transportkostnaden för anlöp i Vänern och Mälaren utgörs av Sjöfartsverkets avgifter?”, ”Hur ser uppdelningen ut i kostnaderna mellan farleds- och lotsavgifter?” och ”Mot bakgrund av de prisförändringar som gjorts under tidsperioden, har det skett en överflyttning av gods från sjö- till landtransporter?”.

Avgifternas andel har ökat

Totalt beräknas avgifternas andel av transportkostnaderna ha ökat 2,5–5,1 procentandelar i Mälaren och 5,8–8,5 procentandelar i Vänern.

Både före och efter avgiftsförändringen är lotsavgifternas andel av de totala avgifterna per deklarerat anlöp 80 procent i Mälaren. I Vänern låg lotsavgif-

tens andel per anlöp på 70 procent före förändringen och 80 procent efter den.

Majoriteten av fartyg i Mälaren lade 20 000–29 000 kronor per utförd lotsning före 2018. Efter avgiftsförändringen handlar det om 30 000–34 000 kronor. Motsvarande siffror för Vänern är 15 000–19 000 respektive 25 000–29 000 kronor.

Trafiken har ökat eller är oförändrad

Trafiken i Mälaren har, fördyringarna till trots, ökat under perioden. Från 700 deklarerade anlöp 2016 till nästan 1 000 anlöp 2019. I Vänern är trafiken i stort sett oförändrad. Det är dock stora skillnader mellan hamnarna i Vänern, konstaterar forskarna. Gruvön och Otterbäcken har tappat hela 16 procent medan Karlstad och Lidköping ökat med 2, respektive 6, procent.

Det finns inga tydliga tecken på att gods har flyttat över från sjö- till landtransporter, men utifrån den statistik som finns är det svårt att egentligen säga någonting om detta.

Transporterna i Vänern är ofta knutna till sågverks- och massaindustrin. Transporterna i Mälaren är mer diversifierade. Här transporteras livsmedel, kemikalier, gummi, plastvaror, metallvaror, med mera.

Både i Vänern och Mälaren transporteras enligt VTI-forskarnas rapport relativt stora mängder jord, sten, grus och sand, vilket de antar är transporter kopplade till bygg- och anläggningsarbeten. **CG**



Forward thinking

The Swedish Club is at the forefront of modern technology, using our skills and expertise to anticipate and meet the needs of the shipping community. Together with our members and business partners we are constantly developing, and creating new digital tools to help us work more efficiently and deliver our sophisticated loss prevention activities.



www.swedishclub.com

Estland slopar farledsavgifter

Precis när förra numret av SB presslagts kom nyheten att Estland beslutat att helt slopa sina farledsavgifter. Avgiftsbefrielsen gäller alla fartyg som anlöper estnisk hamn till och med 31 mars nästa år.

I Sverige beslöt riksdagen den 24 april att uppmana regeringen att "se över Sjöfartsverkets finansiering". Särskilt ska miljödifferenteringen granskas för att säkerställa att miljövänlig sjöfart verkligen gynnas.

Det är bara Vänsterpartiet som föreslagit ett tillfälligt slopande av farledsavgifterna under tre månader.

– Efter den tremånadersperioden tycker vi att farledsavgiften successivt kan återinföras, säger riksdagsledamoten Jessica Thunander (V) till Sjöbefälen. Anledningen till att vi inte vill slopa avgiften helt under en längre tid är att vi tycker det är viktigt med miljödifferenteringen, alltså att avgiften utformas så att den gynnar de mest miljövänliga fartygen.

I det sammanhanget kan påpekas att den finländska myndigheten Traficom har publicerat en rapport om olika politiska åtgärders betydelse för att gynna miljövänlig sjöfart. Enligt rapporten är direkt ekonomiskt stöd och förbättrade lånemöjligheter effektivare än differentierade avgifter. Det senare ansågs av rederierna ha för liten betydelse i förhållande till investeringarnas storlek.

Skjuter på avgiftshöjningar

I början av juni meddelade Sjöfartsverket att de skjuter på de avgiftshöjningar som planerades till början av 2021.

– Vi kommer att göra ett nytt ställningstagande i början av hösten då vi har mer information om hur omvärldsläget utvecklas. Men minst fyra månader är inriktningen att skjuta på avgiftshöjningen, säger Katarina Norén, generaldirektör vid Sjöfartsverket i ett pressmeddelande.

Belöningsdagen ställs in

Stiftelsen Sveriges sjömanshus ställde in sin belöningsdag, som skulle ha hållits den 13 maj i Stockholm, på grund av Corona. Pristagarna kommer dock att få sina belöningspengar ändå, och själva firandet skjuts upp till nästa års belöningsdag.

– Det är förstås väldigt tråkigt, säger Sjömanshusstiftelsens kanslichef, Karl Karell, i ett pressmeddelande. Belöningsdagen är något av en höjdpunkt för Stiftelsen. Den är det mest publika arrangemang vi genomför under året och det är alltid lika trevligt att träffa de belönade.

Årets pristagare går att läsa om på Sjömanshusstiftelsens hemsida.

– De belönade ska inte behöva drabbas av det som nu sker. Vi hoppas att de känner den uppskattning vi vill visa dem för deras fina insatser, säger Karl Karell i ett pressmeddelande.



Sjöbefälsföreningen kallar till ordinarie kongress 2020

Enligt SBF:s stadgar § 9 mom 1 kallar föreningsstyrelsen till ordinarie kongress den 7-9 december 2020 i Frösundavik, Solna utanför Stockholm.

Medlemmar som är intresserade att kandidera till förtroendeuppdrag i föreningen, till exempel styrelseledamot, revisor, ledamot i valberedningen eller i någon av våra kommittéer kan med fördel meddela detta till valberedningen via e-post till valberedningen@sjobefal.se. Skriv namn, rederi och kontaktuppgifter. För att sitta i styrelsen och valberedningen krävs aktivt eller interaktivt medlemskap. Styrelsen vill också uppmärksamma medlemmarna på vikten av att skriva motioner till kongressen. Motioner som kommit till kansliet senast den 7 september 2020, tas alltid upp för behandling på kongressen. Motionerna skickas till sbf@sjobefal.se.

Enligt § 9 mom 1 i stadgarna ska ordinarie kongress utannonseras i föreningens tidskrift minst tre gånger. Detta är den första av dessa annonser.

Nominera till förtroendeuppdrag i Sjöbefälsföreningen!

Känner du någon som skulle passa bra i Sjöbefälsföreningens styrelse eller är du själv intresserad? Skulle du vilja bli revisor, sitta i valberedningen eller i någon av kommittéerna? Eftersom kongressen blivit uppskjuten till 7-9 december så finns det fortfarande tid att nominera till förtroendeuppdrag i Sjöbefälsföreningen för kommande kongressperiod 2020-2024.

Styrelsen har fyra ordinarie möten per år, oftast på kansliet i Skarpnäck, under två dagar. Revisorerna granskar kontinuerligt Sjöbefälsföreningens räkenskaper, samt ser till att föreningen följer stadgar och kongressbeslut. En gång per år går de även igenom räkenskaperna tillsammans med en auktoriserad revisor. Kommittéerna har till uppgift att vara arbetsgrupp för respektive yrkesfrågor.

Vill du nominera någon, eller dig själv, skicka ett mail med namn, rederi och kontaktuppgifter till **valberedningen@sjobefal.se**. Observera att personen måste vara tillfrågad. För att sitta i styrelsen och valberedningen måste personen även vara aktiv eller interaktiv medlem i Sjöbefälsföreningen.

Filippinare har svårt att åka hem

Filippinska sjömän som mönstrat av från exempelvis svenska fartyg har stora svårigheter att ta sig hem till sina familjer. Enligt beslut av president Duterte måste de på grund av smittrisen sitta i karantän i Manila 14 dagar efter ankomsten dit. Och eftersom inrikes flyg- och båttrafik är starkt inskränkt kan de därefter ha svårt att ta sig till sina hemstäder.

Bemanningsbolaget Net Ship Management har försökt hjälpa dem med hotellvistelse under karantänstiden. I slutet av april meddelande också hamnmyndigheterna i Manila att de ska försöka hjälpa sjömännen att ta sig hem till sina familjer.

Ett annat problem gäller förnyelsen av certifikat. De utbildningar Net Ship Management tillhandahåller är stängda. De som jobbar på svenska fartyg får dock certifikaten automatiskt förlängda med sex månader. Och om de mönstrat av är det en omständlig procedur att mönstra på igen, eftersom landet i stor utsträckning stängt gränserna för utresor.

Grannländer återupptar färjetrafik

Norge, Danmark, Finland och Estland började i juni återuppta färjetrafik mellan länderna. Estland öppnade 1 juni för passagerare från Schengenländerna – men med uttryckligt undantag för Sverige, Italien och Spanien, länder som man anser har en stor andel coronasmittade.

I mitten av juni började de norska färjerederierna Color Line och Fjord Line åter att trafikera Danmark och Tyskland, även om passagerarna i det senare fallet inte får gå i land.

Internationell färjetrafik på Sverige är fortsatt nedlagd, även beroende på att svenska myndigheter avråder från utlandsresor. Detta drabbar självfallet Viking Line och Tallink Silja. Viking har flyttat *Viking Cinderella* från Mariehamn till Södertälje och har funderingar på att dra i gång svensk inrikestrafik.


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: 08-566 943 30
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



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.sjosportskolan.se

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ

www.sjobefalsforeningen.se

Vilda västern – USA är ett arbetsrättsligt u-land

Vid ILO:s årsmöte 1982 var USA ett av sex länder som röstade emot en konvention med krav på saklig grund för uppsägning. De övriga länderna var Libanon, Brasilien, Saudiarabien, Irak och Pinochets Chile. Amerikanska arbetstagare saknar än idag anställningstrygghet. Juristen Stig Gustafsson berättar mer.

Utvecklingen med att alltfler internationella koncerner – och då inte minst USA-baserade – etablerar sig i Sverige ger anledning till några reflexioner om skillnaderna i arbetsrätten och den olika synen på anställningsskyddet i Sverige och USA.

Först bör man hålla i minnet att medan fackföreningsrörelsen redan i början av 1900-talet erkändes som en likställd part av arbetsgivarna i Sverige har arbetsgivarna i USA ännu inte erkänt eller accepterat facket som en naturlig part.

Det amerikanska samhället har närmast en religiös inställning till lagstiftning som en lösning på alla problem. Det var först president Roosevelt som på 1930-talet genom olika lagar, framför allt den så kallade Wagner-lagen, gav de anställda stöd att bilda fackföreningar och förhandla kollektivt. En förutsättning är dock att facket får en majoritet av rösterna i ett val på arbetsplatsen mellan att bilda en fackförening eller ingen fackförening alls.

Domstolar kan ruinera fackförbund

Domstolarnas negativa roll kan inte nog understrykas. Än idag kan domstolar till exempel utdöma skadestånd som kan ruinera ett fackförbund. Så sent som för några år sedan dömdes pilotfacket i ett flygbolag till motsvarande 400 miljoner kronor i böter för en sjukskrivningsaktion som resulterat i inställda avgångar. Bötesbeloppet utgjorde i princip fackets samlade tillgångar. När flygledarna på 1980-talet var ute i en strejk upplöste president Reagan helt sonika deras fackförbund genom en lag som förbjöd dem att strejka.

I USA finns två sinsemellan mycket olika arbetsmarknader som styrs av två olika regelsystem. Det ena styrs av common law, det vill säga ett system baserat på praxis och rättsfall. Det andra styrs av kollektivavtal. Cirka sju procent av den privata sektorns anställda omfattas idag av kollektivavtal, vilket innebär att för mer än 90 procent gäller common law-reglerna. Så arbetar till exempel inte en enda av varuhuskedjan Walmarts 1,4 miljoner anställda i USA under kollektivavtal.

