

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 4 JUNI 2015 ÅRGÅNG 4



SJÖRÄDDNINGEN

FIRST – heltäckande massräddningssystem

PIRATVERKSAMHETEN

pirater i Asien – igen

BLIDÖSUNDSBEFÄL

MISSNÖJDA MED I-LÖNER



Nu hänger det på regeringen

JUNI

Remisstiden har gått ut för förslaget till ett tonnageskattesystem. I stort sett samtliga remissinstanser har varit positiva till utredningens förslag. Det som behövs nu är en snabb beredning på finansdepartementet så att en proposition snarast kan föreläggas riksdagen.

Flera remissinstanser har påpekat att det är nödvändigt att ett tonnageskattesystem kan träda ikraft redan den 1 januari 2016 för att förhindra en fortsatt flykt från den svenska flaggen. Ett exempel är Atlantic Container Line (ACL), som inom ett år kommer att fasa ut sina fem nu svenskflaggade fartyg och ersätta dem med nya. En förutsättning för svensk flagg för dessa nybyggen är att ett svenskt tonnageskattesystem är på plats. ACL litar i dagsläget inte på att det kommer ett beslut om tonnageskatt i Sverige och har därför beslutat att det första nybygget, *Atlantic Star*, inte kommer att få svensk flagg.

Samtidigt fahas det första av de gamla svenskflaggade fartygen ut (*Atlantic Companion*) och svenska arbetstillfällen försvinner. Den svenska besättningen på *Atlantic Companion* kan med skatteverkets nuvarande tolkning av internationaliseringsavtalet inte föras över till *Atlantic Star* utan kraftigt ökade besättningskostnader för rederiet. Sjöbefälsföreningen och andra organisationer har länge begärt att lagreglerna kring internationaliseringsavtalet ändras så att fler svenska arbetstillfällen under utländsk flagg kan möjliggöras. Det är främst kravet på att fartyget huvudsakligen ska gå i oceanfart för att sjömannen ska bli skattebefriad i Sverige som behöver ändras till "fjärrfart". Trafikmönstret för ACLs fartyg är sådant att det kan ifrågasättas om fartygen "huvudsakligen" går i oceanfart på det sätt som skatteverket tolkar lagen. Efter

påtryckning från sjöfartens organisationer pågår sedan något år på finansdepartementet en beredning i frågan om att "oceanfart" ska ersättas med "fjärrfart", men det verkar inte som om arbetet bedrivs med hög prioritet. Under tiden beredningen pågår försvinner allt fler svenska arbetstillfällen.

med en ökad handelsflotta som med automatik finansierar reformen.

Den föreslagna minskningen av sjöfartsstödet är både olämpligt och omotiverat. Det skulle även drabba delar av sjöfartsnäringen där tonnageskattesystem inte är ett alternativ. En reduktion av sjöfartsstödet riskerar arbetstillfällen såväl bland

SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN OCH ANDRA ORGANISATIONER HAR LÄNGE BEGÄRT ATT LAGREGLERNA KRING INTERNATIONALISERINGSAVTALET ÄNDRAS SÅ ATT FLER SVENSKA ARBETSTILLFÄLLEN UNDER UTLÄNSK FLAGG KAN MÖJLIGGÖRAS.

Även om förslaget till ett svenskt tonnageskattesystem mottagits positivt så är förslaget inte utan skavanker. I direktiven till utredningen finns ett finansieringskrav som innebär att förlusten av bolagsskatt, om ett tonnageskattesystem införes, måste kompenseras. Utredaren har föreslagit att det bli ska ske genom att man naggat sjöfartsstödet i kanten. Flera instanser har framfört att det inte är acceptabelt och påpekat att i andra länder där tonnageskatt införts så har reformen betalat sig själv genom en ökad inflaggning. I Storbritannien till exempel, har efter införandet av tonnageskatt tillväxten av arbetstillfällen de senaste fem åren varit i genomsnitt 10 procent jämfört med den totala industrins genomsnitt på 0,3 procent. I Belgien har sedan 2002, då ett tonnageskattesystem infördes, ökningen av det belgiskflaggade tonnaget varit hela 250 procent. Även om effekten vid införandet av tonnageskatt i Sverige kanske inte blir lika kraftfull är det dock rimligt att räkna

sjöanställda som landanställda inom rederierna och i hela den svenska maritima näringen. Sjöbefälsföreningen har därför i sitt remissvar bestämt avstyrkt en reduktion av sjöfartsstödet.

Ett annat negativt inslag i förslaget om tonnageskattesystem är att det är begränsat till fartyg i internationell fart eller i inrikes fart i annat land. Sjöbefälsföreningen konstaterar i sitt remissvar att även i nationell trafik utsätts svenska fartyg för en stark internationell konkurrens, många gånger i konkurrens med utländska fartyg som är i ett tonnageskattesystem. Sjöbefälsföreningen har därför föreslagit att tillämpningsområdet för tonnageskatt ska vara fartyg som är utsatta för internationell konkurrens.