”Arbetsgivaren kan avskeda en arbetstagare” av goda skäl, utan angivande av skäl eller till och med av skäl som moraliskt sett är orättfärdiga”.

Anställningen är helt oreglerad

Common law-systemet är en relik från 1800-talet och innebär att anställningen är helt oreglerad om man inte vid anställningens ingående kommer överens om något annat. Sådana överenskommelser förekommer bara för arbetstagare med chefsfunktioner.

Att anställningen är oreglerad betyder

att arbetsgivaren när som helst, utan angivande av skäl, kan säga upp eller avskeda en anställd. Domstolarna har utvecklat en praxis som innebär att en arbetstagare bara undantagsvis har ett begränsat skydd. Inte heller utgår någon ekonomisk kompensation under uppsägningstiden.

Sammanfattningsvis: drygt 90 procent av de anställda i den privata sektorn har bara ett fragmentariskt skydd vid individuella uppsägningar och praktiskt taget inget som helst skydd vid företagsnedläggningar eller när ett större antal sägs upp. Inte heller har de anställda rätt till uppsägningslön.

”Ligger utanför fackets intressen”

Det blir arbetslöshetsförsäkringen som återstår. Men den är i regel bara 35–40 procent av den ursprungliga lönen och utgår bara i högst sex månader. I områden där det råder hög arbetslöshet kan tiden förlängas till högst ett år. Arbetsgivaren har ingen skyldighet att varsla eller förhandla med facket vid kollektiva uppsägningar. USA:s Högsta domstol har motiverat detta med att sådana beslut ligger utanför de intressen facket har att företräda.

Av OECD-länderna är USA det enda land där en arbetsgivare kan lägga ned en verksamhet och säga upp alla anställda utan att förhandla med facket och där arbetstagarna inte har några rättigheter – många gånger även i de fall där det finns kollektivavtal. I ett klassiskt rättsligt uttalande klargörs det att arbetsgivaren kan avskeda en arbetstagare ”av goda skäl, utan angivande av skäl eller till och med av skäl som moraliskt sett är orättfärdiga”.

Det amerikanska konceptet för att umgås med facket upplevde vi för några år sedan i den segdragna strejken vid det USA-ägda leksaksföretaget ToysRUs som inte ville träffa kollektivavtal för sina anställda i Sverige. Det var den första riktigt allvarliga konfrontationen i mötet mellan amerikansk företagskultur och svensk facklig kultur – men förmodligen inte den sista. **S G**

Ordförande har ordet

Då jag mönstrade på i slutet av februari i Korea uppfattades ännu inte Covid-19 som ett stort problem, då kändes det bara positivt, eftersom vi slapp massa nasare och skrot-handlare i Kina! Sedan blev det som vi alla vet katastrofalt väldigt snabbt.

Det är sorgligt att det så fort gått från "normalt" till "ingenting" inom så många segment av sjöfart och jag har stor medkänsla med alla er som blivit uppsagda, varslade och permitterade! Tyvärr tror jag personligen att det inom flera segment kommer ta många år att återhämta sig – om någonsin.

Under resan från Asien blev vi planerade för en resa med nya hamnar i Afrika, spännande!

Efter några veckor med siktet inställt på detta, blev det med några dagars framförhållning avblåst och vi skulle "ajdla" som det heter på swenglish. Efter några veckor till ankars – där man verkligen förstod detta med det magiska "Skagen-ljuset" – kom plötsligt beskedet att fartyget skulle läggas upp kallt.

För tio år sedan var jag med och startade upp ett fartyg från kall uppläggning, det var utmanande, men oerhört lärorikt! Nu kändes det som att jag hade nytta av det, lite tankar och idéer om hur man skall stänga ner på bästa sätt, hoppas att de var rätt.

Men det är ett otroligt deprimerande jobb och jag blev på många sätt förvånad över en sådan oerhörd kapitalförstörelse från fartygsägarens sida (inte managementbolaget!).

Jag kontaktade diakonen på orten för att höra ifall de var intresserade av mat för 20 personer i tre månader, men de hade stängt ner på grund av Corona, så det blev ingen välgörenhet. Vanlig mat – typ bröd, grönsaker, mjöl och ris –

fick vi slänga i de täckta sopbingarna på kajen, men animalieprodukter skulle vi vara tvungna att skicka för destruktion för ungefär 600 NOK/kg, för även om vi sjömän kan äta det, får man inte slänga det i en vanlig sopbinge!

Nu ligger några systerfartyg upplagda. För oss européer var det ju möjligt att komma hem, två veckor före jag skriver detta reste 15 man till Manilla, men det är fortfarande 39 personer kvar. Filippinerna är snälla nog att släppa in sina medborgare, men för tillfället bara 400 om dagen, med tanke på att det finns åtminstone 10 miljoner filippinska "overseas workers" kommer det att ta tid för dem alla att komma hem!

En av artiklarna i temat sjöfartsforskning, på sidan 30, handlar om AIS. Ibland tänker jag med beundran på den svenske uppfinnaren Håkan Lans, mannen som uppfann tekniken STDMA (self-organizing time division multiple access) som ligger till grund för AIS-systemet, där man använder både GPS och radio för att få veta var man själv och andra som använder samma system befinner sig. Det började ju snabbt att användas inom sjöfarten, men det dröjde till 2004 innan det blev världsstandard även inom flyget. Jag läste i en artikel att han fick idén 1981 då han var ute och seglade på sommaren och han blev snabbt övertygad om att systemet skulle fungera, idag vet vi att det gör det och får hela tiden nya tillämpningar eller användningsområden!

Trevlig sommar!

MATS HÖGBLOM



Refresher-kurser mitt i Stockholm city

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

sjöskolan
PÅ BECKHOLMEN

Boka din kursplats idag
sjoskolan.se

Sjöskolan är kvalitetscertifierade sedan 2001



www.sjoskolan.se info@sjoskolan.se tel 08-661 09 09

Optimism på *Galaxy* – corona och varsel till trots



Intendent Roger Silfvast går varje dag och spolar i kranarna i hytterna, som nu står tomma.

Last istället för passagerare, en fjärdedel av besättningen i tjänst och en rad nya arbetsuppgifter och problem som måste lösas. Coronapandemin har inneburit stora förändringar på Tallink Siljas Finlandsfärja *Galaxy* som nyligen också drabbades av ett omfattande varsel. Men ombord är man ändå optimister och glada över att fartyget trots allt går i trafik. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM MAJ 2020

Den täta dimman som legat över den finska skärgården under natten har lättat och solen börjar titta fram. Intendent Roger Silfvast har precis avslutat förmiddagens webbmöte med chefen på rederikontoret och intendentkollegorna på de

andra av Tallink Siljas fartyg som går i trafik. Nu skyndar han ner till däck fem för den dagliga genomspolningen av avloppsroren i de hytter som står tomma sedan pandemin bröt ut på allvar i mars.

– Vi är ett tiotal personer som delat upp hytterna mellan oss och det här är min korridor, säger han och nickar neråt gång-

en av idel stängda dörrar. Varje dag kommer jag hit och spolar i toaletter och duschar. Vi gör det för att hålla avloppssystemet igång, annars kommer det inte att fungera när vi börjar öppna upp igen.

En efter en öppnar han de blå hytt-dörrarna. Inne i badrummen spolar han i toaletterna och vrider på kallvattnet i handfat och duschar. Sedan får det stå och rinna tills han är klar med samtliga 20 hytter. Då börjar han om igen. Den här gången stängs kallvattnet av och varmvattnet vrids på.

– Det måste spola i tio minuter, men det går inte att köra kallt och varmt samtidigt för då blir det för högt tryck och golvbrunnarna hinner inte med att suga upp allt vatten. När varmvattnet är på är det viktigt att stänga badrumsdörrarna också, annars kan ångan från vattnet sätta igång brandlarmet



plötsligt stod man där med tomma restauranger, öde butiker och tysta nattklubbar.

– Det var som att öppna en kran, säger Roger Silfvast. Vi fick avbokning på avbokning, grupper flyttades fram till hösten och våra specialkryssningar, som är väldigt viktiga för oss, bara försvann. Den veckan som började med den 9 mars var en väldigt turbulent vecka. Ändå var det nog ingen som då förstod hur hårt det här skulle drabba oss.

Han beskriver hur den chockartade veckan nästan skapade handlingsförlamning ombord, men att man snart började agera och anpassa verksamheten till den nya verkligheten. Från rederiet kom beskedet att *Galaxy* skulle övergå till enbart godstransporter. De enda passagerare som tilläts var lastbilschaufförer och sådana som arbetspendlade mellan Sverige och Finland. Alla barer och restauranger, förutom serveringen Fast Lane i fartygets förliga del, slogs igen. Drygt 600 hytter stängdes och leveranserna till fartyget minskade, från sex dagar i veckan till en leverans varannan vecka förutom livsmedel som kommer oftare. Men det innebär inte att personalen ombord fått mindre att göra, snarare tvärt om. Besättningen har minskat från 200 till 42 personer och även om mycket av den ordinarie verksamheten krympt till ett minimum har många nya uppgifter tillkommit.

– Landstämningen är uppsagt så vi tar själva hand om stämningen av de hytter som är öppna, säger Roger Silfvast. Det ska desinficeras, nya plexiglas ska beställas till buffén, rapporter ska skrivas och i Åbo måste vi gå iland och hämta passagerarna. Terminalen i Åbo är stängd och de som reser därifrån får åka med en särskild buss som kör ombord. Sedan följer vi med dem upp i fartyget.

– Men vi måste också planera för hur verksamheten ska se ut när vi öppnar upp igen, det är väldigt viktigt, fortsätter han. Vi kan inte börja tänka på det när det väl händer, utan måste ha en plan redan nu.

Underhållet skjuts upp

Inte bara intendenturen påverkas av den nya situationen. Även inom driften har förändringar genomförts, inte minst på däck där antalet matroser dagtid halverats från fyra till två. Överstyrman Martin Söderberg säger att det tvingar dem att prioritera mellan arbetsuppgifter och att allt inte hinns med.

– Vi har en så pass slimmad organisation i vanliga fall att det inte finns några

marginaler att ta av. Mycket av underhållet blir eftersatt och vi hinner inte hålla rent ordentligt på lastdäck. Visserligen blir det mindre skräp nu med färre passagerare, men durken blir fortfarande sotig och behöver vaskas. Det här fungerar ett tag men inte i längden. Man kan inte skjuta upp underhållet hur länge som helst och folk börjar bli trötta.

För egen del, säger Martin Söderberg, har det inneburit att han förutom ordinarie arbetsuppgifter också hjälper till med sådant som han annars inte brukar göra, både på den egna och andra avdelningar.

– Jag går ner och hjälper matroserna, bland annat med att inventera livbåtar. En period dammsög jag hytter också, men det gör jag inte längre. Det finns ingen tid till sådant när vi inte själva hinner med det som måste göras på däck. Men det positiva i det här är att alla verkligen hjälps åt så mycket man kan. Vi är väldigt glada över att vi fortfarande går i trafik och inte ligger helt still, som *Symphony* gör.

Försöker spara bunker

På bryggan sitter lotsstyrman Mattias Yttring tillsammans med andrestyrman Therese Magnusson. Även deras arbete påverkas av det utsatta läge som passagerartrafiken hamnat i.

– Vi gör vad vi kan för att spara bunker och försöker köra så ekonomiskt det bara går, säger Mattias Yttring. Det gör vi i och för sig annars också, men nu tänker vi extra mycket på det. Ibland klarar vi oss på två maskiner under hela överfarten. I dag får jag inte ut tillräckligt med effekt och vi kommer att behöva starta upp en tredje maskin, men det gör vi först när vi kommer ut på öppet hav.

På grund av det kraftigt minskade passagerarantalet går ombordstigningen betydligt fortare än vanligt. Många gånger kan man lämna kajen innan ordinarie tidtabell vilket i sin tur leder till att farten under överresan kan sänkas.

– Att vi går till Långnäs istället för Mariehamn, som ju är stängd, gör också att vi spar bunker eftersom det är en kortare sträcka, säger Mattias Yttring.

Beslöt att lägga om rutten

Det som gjorde att *Galaxy* kunde fortsätta i trafik var godset och den finska staten. Fartygets främsta inkomster kommer vanligtvis från kryssningsgäster med mat och nöjen ombord, men det finns också ett bildäck för rullande last. När pandemin var ett faktum och man gick över till

och det kommer folk springandes från bryggan. Det har redan hänt några gånger.

Roger Silfvast jobbar sig systematiskt genom hytterna. Den tredje och sista vändan kontrollerar han att det inte finns någon i hytten och kilar sedan fast en lapp mellan dörrkarmen och dörren med texten "tom" på.

– Det är för att vi ska veta att det inte finns några passagerare i hytterna om vi behöver evakuera, säger han. Annars måste vi söka igenom varenda hytt och öppna varje badrumsdörr och sådant tar tid.

Samtliga kryssningsgäster försvann

Passagerartrafiken till och från Sverige drabbades hårt när pandemin slog till och färjorna på Östersjön är inget undantag. Inom loppet av ett par veckor försvann samtliga kryssningsgäster och



Befälhavare Björn Forss.

enbart godstrafik beslöt rederiet att även lägga om rutten. För att korta överresan och slippa den långa farleden in till huvudstaden skulle fartyget angöra Kapellskär utanför Norrtälje istället för Värtahamnen i Stockholm.

– Jag behövde nya lotspapper för att kunna gå till Kapellskär och det var bråttom, berättar befälhavare Björn Forss när vi slagit oss ner på hans skeppskontor. Men vi löste det tack vare att Transportstyrelsen och Sjöfartsverket var så otroligt hjälpsamma. De kom ut till oss på helgen så att jag kunde köra upp och genomföra blindtestet att rita in den nya rutten i ett sjökort.

På torsdagen veckan efter lades tur-listan om till Kapellskär med överresor nattetid. Men det blev inte mer än några få resor till den nya hamnen och redan på söndagen kom beskedet att man skulle återgå till ordinarie rutt.

– Finska regeringen hade beslutat att trygga varuförsörjningen till landet genom stöd från försörjningsberedskapscentralen, säger Björn Forss. Tack vare det kan vi gå i trafik nästan som vanligt.

Fler än vanligt stannar hemma

Den av *Galaxys* avdelningar som påverkats minst av coronapandemin är maskin. Tekniska chefen, Per Ramsberg, berättar att två befattningar hos honom har permitterats, en inredningsreparatör och en elektriker, men att det inte påverkar det dagliga arbetet.

– De befattningarna har mest att göra i hytterna och när vi har 100 passagerare istället för 2 000 blir det inte lika mycket jobb, säger han.

Men eftersom besättningen också följer de rekommendationer för sjukskrivningar som gäller i övriga samhället har fler än vanligt behövt stanna hemma de senaste månaderna.

– När det var som mest var en fjärdedel eller en femtedel borta och under tre dagar hade vi en fartygsingenjör från *Symphony* här, men mer än så blev det inte. Vi är mer noga än vanligt med att tvätta händerna och använda handsprit och när vi fikar har vi en eller två lediga stolar mellan oss om det finns plats, säger Per Ramsberg.

450 anställda varslades

Bara ett par dagar innan Sjöbefälens besök på *Galaxy* kom ett nytt bakslag för besättningen då Tallink Silja gick ut med att 450 personer varslas. Varslen gäller framför allt rederiets två svenskflaggade fartyg, *Symphony* och *Galaxy*. I egenskap av intendent representerar Roger Silfvast den avdelning som drabbas hårdast av nedskärningarna.

– Luften gick lite ur en, även om det inte var oväntat, säger han. För egen del är det här fjärde gången jag är med om ett varsel och jag trodde att min ryggsäck var full, men tydligen inte. Men bara

någon dag senare var man back on track och tänkte att det här löser sig.

– Det är nog värre för de som är hemma just nu och inte har någon att prata med, fortsätter han. Vi som är ombord har ändå varandra och vi är lite som guld fiskar i en glasburk. Vi simmar omkring här ute och tycker att livet är prima.

Uppskattade informationsmöten

Inte heller Martin Söderberg blev särskilt förvånad när beskedet om personalneddragningarna offentliggjordes.

– Det kom inte som någon chock direkt, även om det är väldigt tråkigt. Kommer det inte in några pengar håller det inte i längden, det inser nog alla. Även om det är ledsamt finns det en förståelse för det som händer.

På ungefär samma sätt verkar de flesta som Sjöbefälen pratar med ombord resonera, oavsett befattning. Oron och rädslan finns där samtidigt som det finns en förståelse för arbetsgivarens agerande. Roger Silfvast och hans avlösare har sedan pandemin bröt ut haft möten med besättningen varje lördag för att informera och svara på frågor. Under gårdagens möte, det första sedan varslet lades, kretsade många frågor kring vad som gäller vid uppsägningar och hur turordningsreglerna fungerar.

– Mötena har varit väldigt uppskattade och vi har haft 70, 80, 90 procents närvaro, säger Roger Silfvast. Alla har ju inte möjlighet att vara med. Vi skickar också ut ett mejl en dag i veckan med den senaste informationen och vi har fått mycket positiv feedback för vårt sätt att kommunicera.

Optimistisk anda ombord

Coronapandemi och varsel till trots råder ändå en optimistisk anda ombord. Den allmänna uppfattningen är att passagerarna kommer att återvända och att verksamheten kommer igång på nytt. Den 14 maj började Finland lätta på sina restriktioner och det gav genast effekt ombord, om än i liten skala.

– De senaste månaderna har vi kanske haft en personbil på däck, men nu när jag kom tillbaka från ledigheten hade vi mellan 20 och 25 bilar, säger Mattias Söderberg. Det gick väldigt bra för oss innan coronan så vi vet att vi erbjuder något som folk vill ha. Vem vet, kanske kommer det att bli ännu bättre när allt det här är över.

Den 28 maj öppnar hamnen i Mariehamn åter för trafik. Det gör att de finska skärgårdskryssarna kan börja återvända.



På bryggan sitter andrestyrman Therese Magnusson tillsammans med lotsstyrman Mattias Yttring. Även deras arbete påverkas av det utsatta läge som passagerartrafiken hamnat i.



– I Finland är det populärt att dagskrysa, säger Roger Silfvast. Man går på *Galaxy* i Åbo på morgonen och åker till Mariehamn. Där byter man till *Baltic Princess* och är tillbaka i Åbo på kvällen igen. Man äter och dricker ombord och många vill köpa snus eftersom det inte är tillåtet att sälja snus i Finland.

Hur många passagerare som öppnandet av Mariehamn kommer att leda till återstår att se, men en bar ska öppnas upp och besättningen ska utökas med tre personer, en i servisen och två i butikerna. Vinterkollektionen av kläder ska plockas ner och ersättas med sommarplagg och över 50 000 artiklar är på väg till fartyget från central-lagret i Tallin. Fler passagerare innebär också ett ökat behov av skyltar och märken om vikten av att hålla social distans liksom ytterligare stationer med handsprit.

– Vi har lagt in beställningar på mer material, men det är vi nog inte ensamma om så vi får se när det kommer, säger Björn Forss. I värsta fall kan vi göra egna skyltar med utskriften som vi laminerar, men man vill ju att det ska se lite snyggt och enhetligt ut också.

Roger Silfvast är övertygad om att den situation som nu råder kommer att lösa sig. Under sina år till sjöss har han varit med om flera omvälvande förändringar, men i slutändan alltid landat på fötterna.

– Mitt måtto de senaste månaderna har varit att We can't always choose the music life plays for us, but we can choose how we dance to it. Det försöker jag leva efter. **SC**



Överstyrmann Martin Söderberg säger att neddragningen av personal tvingar dem att prioritera mellan arbetsuppgifter och att allt inte hinns med.

Tallink Silja varslar 450 anställda

Tallink Silja har varslat 450 personer på rederiets två svenskflaggade fartyg, *Galaxy* och *Symphony*. De flesta varslen berör intendenturen, men hur många befäl som kommer att påverkas är i skrivande stund inte klart.

Tallink Group, med huvudsäte i Tallinn, var snabba att anamma möjligheten till korttidspermitteringsavtal som infördes i våras. Sedan april är all personal ombord på rederiets svenskflaggade fartyg, *Symphony* och *Galaxy*, korttidspermitterade vilket innebär att alla jobbar litegrand med varierande avlösningssystem. Men tisdagen den 19 maj kom varsel om uppsägning. Enligt rederiet ska 450 tjänster bort. Uppsägningarna berör såväl land- som sjöanställda

– På ett sätt kan jag förstå rederiet, men jag beklagar verkligen att de väljer att göra det här just nu när det börjar ljusna lite, säger Gretel Aronsson, klubbordförande i Sjöbefälsföreningens Siljaklubb och personalpurser på *Symphony*. Jag hade hoppats att rederiet skulle ta ett kliv tillbaka och avvakta till efter sommaren. Då hade vi vetat om sydeuropéerna, som vi brukar ha i augusti och september, kommit tillbaka och om asiaterna börjat resa igen.

I samband med varslat gick rederiet ut med personliga brev till samtliga anställda med uppgifter om det antalet dagar som var och en arbetat i rederiet. Därefter fick man fram till första juni att återkoppla om tiden inte stämde.

– Det här är för att man ska kunna upprätta korrekta LAS-listor. När listorna är klara utgår vi från att rederiet kallar till förhandlingar, säger Gretel Aronsson.

På *Symphony* finns sammanlagt 31,5 befälstjänster i däck och maskin och 38 inom intendenturen. Ombord på *Galaxy* är motsvarande siffror 35 respektive 36 befäl. Hur många befäl som kommer att beröras av varslen är i dagsläget oklart.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Matros räddade rullstolsburen man ur vattnet

När en man i rullstol körde över kajkanten i Vaxholm hoppade matros Mattias Aronsson i och räddade honom från att drunkna. Förra våren hedrades han för sin insats av Sjömanshusstiftelsen med en sjöräddningsbelöning på 10 000 kronor.

Söndagen den 8 juni 2018 står Mattias Aronsson på kajen i Vaxholm och släpper av passagerare från ångfartyget S/S Storskär. Klockan är strax efter ett på dagen och solen skiner. De flesta passagerarna har redan lämnat fartyget och det är snart dags att lägga ut och fortsätta resan ut till Ramsö. Men när Mattias Aronsson vänder sig om tycker han sig uppfatta något i luften framför fartygets stäv följt av ett ljudligt plask. Han tittar över kajkanten och ser en rullstol försvinna ner i djupet och en mans kropp som ligger i vattnet med ansiktet neråt. Befälhavare Torbjörn Svensson ropar från bryggan att "Gör något, hoppa i". Och det gör Mattias Aronsson.

"Han låg och flöt vid ytan med ryggen uppåt och jag fick tag i honom på första försöket"

– Han låg och flöt vid ytan med ryggen uppåt och jag fick tag i honom på första försöket, berättar han. Jag kände att han var ganska stor och tung men lyckades vända runt honom så att han fick ansiktet ovanför vattenytan.

En livboj slängdes i och Mattias Aronsson tryckte in den under mannen för avlastning. Någon annan hade sprungit efter kajstegen och sänkt ner i vattnet och Mattias Aronsson simmade dit med mannen.

– Jag ställde mig på stegen med frälsarkransen som mannen hängde i under armen. Men kajen i Vaxholm är två meter hög och det gick inte att få upp honom den vägen.