Ett tonnageskattesystem samt en ändring av skattereglerna vid tjänstgöring på utländska fartyg måste genomföras skyndsamt om inte fler arbetstillfällen ska gå till spillo.

(Se även sidan 11)



sjöbefälen Nr 4

22



- 06 Blidösundsbefäl missnöjda med i-löner
I-löner har väckt upprörda känslor
- 10 Sjömanshusstiftelsens Belöningsdag
36 belöningar på sammanlagt 425 000 kronor delades ut
- 12 Återöppnat skattekontor
Separat enhet för sjömän har öppnat i Göteborg
- 14 Fina visioner på Swedish Maritime Day
Men sjöfartspolitikern kom i skymundan
- 16 Need for seafarers HIV and wellbeing action
ITF highlights need for continuing work among seafarers
- 18 Pirater i Asien – igen
Enligt IMB fungerar inte rapporteringen från Västafrika
- 22 FIRST – heltäckande massräddningssystem
SSRS i Göteborg driver projektet som räddar 50 personer i taget
- 26 Supertunt stål för skrov
Kan vara det nya skrovmaterialet för lätta, snabbgående fartyg
- 27 Mätning av gas- och partikelutsläpp
Partikelutsläpp från fartyg bidrar till molnbildning och mer regn

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 4 Utgivningsdag 2 juni 2015

Ansvarig utgivare Christer Themnér

Redaktörer Marie Halvdanson/Benkt Lundgren,
08-598 99 121, 0705-31 72 96

Layout Trydells Tryckeri AB

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, plan 4

Telefon 08-598 99 085 vx

Telefax 08-651 08 48

E-post sjobefalen@ledarna.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2015

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

Framsidesbild Befälen i Blidösundsbolaget är missnöjda med i-lönerna. Foto Linda Sundgren

TS-kontrollerad upplaga 8 300 ex

MEDLEM AV **SVERIGES
TIDSKRIFT**

27



MANUSSTOPP 2015
Nr 5 – 18/8 Nr 6 – 22/9
Nr 7 – 20/10 Nr 8 – 24/11

Återinvigning av krigsseglarmonumentet den 6 juni 2015

Den 6 juni klockan 11.30–13.30 återinvigs Krigsseglarmonumentet på sin nya plats framför Barken Viking i Göteborg.

I samband med detta kommer det att hållas en minneshögtid och en manifestation för dagens sjöfart.

Flottans musikkår och visgruppen KAL underhåller och det serveras varmkorv och prinsesstårta i form av ett fartyg.

Före sjömansprästen Krister I:son Lundin och den nuvarande sjömansprästen Ib Pihlblad håller ett kort korum. Rune Dahl-

strand, 97, berättar om glädje och fasa under de år han arbetade ombord i Gripsholm som skötte alla utväxlingar under andra världskriget.

Lars Bäckström, landshövding i Västra Götalands län, återinviger monumentet och avtäckar den nya informationsplattan.

Pia Berglund, vd i Föreningen Svensk Sjöfart, Jörgen Lorén, 1:e vice ordförande i Sjöbefälsföreningen och Carl-Johan Hagman, vd i Stena Line talar om behovet av den svenska handelsflottan.

Förslag till kongressombud

Om drygt ett år, den 14–16 juni 2016, har Sjöbefälsföreningen ordinarie kongress i Stockholm. I den demokratiska processen är det viktigt att så många aktiva medlemmar som möjligt hjälper till med att ta fram kandidater till kongressombud.

Därefter gör de aktiva medlemmarna sitt val i den elektroniska valsedel som skickas ut via e-post i mitten av november.

Förslag med namn skickas så fort som möjligt, dock senast den 21 september 2015 med e-post till valberedningens ordförande Anders Nord: orust.anders@gmail.com

Obs! Personer som föreslås ska vara tillfrågade och vara aktiva medlemmar i Sjöbefälsföreningen.

Elektroniskt kongressval – e-postadress behövs

Sjöbefälsföreningens styrelse har beslutat att valet till kongressen 2016 kommer att vara elektroniskt via e-post. Det är därför viktigt att alla aktiva medlemmar uppdaterar sin e-postadress i registret, så att de får tillgång till valsedeln.

Det kommer inte att vara möjligt att rösta utan e-postadress. Om en medlem saknar e-postadress, kan föreningens kansli hjälpa till att skaffa en.

Närmare information kommer under hösten, när vi närmar oss valet.



Lagstiftning eller avtal?

Lagstiftning eller avtal på arbetsmarknaden? Den frågan har diskuterats alltsedan fackföreningar och arbetsgivarorganisationer bildades för mer än 120 år sedan.

TEXT STIG GUSTAFSSON

STOCKHOLM MAJ 2015

I början av 1900-talet tillsattes flera statliga utredningar som hade till uppgift att komma med förslag om lagstiftning på arbetsmarknaden. Från fackligt håll motsatte man sig konsekvent lagstiftningslinjen. Det fördes fram förslag alltifrån att i lag reglera hur det enskilda anställningsavtalet skulle se ut till lag om kollektivavtal. Den fackliga rörelsen misstroddes på den tiden statsmakten och ansåg att parterna i första hand skulle lösa sina problem själva genom förhandlingar.