Ombord på Storskär hade kollegorna fått fram rescueslinget, en båthake med ett tygstycke, men det bärgningsförsöket avbröts när en räddningsbåt plötsligt dök upp framför stäven på ångbåten. Strax därefter kom även en polisbåt. Båda båtarna hade varit på väg ut till en segelbåt som gått på grund i närheten när larmet



Mattias Aronssons snabba agerande kan ha varit avgörande för att mannens liv gick att rädda.

från Storskär kom.

– En kille i våtdräkt kom simmandes från räddningsbåten. Vi hjälptes åt att få på mannen frälsarkransen och sedan tog han med honom tillbaka till räddningsbåten och fick upp honom via en brygga i aktern, säger Mattias Aronsson.

Själv kunde han klättra tillbaka upp på kajen med hjälp av stegen och en stund senare fortsatte Storskär sin resa.

– Allting gick väldigt snabbt och adrenalinpåslaget gjorde att jag bara agerade utan att tänka så mycket. Jag försökte bara lösa uppgiften, säger Mattias Aronsson.

I maj 2019 belönade Sjömanshusstiftelsen Mattias Aronsson med 10 000 kronor för sin räddningsinsats under Stiftelsens belöningsdag i Sjöräddningsällskapetets lokaler i Göteborg. Efter som flera ombord på S/S Storskärs varit delaktiga i undsättningen av den rullstolsburne mannen, hedrades även den övriga besättningen med en gemensam belöning på 10 000 kronor för uppvisande av mycket gott sjömanskap.

maronsson@me.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.

Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

RESCUE BOAT

31 aug
21 sep
12 okt
2 nov
23 nov



BASIC SAFETY

31 aug-1 sep
21-22 sep
12-13 okt 23-24 nov
2-3 nov 14-15 dec



RESCUE BOAT

23 sep
14 okt
4 nov
25 nov
16 dec



BASIC SAFETY

2-3 sep
23-24 sep
14-15 okt 25-26 nov
4-5 nov 16-17 dec



FAST RESCUE BOAT

4 sep
25 sep
16 okt 27 nov
6 nov 18 dec



ADV FIRE FIGHT.

1 sep
22 sep
13 okt 24 nov
3 nov 15 dec



ADV. FIRE FIGHTING

3 sep
24 sep
15 okt 26 nov
5 nov 17 dec



CROWD CRISES MNG

1 sep
13 okt
24 nov



SÄKERHETSUTB.

FISKEFART
23 sep
14 okt
16 dec



MEDICAL CARE

7-9 sep 23-25 nov
28-30 sep 7-9 dec
19-21 okt





NYTT UPPLÄGG - NYA MÖJLIGHETER

Glädjande besked! Vi är nu även av Transporstyrelsen godkända att kombinera de fysiska sammankomsterna på plats hos oss med elektroniska förstudier. Det nya kursupplägget gäller flertalet av våra fortbildningskurser, även kallade "refreshkurser".

För dig som är i behov av att förnya dina certifikat framöver så innebär detta en del fördelar:

- Ökad tillgänglighet som underlättar din planering då vi dubblar antalet kurstillfällen
- Kursstart fler dagar i veckan innebär fler möjligheter för dig
- Kombination av flera olika kurser under samma refreshvecka

Varmt välkommen!

Teamet på Safetygruppen

Grundkurser

BASIC SAFETY

29 jun-3 jul

7-11 sep

5-9 okt

9-18 okt*

9-13 nov

27 nov - 11 dec*

7-11 dec

*Fredag - Söndag över två veckor



ADVANCED FIRE FIGHTING

16 sep

21 okt

2 nov



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

31 aug

23 sep

12 okt

4 nov

14 dec



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

31 aug - 1 sep

21-22 sep

12-13 okt 23-24 nov

2-3 nov 14-15 dec



SHIP SECURITY OFFICER

5 okt

15 dec



MEDICAL FIRST AID

2-3 sep

23-24 sep

14-15 okt

4-5 nov 16-17 dec



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

23 sep

14 okt

16 dec



FAST RESCUE BOAT

3-4 sep

15-16 okt

26-27 nov



CROWD CRISIS MNG

16-18 sep

14-16 okt

18-20 nov



MEDICAL CARE

7-9 sep

28-30 sep

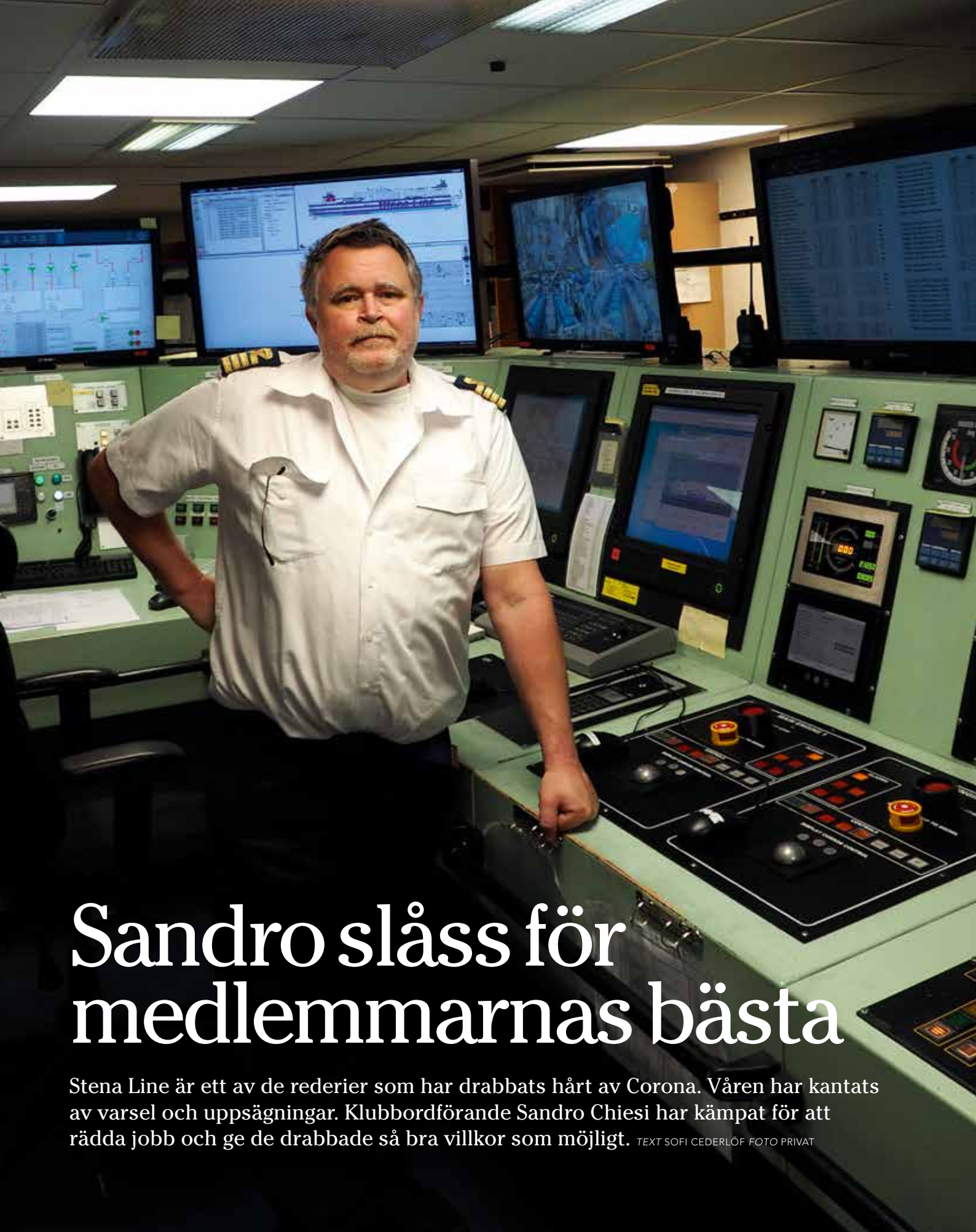
19-21 okt

23-25 nov

7-9 dec



Med reservation för eventuella ändringar.



Sandro slåss för medlemmarnas bästa

Stena Line är ett av de rederier som har drabbats hårt av Corona. Våren har kantats av varsel och uppsägningar. Klubbordförande Sandro Chiesi har kämpat för att rädda jobb och ge de drabbade så bra villkor som möjligt. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO PRIVAT

Hur har Corona påverkat Stena Line?

– Det har påverkat Stena som det har påverkat alla andra. Det är stora försämringar i intäkter och företaget är stressat för sin överlevnad. Som en följd av det fattas det beslut som ibland kan vara förvånande för ett fackförbund. Att de säger upp istället för att permittera, till exempel. Som ett säsongsberoende företag förstår man att de är nervösa, de ser ingen återhämtning förrän 2021. Det påverkar våra medlemmar mycket, speciellt på intendentursidan. Driften påverkas inte lika hårt, båtarna ska ju fortsätta gå, men med gods istället för passagerare. För företaget är det ett väldigt labilt läge just nu, det händer saker som förändrar läget var och varannan dag. De öppnar och stänger gränser, det kommer lagförändringar från regeringen, och så vidare. Det är svårt som klubb att vara på banan hela tiden och hänga med i allt rederiet vill göra. Det skapar problem för våra medlemmar.

Vad har du gjort i din roll som klubbordförande?

– Som lokal klubb har vi fått varva upp för att klara av de här svårigheterna. Det har varit ett stort antal förhandlingar, möten, personalärenden och många som har mått dåligt. Allt har varit stressigt och det är mycket som man inte kan och är van vid. Trots att jag har jobbat fackligt i 20 år är det mycket nytt att sätta sig in i.

En del av det vi gör är att se till att rederiet följer alla nya avtal som tecknas nu. Det går så fort att ibland går det för fort. Vi måste bevaka att det blir rätt och att de följer det som vi kommer överens om. Det är en tung bit just nu. Det är mycket mänskligt lidande i detta, det är också en del av vårt arbete, att försöka hjälpa de som kommer att bli arbetslösa.

Känner du att du har fått stöd från Sjöbefälsföreningen centralt?

– Ja, det känner jag. Jag har fått den hjälp jag behöver, men det är tur att vi är en så stor klubb med mycket kompetens, i och med att alla ombudsmännen har haft fullt upp. Vi är väldigt tacksamma att vi har så proffsiga ombudsmän som hjälper oss.

Vad tycker du om regeringens införande av korttidspermittering?

– Det är både bra och dåligt. Grundtanken med permitteringen är väldigt bra, att bibehålla folk i arbete. En av delarna

jag tycker är konstig är permittering under uppsägning. Då har man tappat grejen med att ha kvar folk i arbete. Ur ett fackligt perspektiv är det jättekonstigt. Men om det används på rätt sätt så tycker jag att det är jättebra.

Vad tycker du om Stena Lines agerande?

– Man kan se det från olika perspektiv. När jag sitter med i Stenas styrelser som facklig representant så får man en viss förståelse, även om jag kan tycka att de hanterar saker för mycket ur ett ekonomiskt perspektiv och för lite ur ett mänskligt. Det är mitt perspektiv som facklig. Men i övrigt så har de agerat på det läge som är just nu, vilket är väldigt tufft, det handlar om överlevnad. Jag tror att alla inom Stena vill de anställda väl, men sen kan kommunikationsproblem mellan olika avdelningar skapa problem. Allt går fort och folk kommer i kläm. Vi försöker hjälpa till här, men det går väldigt fort nu.

Stena har uttryckt att de kommer att ändra inriktning, från att köra passagerare till att fokusera mer på gods. Vad tycker du om det?

– Jag tror att de kände sig tvingade att fatta det beslutet. Men jag tror att de i framtiden kan tänka sig att ändra det beslutet. Är det den tanken de har så har de fel tonnage. Om det kommer igång igen så tror jag att de kan tänka sig att omvärdera sitt beslut. Men det ligger nog en bit in i framtiden just nu.

Hur har stämningen varit under förhandlingarna?

– På de flesta förhandlingar har stämningen varit god, det är ett bra förhandlingsklimat i de flesta fall. Det kan gnissla med vissa avdelningar, men i stort har det varit bra och skötts professionellt.

Hur mår medlemmarna?

– Det är först och främst en stor oro inför framtiden, vad som ska hända. Det är mycket ledsamhet. Folk som ska gå reagerar olika. En del blir apatiska, andra stressade. Ett tag regnade det in frågor och oro. Nu börjar det lägga sig lite, det har sjunkit in, även om oron för framtiden finns kvar.

Vad har du fått för reaktioner från medlemmarna?

– Både positiva och negativa. Många är tacksamma för att vi försöker hjälpa till från facket sida. En del tycker att vissa

saker är fackets fel. En del förstår inte vissa regler som finns, som vi inte råder över, till exempel när det gäller att lägga ut vederlag. Många har ställt sig frågande till omläggningen från passagerare till frakt och förstår inte det. Men många har ändå varit positiva till vårt jobb och att vi kämpar för att det ska bli så bra som möjligt för medlemmarna och att företaget ska kunna leva vidare.

Mitt i allt blev du själv sjuk, troligtvis i Corona. Hur mår du?

– Det har varit jobbigt att vara sjuk under den här perioden, när man är tvungen att jobba ändå, särskilt med lung- och andningsproblem.

Men det tuffaste har varit det psykiska, alla medlemmar som mår dåligt. Vi känner i stort sett alla, vi vet hur det påverkar dem och deras familjer. Sjuk var jag i två veckor, det här sitter i hela tiden. Jag har varit med om övertalighet tidigare, men det här har varit den värsta perioden under mina 20 år som facklig förtroendeman.

Hur mycket har du jobbat under den här tiden?

– För mycket. Jag låg och förhandlade från sängen när jag var sjuk. Bara i april har jag 240 arbetstimmar, så ungefär 140 procent av en heltid. Det har varit mycket. Nu börjar det lugna ner sig lite grann, men det har varit extremt mycket. Och nästa vecka går jag till sjöss, jag jobbar fortfarande ombord. Vi har årsarbetstid, jag misstänker att jag har gjort min redan till sommaren.

Hur ser du på framtiden?

– Jag tror tyvärr inte vi har sett slutet på det här. Det är inte alls omöjligt att det kommer mer framöver ur ett kortare perspektiv. Ur ett längre perspektiv är jag fullt övertygad om att det kommer att bli som vanligt igen. Folk glömmer sånt som är jobbigt, det är ett sätt att överleva. Jag brukar dra paralleller till 9/11, där sa man att ingen skulle flyga igen, men det tog bara några veckor. Men jag tror absolut vi kommer att få dras med det här något år till, det är ett virus, det slutar ju inte.

Finns det något du vill säga till medlemmarna?

– Jag vill säga till alla medlemmar att kämpa på, att inte ge upp. Vi från fackligt håll kommer inte att ge upp, vi kämpar på så länge vi kan. Det är ett löfte vi kan ge. **S C**

TEMA

SJÖFARTSFORSKNING





Miljö och framförande av fartyg är två prioriterade forskningsområden när VTI, Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, bygger ut sin sjöfartsforskning. Även ett stort forskningsprojekt om psykisk ohälsa har startats. FOTO SJÖFARTSVERKET

Satsar på forskning om sjöfarten

I en stor studie ska forskare undersöka hur vanligt det är med psykisk ohälsa bland fartygspersonal och hur rederiernas förebyggande arbete fungerar. Det är en del av den omfattande sjöfartsforskning som Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, VTI, håller på att bygga upp. TEXT JOHAN SIEVERS

GÖTEBORG JANUARI 2020

VTI:s forskning om sjöfart har hittills varit relativt blygsam, det har under senare tid främst rört sig om enstaka studier inom transportekonomi och logistik. Men nu har generaldirektör Tomas Svensson uttryckt en tydlig önskan om att man ska bygga upp en större och mer sammanhållen forskning kring sjöfart. Den ska bestå av både egna projekt och samarbeten med andra aktörer.

Miljö och framförande av fartyg är två prioriterade forskningsområden.

– Här finns stora behov av forskning. Det kan handla om allt från bottenfärger, bränslen och plaster i hav och material. Men också till exempel anpassning av vaktsceman efter människans förutsättningar eller hur man lägger upp rutter över haven för att spara så mycket bränsle som möjligt, säger Joakim Dahlman,



Joakim Dahlman. Foto VTI

forskare på enheten Förare och fordon på VTI.

Han har lång erfarenhet av sjöfartsforskning och har nu i uppdrag att utveckla den på VTI. Mycket av hans forskning har handlat om hur människor presterar under stress. På uppdrag av amerikanska marinen har han forskat på hur bland annat sjösjuka, stress och olika läkemedel påverkar sjömännens prestationsförmåga.

– Sjösjuka påverkar prestationsförmågan långt innan man blir så illamående att man kräks. Det är något som amerikanska marinen tar på mycket större allvar än vi gör i Sverige. Ett problem är att svenska marinen tillbringar för lite tid till sjöss och då hinner man inte vänja sig vid fartygens rörelser.

Ska utvärdera STM-projektet

Möjligheterna att få pengar till sjöfartsforskning har ökat på senare år och VTI har redan fått flera olika uppdrag. Ett av dem handlar om att validera forskningen inom STM, Sea Traffic Management, ett stort internationellt EU-projekt för att digitalisera sjöfarten och skapa bättre förutsättningar för kommunikation mellan fartyg, och mellan fartyg och land. Systemen ger mycket bättre möjligheter att till exempel övervaka sjötrafik, optimera rutter och underlätta logistik i hamnar.

– Det är ju ingen idé att ett fartyg kör i full fart över Atlanten för att sedan ligga två dagar och vänta utanför Göteborg för att hamnen ska bli redo för att ta emot lasten. Med de nya systemen kan fartygen

dra ner på farten, spara bränsle och komma fram vid precis den tid då all logistik finns på plats, säger Joakim Dahlman.

– Vi gör en rent vetenskaplig utvärdering av forskningen i STM-projektet. Det är ett viktigt uppdrag för VTI där vi kan göra stor nytta.

VTI har värdefull forskningskunskap

På VTI finns mycket kunskap inom transporter som är värdefulla även för sjöfartsforskning. Det gäller till exempel simulatorer och införande av ny teknik i fordon. Inom sjöfarten har man simulatorer som är utvecklade för utbildning men inte är användbara för forskning. Samtidigt har teknikutvecklingen under de senaste årtiondena varit dramatisk.

– Det vore mycket värdefullt att utveckla forskningssimulatorer för sjöfart och VTI kan bidra med den kompetensen, säger Joakim Dahlman.

Undersöker sjömäns psykiska hälsa

En stor satsning är ett flerårigt projekt för att undersöka sjömäns psykiska hälsa. 2014 gjordes en mindre studie på personer med certifikat för inre fart och fiske. Med hjälp av registerutdrag från bland annat Socialstyrelsen kunde forskarna se vilka sjukdomar och sjukskrivningsorsaker som fanns i den undersökta gruppen. Vanligast var sjukdomar i muskler och leder som till exempel belastningsskador. På andra plats kom psykisk ohälsa som stress, depressioner och psykosociala problem.

I undersökningen kunde man också se att psykisk ohälsa var vanligast i början av yrkeslivet och strax före pensionen.

– Vi blev förvånade över att den psykiska ohälsan var så utbredd och bestämde oss för att undersöka det närmare, berättar Joakim Dahlman.

En unik studie om psykisk ohälsa

Nu har VTI fått forskningspengar för en stor studie som omfattar alla yrkesaktiva i



FOTO ALEXANDER KLIEM FRÅN PIXABAY

Möjligheterna att få pengar till sjöfartsforskning har ökat på senare år och VTI har redan fått flera olika uppdrag.

sjömansregistret, omkring 20 000 personer. Den ska förhoppningsvis ge svar på en rad frågor. Med hjälp av registerutdrag från Socialstyrelsen och Försäkringskassan ska man undersöka hur vanligt det är med psykisk ohälsa inom svensk sjöfart. Här finns möjligheter att jämföra med andra yrkesgrupper som arbetar i skift.

” Vi blev förvånade över att den psykiska ohälsan var så utbredd och bestämde oss för att undersöka det närmare.

– Det är unikt att vi gör en studie med hjälp av patientregistret i stället för att förlita oss på enkäter där man själv skattar

sin hälsa. Det ger en mycket högre tillförlitlighet och blir objektivt, säger Joakim Dahlman.

Man vill också granska om det är någon skillnad i psykisk ohälsa mellan anställda på däck, i maskin eller intendentur.

Nästa steg i forskningsstudien är att undersöka orsakerna till den psykiska ohälsan. Handlar det om arbetsmiljön ombord, en speciell livsstil eller att många tvingas tillbringa lång tid hemifrån? Här kommer man att intervjua fack, rederier och sjömän. Forskarna kommer även att använda enkäter.

– Enkätstudien kommer att ha fokus på arbetsmiljön och vara uppdelad på olika typer av fartyg. Det är ju en väldig skillnad mellan att gå på oceanfart och vara hemifrån i månader och att arbeta på båt där man kan åka hem till familjen varje kväll, säger Gabriella Eriksson, senior forskare och projektledare för forskningsstudien.

– Vi kommer även att titta på den fysiska arbetsmiljön, som att vistas länge på ett begränsat utrymme eller exponering för ljud och vibrationer, fortsätter hon.

Ska titta på trender över tid

Som avslutning ska man göra ytterligare en registerstudie för att se om man kan uppfatta några trender över tid: Växer den psykiska ohälsan, eller minskar den? Det är speciellt intressant eftersom sjöfarten från och med i höstas har fått ökat tryck på sig att arbeta med arbetsmiljön ombord i enlighet med Arbetsmiljöverkets föreskrift AFS 2015:4.

Det här leder fram till en viktig del av studien. Forskarna vill se om de nya föreskrifterna leder till konkreta åtgärder ombord på fartygen och om ett systematiskt arbetsmiljöarbete kan ge en bättre psykisk hälsa och minskad sjukskrivning.

– Det har hänt en hel del inom sjöfarten på senare år vad gäller arbetsmiljö, det är på väg åt rätt håll. Det är en konkurrensfråga, unga människor vill inte jobba på ett rederi som har dålig arbetsmiljö, säger Joakim Dahlman.

– Men vi behöver mycket mera kunskap om det här så därför söker vi kontakt med rederier och anställda som vill delta i vår studie, säger han. **JS**



En guldgruva för forskning

Sjöfartsverkets AIS-data utgör ett fantastiskt underlag för forskare som är intresserade av att analysera vattenburna transporter. Det har Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, VTI, tagit fasta på. Inte mindre än fyra projekt som bygger på AIS-information pågår just nu. *TEXT CATARINA GISBY FOTO MATS HÖGBLOM*

STOCKHOLM JANUARI 2020

AIS, Automatic Identification System, är som bekant det system som förmedlar geografiska positionsdata över hur fartyg rör sig. GPS-data skickas med bara sekunder mellanrum regelbundet från fartyg till ett nät av landbaserade mottagningsstationer.

Systemet utvecklades för att kunna ge mer information om fartyg i ett område än vad som kan ges via radar. Via AIS får man till exempel kännedom om fartygens identitet och storlek, och det gäller även

för båtar som annars skulle befinna sig i radarskugga, bakom öar eller liknande.

Kommersiella fartyg som är tyngre än 300 bruttoton (eller grosston) är tvingade att vara anslutna till systemet, men i dag är det relativt vanligt att även fritidsbåtar är uppkopplade. På nätet finns flera sajter som gör det möjligt för vem som helst att gå in och se var olika fartyg befinner sig i realtid.

Svenska Sjöfartsverket har sparat AIS-data från närområdet sedan många år.

– Särskilt data som har tagits fram under det senaste decenniet håller hög

kvalitet, konstaterar Inge Vierth, utredningsledare på VTI med fokus på godstransporter och sjöfart. Det är AIS-data som från och med 2019 ligger till grund för såväl SCB:s statistik som Naturvårdsverkets och Energimyndighetens redovisningar. Innan AIS-data fanns byggde energi- och utsläppsstatistiken i större grad på intervjuer och antaganden. Numera kan man luta sig mot AIS-baserade beräkningar.

SMHI kunde för några år sedan, tack vare AIS-data, visa att bränsleförbrukningen och därmed utsläppen av växthusgaserna från inrikesjöfarten är dubbelt så omfattande jämfört med vad den tidigare statistiken angett.

– I en del medier framställdes det som om sjöfartsnäringen medvetet mörkat utsläppsomfattningen, men det handlar ju om att man tidigare haft en typ av datainsamlings- och beräkningsmodell och nu har en annan – som är mycket säkrare, understryker Inge Vierth.

Satsar på sjöfartsforskning

VTI satsar alltmer på forskning inom sjöfartsområdet och har byggt upp en ny sjöfartsgrupp som består av ett tiotal medarbetare. Den gruppen leds av Inge Vierth.

Forskarna i gruppen arbetar helt eller delvis med projekt som har bäring på sjöfarten. Det är ofta en fördel att också ha erfarenhet från forskning inom de andra trafikslagen, det finns forskning från till exempel vägområdet som mycket väl kan vara relevant för sjöfarten.

VTI har också sedan ett år tillbaka ett samverkansavtal med Sjöfartsverket som går ut på att de två myndigheterna bättre ska kunna utnyttja varandras kompetenser. Vidare samarbetar VTI när det gäller sjöfartsforskning med forskningsinstitut och universitet i andra länder. Mest etablerat är det samarbete som existerar med norska TØI, Transportøkonomisk Institutt.

En betydande del av sjöfartsforskningen på VTI handlar om transportekonomi. Forskarna är nationalekonomer, och tack vare den stora mängden AIS-data ges de i teorin hur många möjligheter som helst till diverse analyser.

Svårigheterna ligger snarare i att hantera så mycket information, att hitta det som verkligen är relevant.

Komma igång med användningen

De projekt som nu är aktuella strävar därför till stor del efter att komma igång med själva användningen av AIS-informationen och kopplingen till andra databaser. Forskarna, med projektledaren Inge Vierth i spetsen, ska bland annat analysera vilka modeller och metoder som kan användas för att ta fram så kallade effektsamband för att ta miljö- och säkerhetsområdet.

AIS-data kan till exempel kopplas till kända större infrastruktursatsningar och Transportstyrelsens olycksdatabas. I en fallstudie hoppas forskarna kunna ta reda på om/hur breddningen av en fartygsled har påverkat olycksrisken, antalet olyckor samt typen av dem. Kan vissa typer av olyckor vara kopplade till en viss typ av fartyg? Finns det olika konsekvenser vid olika typer av olyckor? Självklart finns det även ett miljö- och klimatfokus.

Forskarna på VTI använder nu SMHI:s AIS-baserade beräkningar av bränsleförbrukning per fartygsutsläpp och fartygsstorlek för att analysera klimat- och miljöpolitiska styrmedel på sjöfartsområdet.

– Vi studerar också vad man kan vinna miljömässigt på att låta fartygen använda landström när de ligger i hamn i stället för



Inge Vierth. Foto VTI

att gå på sitt eget bränsle. Vår hypotes är att detta har stor effekt lokalt. Befolkningen i hamnstäder utsätts inte för lika stor mängd luftföroreningar och det blir också tystare när bullret från fartygen minskar.

Det kan tilläggas att EU kräver att alla större hamnar från och med 2025 tillhandahåller landström. För svensk del handlar det om hamnarna i Stockholm, Göteborg, Malmö/Köpenhamn, Trelleborg och Luleå.

Studerar sjöfartens konkurrenskraft

Sjöfartens konkurrenskraft är föremål för en egen studie. Här handlar det om att med hjälp av AIS-data i kombination med den nationella godstransportmodellen Samgods (som ägs av Trafikverket) studera hur policyförändringar, investeringar, teknisk utveckling och mycket annat påverkar val av transportkedjor, fartygstyper, fartygsstorlekar, avgångsfrekvenser, hastigheter, val av hamnar, samt sjöfartens andel av det samlade transportarbetet.

Ytterligare en studie handlar om de mindre hamnarnas roll. Vilka hamnar väljs oftast respektive mest sällan? Hur lång tid tillbringas skeppen i hamnarna? Hur påverkar hamnarnas storlek och specialisering valet av hamn? Säger det oss

någonting? Går det att se mönster? Är det mer kostnadseffektivt med ett system med många, mindre hamnar än ett system där merparten av alla transporter går till några få stora hamnar?

Unik forskningsmetod

Trafikverket och Vinnova är med och finansierar de pågående VTI-projekten. Samtliga projekt drivs parallellt och med ett ömsesidigt utbyte av resultat.

Alltsammans är något av ett pionjärarbete, både när det gäller kopplingen till transportpolitiska frågeställningar och VTI:s samhälls- och transportekonomiska kompetens, menar Inge Vierth.

– Att kombinera AIS-data med andra databaser på det sätt som vi nu gör är unikt.

Jämfört med hur mycket forskning det finns när det gäller väg, järnväg och flyg är sjöfarten eftersatt. Här finns mycket att göra.

Fotnot: De fyra projekten heter "Modellering av sjöfartens konkurrenskraft – Analys av sjötransporter med AIS-data", "Effektsamband för sjöfart (trafiksäkerhet och miljö)" samt "Storlek, specialisering och flexibilitet – Hamnarnas roll i ett hållbart transportsystem" samt "Morötter och piskor inom sjöfarten för att nå miljökvalitetsmålen". C G

Klimatförändringarna påverkar svensk sjöfart

Effekterna av de pågående klimatförändringarna riskerar att bli både större och mer oväntade än befarat. För sjöfarten kan både lägre och högre vattennivåer, liksom erosion och jordskred kräva kostsamma insatser. TEXT JOHAN GRANATH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM JANUARI 2020

Det är några av slutsatserna i en rapport som VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) genomfört på uppdrag av Transportstyrelsen. Syftet är att identifiera möjliga positiva och negativa konsekvenser för svensk luft- och sjöfart av de klimatförändringar som beskrivs av FN:s klimatpanel och SMHI.

Mikael Johannesson är forskningschef för VTI-enheten Miljö och har skrivit rapporten tillsammans med Yvonne Andersson-Sköld, professor vid samma enhet.

– Den innehåller flera ögonöppnare. Till exempel att förhöjda havsnivåer kräver att sjökort uppdateras, säger Mikael Johannesson. Dels på grund av ökat djup, dels minskad höjd till broar och andra föremål i höjddled. Sådana uppdateringar kommer att innebära ökade kostnader.

Avdunstning kan ge problem

Åt andra hållet riskerar för lågt vattenstånd på grund av avdunstning att innebära konsekvenser för bland annat Vänern. Sjöns vattendom behöver därför anpassas för att klara en framtida satsning på inlandssjöfart. För att trygga sjöfarten i Göta älv fordras att riskerna för erosion och skred minimeras, vilket kan kräva kostsamma investeringar.

– Ett varmare klimat kommer för svensk del att innebära ökad nederbörd men även längre perioder av torka. Det kan leda till periodvis avdunstning i vattendrag och lägre vattenstånd, vilket kan påverka inlandssjöfarten och kräva båtar med mindre djupgående.

Rapporten konstaterar också att sjöfartens effekter på skyddsvallar och skyddsbarriärer bör analyseras. Till exempel kan barriärer i Göta älv, uppströms och nedströms Göteborg, eventuellt behöva byggas för att förhindra översvämningar i Göteborgs centrala delar. Barriärerna kommer att medföra hinder för sjöfarten genom staden under de perioder de är stängda. Samma sak gäller liknande anläggningar i andra farleder.

Fortsatt behov av isbrytarhjälp

De flesta konsekvenserna av klimatförändringarna är enligt rapporten av negativ karaktär men det finns undantag. Till exempel kommer ett varmare klimat sannolikt innebära kortare rutter för sjöfarten när tidigare frusna hav förblir öppna längre perioder av året. Samtidigt riskerar den is som bildas att röra sig mera och mer oförutsägbart än tidigare. Det är därför inte säkert att behovet av isbrytarhjälp i Östersjön minskar. Sjöfartsverket har bedömt att isbrytningsbehovet på 60 års sikt kommer att vara oförändrat. Behovet i ett längre perspektiv behöver dock utvärderas ytterligare.

– En annan positiv följd av ett varmare klimat skulle kunna vara att sjöfarten kan dra nytta av starkare vindar och förändrade vindsystem, vilket dock kräver teknisk utveckling av fartygen, säger Mikael Johannesson.

Havsnivåerna höjs

För havssjöfarten kommer havsnivåerna att höjas. Hur mycket och hur snabbt går inte att säga säkert men enligt huvudscenarierna blir höjningen runt södra



Mikael Johannesson. Foto VTI

” Sjöfarten och de andra trafikslagen kommer att påverkas kraftigt. Samtidigt har vi lite tid för att vidta åtgärder, både för att minska utsläppen och förebygga negativa effekter av förändringarna.

Sverige, där det inte längre pågår någon landhöjning, en knapp meter detta sekel. I norra Sverige kan landhöjningen fortfarande vara större än havsytehöjningen och innebära att det blir grundare.

IVTI:s rapport betonas att flertalet av de beräknade förändringarna och effekterna på klimatet är osäkra. Förändringarna kan bli mycket större och snabbare och med



Om vattennivån stiger i framtiden så kan höga fartyg få problem att passera broar.

allvarligare konsekvenser. Flera av uppvärmningens verkningar får följder som i sig innebär snabbare uppvärmning. Till exempel medför varmare hav, förutom havsnivåhöjning, också en sämre förmåga för havsvattnet att hålla kvar koldioxid.

Samhället borde ha högre beredskap

Enligt Mikael Johannesson borde samhället ha en högre beredskap och bygga mer robusta system, till exempel transportsystem, för oförutsedda och större konsekvenser av klimattförändringarna.

– Sjöfarten och de andra trafikslagen kommer, liksom samhället i stort, att påverkas kraftigt. Samtidigt har vi lite tid för att vidta åtgärder, både för att minska utsläppen och förebygga negativa effekter av förändringarna.

Rapporten tar också upp flera andra tänkbara konsekvenser. Till exempel att högre temperatur ger ökad avdunstning från sjöar och vattendrag. Det kräver mer muddring och andra åtgärder för att hålla farleder öppna, vilket kan medföra högre avgifter för sjöfarten. För svenskt vidkom-

mande är det framför allt framkomligheten i Göta Kanal och Göta älv som påverkas.

Ökad risk för främmande arter

Högre temperaturer kan också leda till mer påväxt, så kallad biofouling, på båtskrov, vilket kan betyda att mer bekämpningsmedel behöver användas. En temperaturökning skulle även kunna innebära förändringar i barlastvattnet, till exempel ökad risk för spridning av främmande arter i skandinaviska vatten. Enligt rapporten kommer även salthalten i Östersjön att påverkas, vilket har effekter på flora och fauna. Det handlar om en lägre salthalt och detta kan leda till att den tidigare nämnda påväxten på båtskrov motverkas. Den minskade salthalten bör därför reducera behovet av bekämpningsmedel.

Till de tydliga och märkbara förändringarna kan räknas en ökad ytvattentemperatur. Beroende på val av temperaturscenario blir ökningen till år 2050 någonstans mellan en och tre grader, enligt SMHI:s beräkningar. Till år 2100 kan ytvattentemperaturen öka med så mycket som fem grader.

En annan, mindre direkt, påverkan på sjöfarten som förväntas kunna inträffa är stora förändringar i ekosystem och därmed förändrade odlingsmöjligheter. Detta kan förändra handeln och skulle, beroende på scenario, kunna medföra såväl ökade som minskade transporter till sjöss.

Kan bli fler fritidsbåtar i Sverige

Ytterligare en mer indirekt påverkan är att den ökade temperaturen på jorden orsakar lokal extremvärme och torka. Till exempel i Medelhavsområdet och på andra platser. Det kan innebära att komforten på många turistorter blir betydligt sämre än idag. Enligt VTI:s rapport kan detta leda till såväl ökade flyktingströmmar med klimatflyktingar, som till ökad turism till Sverige. Mängden turister skulle kunna bli omfattande eftersom svenskar vid ett sådant scenario i större utsträckning förväntas semestra i Sverige. ”Med varmt vatten och klimat ökar turism, till exempel kanske det blir fler fritidsbåtar i svenska vatten”, skriver rapportförfattarna. **J G**

Insänt: ”Overkligt att själv behöva betala för min uppsägningstid”

Hej!

Jag måste skriva ett inlägg angående uppsägningar och nedläggningar inom Stena Line.

Jag har arbetat för företaget i 19 år och som befäl. Nu har jag blivit uppsagd och man skyller på Covid och ett minskat resande. De flesta förstår att Coronasituationen har fått en enorm påverkan på allt som har med resor och upplevelser att göra, så det är inte det jag stör mig på.

Däremot har jag några invändningar och det är att jag under min uppsägningstid måste betala min tid med inarbetat vederlag. Vederlag är ju tid som jag jobbat över, röda dagar, OB med mera och även om företaget ”äger” den tiden så är det skamligt att inte få ut dessa timmar i pengar. Det känns överkligt att själv behöva betala för min uppsägningstid, där kunde Stena Line vara mer generösa.

Jag har tjänstgjort på *Stena Saga* i många år och att lägga ner linjen är väldigt märkligt. Det känns som man utnyttjar nuvarande situation för att ta tillfället i akt och stänga Oslo–Fredrikshavn. Vi har hört allt som oftast att linjen inte är lönsam, längre. Om det är så att linjen inte är lönsam så beror det helt på en



Stena Saga. Foto: Stena Line

inkompetent ledning för linjen och detta började när man bytte ut de som var ansvariga fram till 2012. Vi har haft en massa guldår i perioden 2005 till 2012 och det var inte konstigt för vi hade rätt ledning ombord och iland, chefer som kunde motivera sina anställda och skapa en produkt som gästerna var villiga att betala för, det är där allt sitter. Rätt produkt – bra ledarskap, där vi känner oss sedda, då blir vi anställda taggade att göra det lilla extra. Vi fick prova på och testa, ibland misslyckades vi men vi kom alltid igen, för vi fick gehör för våra idéer. Vi hade låg sjukskrivning och folk trivdes ombord. När jag slutade så hade vi hög sjukskrivning och ingen vidare trivsel.

Efter 2012 så anställde man den ena chefen efter den andra som inte hade en aning om hur verksamheten skulle skötas och började med att reducera kostnader och till slut... så ligger *Stena Saga* i hamn i Uddevalla.

Jag menar att *Stena Sagas* nedläggning är en konsekvens av dåligt ledarskap och okunskap om hur man driver en linje. Nu känns det som Stena Line skall reducera kostnader överallt och sluta med att ge upplevelser på sina färjor och det kan vara ett tecken på att man så småningom säljer hela rasket.

Tack för ordet!

Stenaanställd sedan länge!

Svar: ”Du kan ändra din uppsägningstid”

Hej!

Det är alltid besvärligt och uppsplitande med uppsägningar. I dessa Coronatider har det tyvärr också blivit ganska vanligt och Sjöbefälsföreningen har haft alldeles för många liknande ärenden.

Grunden vid uppsägning på grund av arbetsbrist är att det skall vara saklig grund. Därefter kommer förhandling med genomgång av vilka som är övertaliga och LAS-listor. Först därefter kommer själva uppsägningsbeskedet och med den en lagstadgad eller avtalad uppsägningstid. Enligt svensk lag, Las §12 så har en arbetstagare som blivit uppsagd rätt att under uppsägningstiden behålla sin lön och andra anställningsförmåner. Det betyder

att den anställde skall ha rätt till lön som vanligt, men samtidigt gäller också avtalet som vanligt och du ska stå till arbetsgivarens förfogande. Det innebär att du ska arbeta eller vara ledig med samma regler som om du inte varit uppsagd. För din och alla andras del gäller då att om du arbetar så tjänar du in vederlag som vanligt, och om du är hemma på kompensationsledighet skall det dras vederlag som vanligt. Detta kan uppfattas som att den uppsagde får betala sin egen uppsägning med sitt inestående vederlag om personen inte sätts i arbete.

Det finns dock ett par alternativ, du kan själv förkorta eller förlänga din uppsägningstid. Du och arbetsgivaren kan

komma överens om att anställningen upphör innan uppsägningstiden gått ut. Du är då fri att göra vad du vill och behöver inte stå till arbetsgivarens förfogande, eventuellt inestående vederlag och semester ”cashas” då. Det andra alternativet är om du har mycket inestående eller arbetar under hela uppsägningstiden. Då kan du själv begära att allt inestående skall läggas ut i form av ledig avlönad tid, det vill säga du kan alltså själv förlänga din uppsägningstid tills dess att allt inestående är slut.

Med vänliga hälsningar
Mikael Huss
VD Sjöbefälsföreningen

Insänt: Rädda Sjömanskyrkan!

Verksamheten på Amerikagatan vid Stigbergstorget har pågått i 65 år. Först som Sjömansgård, sedan som Sjömanskyrka i 35 år. En stiftelse förvaltar, hittills med ekonomiskt stöd av Svenska Kyrkan. Fastigheten byggdes ursprungligen med donationspengar från Broströmsrederiet på ungefär 600 000 kronor.

Nu har Sjömanskyrkans öppna verksamhet stängt efter att Svenska Kyrkan gjort en omorganisation. Pengar som gick till bland annat Sjömanskyrkan tidigare har nu fördelats ut på Göteborgs Stifts nio församlingar. Två församlingar har bidragit till fortsatt verksamhet, Karl-Johans och Askims, övriga har hittills inte bidragit till Sjömanskyrkans fortlevnad. I snitt krävs 100 000 kronor/församling i ekonomiskt stöd för det.

På Sjömanskyrkan har äldre pensionerade sjömän och andra pensionärer byggt upp en gemenskap och vänskap under årtionden. Restaurang Kuling har varit navet när man samlats kring dagens mål av hemlagad husmanskost, cirka 30–40 besökare/dag. Dessa gemenskaper riskerar att splittras nu. Lunchgäster från närliggande arbetsplatser och tillfälliga besökare har också sökt sig till den unika 1950-talsmiljö med utsikt över Göteborgs centrala hamnområden.

Den som en gång besökt Sjömanskyrkan i Göteborg gör det gärna igen. Där finner man en icke kommersialiserad miljö som andas lugn och ro och omhändertagande personal, som är så ovanligt i dagens stressade samhälle.

Föreningar i Göteborg har också funnit en "social arena" att hålla möten på med kulturaktiviteter, föreläsningar, kurser med mera för totalt cirka 10 000 medlemmar per år, nyttjande samlingslokaler som också inryms i fastigheten.

Totalt har cirka 40 000 besökare per år klivit in genom dörrarna till den unika 1950-talsmiljö i delvis funkisstil, med muralmålningar, modellskepp och tavlor på segelskutor. Fastighetens läge och historiska inredning skapar Sjömanskyrkans själ.

Nu är det "pengakris", som överallt annars, cirka 5 miljoner/år saknas för att fortsätta den fantastiskt mångfacetterade verksamheten och driften.

Sjömansprästen som varit anställd har, förutom att gett diakonalt stöd till sjömän, även besökt ungefär 100 anlöpande fartyg per år i Göteborg och erbjudit samtal och ett avbrott med social kontakt för ibland socialt isolerade sjömän på tillfälligt besök. Hembesök har också ingått i uppgiften.

Om inte den ringa ekonomin löses lämpas ett stort ansvar för många av pensionärerna, som klarat att leva ett självständigt liv med stöd av Sjömanskyrkans resurser, över till Göteborg Stad. Kostnader för hemtjänst, sämre livskvalitet med isolering och ensamhet och därmed risk för ökade omsorgs- och vårdkostnader som följd.

Föreningslivet får också en breddside, skadeskjutna redan av i många fall HIGAB:s nylanserade marknadshyror för lokaler och lokalhyror.

Göteborg förlorar ytterligare en stor del av sin själ av att vara en Sjöfartsstad och en extraordinär verksamhet som säkerligen inte finns motsvarighet i Sverige.

En namninsamling bland göteborgarna har, på kort tid, hittills skrivits under av närmare 3 000 personer med begäran att Sjömanskyrkan ska bevaras i befintlig byggnad, med den sjöhistoriska miljön som samlats där genom årens lopp. Pensionärsföreningar, representerande cirka 5 000 medlemmar, har hittills gjort uttalande om bevarande av verksamheten i byggnaden på Amerikagatan. Facebookgruppen Rädda Sjömanskyrkan har haft cirka 1 500 deltagare. Det torde finnas en stor stark opinion bland göteborgarna att Sjömanskyrkan i befintlig fastighet intill Stigbergstorget ska fortsätta.

Märkligt att Göteborgs Stift, Svenska Kyrkan, bidrar till att lägga ner en av de mest sociala verksamheter de har, som verkligen uppfyller det kristna budskapet att hjälpa sin nästa.

Här borde Svenska Kyrkan-Göteborgs Stift och Göteborgs Stad samarbeta och hitta en finansieringsplan. Att investera pengar idag gör att man slipper större omsorgskostnader på sikt, otrygghet, miss- tro, och personliga lidanden och Svenska Kyrkan kanske kan bibehålla sin tilltro.

Sannolikast och olyckligast är om en kommersiell verksamhet tar över fastigheten och förändrar den unika interiöra miljön efter sina behov och stänger dörrarna för göteborgarna.

Därmed går ett kulturarv i graven. Att Sjömanskyrkan i Göteborg läggs ner och säljs ut, DET FÅR BARA INTE SKE, om det finns någon klokskap kvar.

Harry Eriksson, Ordförande
Spfseniörerna Linnéstaden

Peter Liljegren, Ordförande
Göteborgsseniörerna

Lennart Ling, Ordförande
Sjöpensionärernas Klubb

Inger Eriksson
Riksförbundet PensionärsGemenskap
Majorna

Urban Börjesson, Ordförande
Föreningen Gamla Majrabbar



FOTO JOHAN MARZELIUS

Evert Taubes år till sjöss

– Evert Taubes uppväxt på Vinga och hans år till sjöss i ungdomen påverkade honom otroligt mycket. Det berättar författaren och musikjournalisten Martin Nyström.

I den kritikerhyllade boken *Konsten att se långt* ger Nyström nya perspektiv på Taube.

– Jag har lyft fram mindre kända sidor av Evert Taubes konstnärskap, säger han. TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSSON

KÖPSTADSÖ OKTOBER 2019

Jag träffar Nyström en osannolikt solig och vindstilla dag på Köpstadssjö eller Kössö som de omkring 150 bosatta öborna säger. Resan med Styröbolagets färja tar inte många minuter från Saltholmen. Ändå känns Kössö som en helt annan värld jämfört med Storstadsgöteborg.

Kössö är en av öarna i Göteborgs södra skärgård. Härifrån är det inte långt till Vinga där Evert Taubes pappa Carl Gunnar var fyrmästare.

– Säkert var Taube i ungdomen flera gånger på Kössö, även om han bara skrev om ön vid ett tillfälle, berättar Nyström.

Magnifik utsikt

Utsikten över havet från Martin Nyströms uteplats är magnifik, man ser till synes oändligt ut över havet. Här känns det verkligen med Evert Taubes ord att Sverige ligger i öster men västerut där ligger Världen.

Martin Nyström skriver sedan många år främst om klassisk musik i DN, även om Evert Taube har följt med honom hela livet. Han har bland annat i flera år varit presentatör av DN:s klassiska konserter på Gärdet i Stockholm som brukar locka 40 000 besökare.

– Även om jag alltid bott i Västsverige är jag fortfarande troligen mer känd i Stockholm än i Göteborg, misstänker Martin Nyström. Han har själv koppling till sjöfarten och seglade ett par sommarlov på värmen.

– Mina två båtar var Johnsonlinjens *M/S Canada* och Svenska Amerikaliniens *M/S Sagaholm*. Jag hann under månader

na till sjöss både med att uppleva Brasilien och Rio och USA:s sydstater. Det var i sydstaterna som min kärlek till jazzen och bluesen föddes, berättar Nyström.

– Min pappa var ledamot av Göteborgs hamnstyrelse och hade ett stort förtroende för den svenska rederinäringen. Han tyckte det var en nyttig erfarenhet för mig att mönstra på i byssan som ung grabb. För mig blev månaderna till sjöss oförglömliga minnen.

Martin Nyströms bostad doftar verkligen sjöfart. Det vackra trägolvet i vardagsrummet har en speciell historia.

– Träplankorna låg ursprungligen i danssalongen i amerikabåten *M/S Stockholm*, berättar Nyström. Båtens inredning byttes ut på Götaverken på 1930-talet, och min morfar som var skeppsingenjör på varvet kom över delar av parketten. Så idag trampar du däck på ett stycke svensk sjöfartshistoria.

Sjög ofta Taubes visor

– Mina föräldrar var musikälskare och sjög ofta Taubes visor. Evert Taube var ständigt närvarande under min uppväxt. Vid ett tillfälle i ungdomen var mamma på en restaurang där också Evert satt. Han tecknade då snabbt ett porträtt av mamma på baksidan av matsedeln.

Martin lyfter ner en tavla från väggen med en teckning av ett kvinnohuvud. På tavlan står det

”jag slutar här det är farligt och svårt Evert Taube”

Hur kommer det sig att du har skrivit en bok om Evert Taube? Har inte allt redan skrivits om honom?



– Säkert kan en del tycka så men Evert var otroligt mångbottnad, svarar Martin Nyström. Jag visar i boken på Evert Taubes unika förmåga att se förbi sin egen horisont, att han alltid kunde se långt.

– I sina visor, romaner och reseberättelser lyckas han på ett enastående sätt förbinda hemma med borta, det främmande med det välbekanta, det som är fjärran med det nära.

Nyström berättar att Evert Taube egentligen inte hade några planer på att gå till sjöss. Taubes dröm var att bli konstnär. Efter att ha rymt hemifrån hade han också blivit erbjuden ett konstnärstipendium av Konstakademien i Stockholm. Men eftersom Evert inte var myndig krävdes ett godkännande av pappa Carl Gunnar.

Gick till sjöss 1908

Men pappan vägrade och föreslog istället att den bohemiske sonen skulle gå till sjöss år 1908.

– För Evert Taube som hade klaustrofobi måste det ha varit ett inferno att på sin första törn lämna kol i maskin, säger Martin Nyström.

– Fasan av instängdhet skildrar Taube inlevelsefullt i den skakande *”Balladen om *Briggen Blue Bird av Hull*”* från 1929. Den unge sjömannen Karl Stranne blir julafton 1872 kvarglömd utanför Smögen

vid en räddningsaktion under en storm. Strannes sista replik "Jag litat på far" överröstas av snöstormen.

Martin Nyström framhåller att *Briggen Blue Bird* säkert är påverkad av att Evert Taubes äldre bror Fredrik drunknar i samband med en förlisning utanför just Smögen 1906.

Det var till sjöss som Evert trots sin utsatthet och ensamhet börjar skriva. Han säger själv att han åren när han först seglade och senare bodde flera år i Argentina nästan skrev dygnet runt.

Många gånger i livet betonade Evert hur avgörande det varit för honom att gå till sjöss, att komma ut i världen.

– Taube hade alltid känt sig olika andra människor och det ville han komma ifrån. Han ville känna igen sig i det främmande.

Vid sin första sjöresa blev Evert Taube vittne till rasismen i Por Natal i Sydafrika. Han reagerar med ursinne när han bevittnar ett övergrepp av en vit förman mot en afrikansk stuvare.

Brev ett tidigt vittnesmål om apartheid

Brevet Taube skickar hem om vad han såg kan vara ett av de första svenska vittnesmålen om apartheid.

"Hugg och slag utdelades frikostigt av europeer i tropikhjälmar och snövita linnekläder. När en av dessa pådrivare fick syn på en neger som halkade på landgången och välte ut sin kolbörda på kajen, tog han en plankstump i båda händerna och med den slog han av benet på negern. När jag rusade ner på kajen och förebrådde denne niding hans brutalitet, mottogs jag av ett gapskratt från honom och hans gelikar och vår kapten ropade till mig att ögonblickligen komma ombord. Negern med det krossade benet släpades till en barack av kakiklädd svart polis."

Upplevelsen bidrog till att Taube livet igenom var antirasist. Han hade ett öppet sinne till andra kulturer, menar Martin Nyström.

– Evert Taube upplevde också två världskrig, något som starkt påverkade hans generation av kulturarbetare. Men i sitt diktande finns ändå alltid ljuset med på något sätt, framhåller Martin Nyström.

Även om Nyström i många år alltså främst har skrivit om klassisk musik har projektet att skriva en bok om Evert Taube funnits i hans huvud sedan 1980-talet.

– Taube var på många sätt unik. Till skillnad från många svenska diktare som

främst skriver om skymningen var han en gryningsskildrare. För Evert kommer gryningen med glädje, säger Martin Nyström.

– Ta bara *Vals i gökottan* där gryningen klingar som ett kvittrande skratt över den orörda fjärd som ännu "ligger blank som ett nybonat golv."

– Hos Taube anar läsaren ofta hur horisonten vidgas, att världen ännu är ojord. I hans visor förbinds det främmande med det välbekanta, säger Nyström.

– Han rimmar calvados med Borås, Stilla Havets famn med Östermalm, Malmö Folkets Park med Toscanas röda mark eller Den Svenskbyggda lutan med Genuaskutan.

Det är på många sätt en imponerande bok som Martin Nyström skrivit om Sveriges kanske folkäraste visdiktare och skald Evert Taube. En förhoppning som

Nyström har är att boken ska bidra till ett ökat intresse för Taubes rika konstnärskap.

– Utan tvekan är Evert Taube värd att återupptäckas av en yngre generation. Glädjande nog har också artister som Loreen, Håkan Hellström, Melissa Horn och Carl-Einar Häckner de senaste åren tolkat Taube på sina sätt.

– Ständigt förekommer i Evert Taubes konstnärskap konsten att se långt, menar Martin Nyström.

– Eller som han sa i ett festtal när han ville få åhörarna att förstå hur kort avståndet är till andra sidan jorden:

Böljan som smeker kajen under Stockholms slott och Den Gyldene Freden är en del av det sagolika element som öppnar väg från Gamla Stan till Montevideo. L J



Konsten att se långt. Ett foto av Evert Taube, taget av Jakob Forsell, hänger i Martin Nyströms vardagsrum.



Mitt vardagsrumsgolvet var tidigare dansgolv på Amerikabåten M/S Stockholm berättar Martin Nyström.

Great need for research on shipping

In a large study, researchers will investigate how common mental illness is among seamen and how the shipping companies' preventive work is functioning. This is part of the comprehensive shipping research the Swedish National Road and Transport Research Institute, VTI, is building. TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

VTI's research on shipping has so far been relatively modest. It has lately mainly been about single studies on transport economy and logistics. But director-general Tomas Svensson has now expressed a determined wish to build a major and more coherent research on shipping. It will consist of both own projects and cooperation with other participants.

Environment and running of ships are two priority research areas.

"There is a great need for research. It can be about anything from bottom paints, fuels and plastics in the ocean. But also for example adjustment of watch schedules to human conditions or planning of routes to save as much fuel as possible," says Joakim Dahlman, researcher at the unit Driver and vehicle at VTI.

He has a long experience in maritime research and now has the mission to develop it at VTI. Much of his research has been about how humans perform under stress. On mission of the US Navy, he has done research on how seasickness, stress and different pharmaceuticals affect seamen's performance.

Validation of Sea Traffic Management

The opportunities to get money for shipping research have increased in recent years and VTI has already received several missions. One of them is about validation of the research within Sea Traffic Management, STM; a large international EU project to digitize shipping and create better conditions for communication between ships, and between ships and the shore. The systems provide for example much better opportunities to monitor sea traffic,

optimize routes and facilitate logistics in ports.

"Of course, it makes no sense that a ship is running at full speed across the Atlantic, and then has to wait two days outside Gothenburg before the port can take care of the cargo. With the new systems, the ships can slow down, save fuel and arrive just in time, when all logistics are in place," says Joakim Dahlman.

How common is mental illness?

A major investment is a multiannual project to investigate the seamen's mental health. In 2014, a minor study was done on persons with certificates for inland shipping and fishing.

"We were surprised that mental illness was so widespread and decided to investigate this more closely," says Joakim Dahlman.

In the investigation it was also shown that mental illness was most common at the beginning of occupational life and just before retirement.

VTI has now received research money for a large study including all professionally active in the register of seamen, about 20 000 persons. With help of transcripts from the National Board of Health and Welfare and the Swedish Social Insurance Agency they will investigate how common mental illness is in Swedish shipping.

"It is unique that we do a study with help of the patient register instead of relying on surveys, where the investigated persons estimate their health themselves. This provides a much higher reliability," says Joakim Dahlman.

They also want to examine if there is

any difference in mental illness between employees on deck, in engine or catering.

The next step is to investigate the causes of mental illness. They will interview trade unions, shipping companies and seamen. The researchers will also use questionnaires.

"The questionnaire study focusses on work environment and is divided between different types of ships. Of course, it is a very big difference between ocean shipping, where you are away from home for months, and ships where you can go home to family every evening," says Gabriella Eriksson, senior researcher and project leader of the research study.

"We will also look at the physical work environment, for example work in a limited space or exposure to noise and vibrations," she continues.

Trends over time

Finally, they will do one further registry study to examine if it is possible to discover any trends over time: Is the mental illness increasing or decreasing? This is particularly interesting, since shipping from last autumn has been under increased pressure to work in accordance with the Swedish Work Environment Authority's regulation AFS 2015:4.

The researchers want to investigate if the new regulations lead to concrete measures and if a systematic work can give a better mental health and reduction in sick leave.

"A lot has happened in shipping in recent years concerning work environment, it is going in the right direction. It is a matter of competition. Young people don't want to work in a shipping company with bad work environment," says Joakim Dahlman.

"But we need more knowledge about this and that is why we try to get in contact with shipping companies and employees willing to participate in our study".

This is a translation of the article on page 28-29.

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum 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

Internetadress

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

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 och meddela detta!

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – 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

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 och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

på 08-518 356 00 eller 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 MØLLER-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

Hjälp oss att rädda dig.

Vi är en ideell förening utan bidrag från staten.
Ditt stöd behövs för att vi ska kunna rädda liv till sjöss.
Ge ett bidrag eller bli medlem på sjoraddning.se.
Du kan också ringa 077-579 00 90.



Kursdatum

HÖSTEN 2020

HELSINGBORG

BST refresh

7-8 september
5-6 oktober
2-3 november

AFF refresh

16-17 september
14-15 oktober
11-12 november

Kombi refresh (BST+AFF)

15-17 september
13-15 oktober
10-12 november

GÖTEBORG

BST refresh

21-22 september
19-20 oktober

Kombi refresh (BST+AFF)

21-23 september
19-21 oktober