Första lagstiftningen 1928

Det dröjde ändå till 1928 innan vi fick den första lagstiftningen, nämligen lagen om kollektivavtal och lagen om arbetsdomstol. De antogs av riksdagen under starka protester från fackföreningsrörelsen – den dag i maj 1928 som lagarna diskuterades i riksdagen proklamerades generalstrejk och stora demonstrationståg marscherade förbi riksdagshuset för att visa sitt missnöje.

Lagstiftningen accepterades dock

redan i början på 1930-talet av båda parter men man var också överens om att den inte löste alla problem. 1936 satte sig därför parterna ner och började förhandla om framför allt regler hur arbetskonflikter skulle lösas och om en gemensam förhandlingsordning.

Saltsjöbadsavtalet

Förhandlingarna pågick i två år och 1938 kom man överens om det som sedan kom att kallas Huvudavtalet eller "Saltsjöbadsavtalet" efter orten där förhandlingarna pågick. Huvudavtalet – som slöts mellan Svenska arbetsgivareföreningen (SAF) och LO – innebar att vi i Sverige i mer än 40 års tid hade stabila arbetsrättsregler och en fredlig arbetsmarknad som var unik inte bara i Europa. Tjänstemännens fackliga organisationer träffade ett liknande huvudavtal på 1950-talet.

Den svenska modellen

Det kom delegationer från när och fjärran för att studera detta fenomen som kallades "Den svenska modellen". Historien upprepar sig aldrig men i dagens situation skulle många önska att man hade något lika stabilt som Saltsjöbadsavtalet.

Om arbetsmarknadens parter hade ett större ansvar för den arbetsrättsliga lagstiftningen skulle det innebära en ordning där lagarna inte utan vidare kan ändras efter varje politiskt regimskifte – återställarnas tid skulle vara förbi. En avtalsmässig reglering av mycket som idag återfinns i lag skulle också innebära att parternas roll och inflytande ökar. Man kan tänka sig ett system där bara

grundläggande rättigheter och skyldigheter förbehålls lagstiftning. Alla andra regler skulle vara styrda av en ny typ av avtal av huvudavtalskaraktär. Ett huvudavtal skulle kunna träffas av SN-LO-PTK eller på branschnivå.

Ett huvudavtal – träffat på rätt nivå – skulle innebära att parterna i mycket högre grad än idag kommer att själva svara för reglering av en rad frågor. Detta innebär en större stabilitet samtidigt som regler bättre kan anpassas efter parternas behov. Detta skulle kunna vara en komponent i något som kan kallas "en förhandlad arbetsrätt".

Parterna deltar i utredningsarbetet

En sådan förutsätter även att parterna har möjlighet att fullt ut delta i utredningsarbetet innan regeringen överlämnar ett lagförslag till riksdagen.

Följande schema skulle kunna ställas upp: Regeringen frågar arbetsmarknadens parter om de är intresserade av att uppta förhandlingar för att reglera en viss fråga i avtal istället för i lag. Om de accepterar detta ska de sedan inom en viss tid, till exempel tolv månader, presentera ett avtal.

Nödvändigt med tidsgräns

En tidsgräns är nödvändig för att sätta press på parterna. Om förhandlingen inte leder till någon överenskommelse blir det lagstiftning. Det finns ett land i Europa där ett liknande system tillämpas, nämligen Holland. Där har facken och arbetsgivarna ett gemensamt organ som för förhandlingar med regeringen om reglerna på arbetsmarknaden – en förhandlad lagstiftning.

S G

NÖD- & KARANTÄNSHAMN 2–3 SEPTEMBER I HELSINGBORG

Hur agerar kommun, landsting och statliga myndigheter vid en extraordinär händelse på ett fartyg som söker omedelbar hjälp och vill anlåpa närmaste hamn?

Det kan till exempel gälla brand ombord, akut omfattande sjukdomsbild, smitta, explosion eller gasutsläpp.

Åtta hamnar i Sverige är utsedda till karantänshamn och i princip kan varje yrkeshamn med kapacitet och lämpliga

kajplatser bli utsedd till nödhamn vid en akut eller extraordinär händelse.

Konferensen Nöd- & Karantänshamn diskuterar bl a planering, beredskap, ansvarsfrågor och vem gör vad?

Ansvarsområden mellan fartygets befälhavare och hjälpinsatserna, hur ser framtidens sjöfart ut och vilka scenarier som kan förväntas finns också på agendan. Konferensen arrangeras av Räddnings-

tjänsten Skåne Nordväst och Informationsbolaget i samverkan med MSB – Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Transportstyrelsen och Region Skåne.

För mer information, anmäl och program se www.nkh2015.se

Blidösundsbefäl missnöjda med i-löner

Införandet av individuella löner har väckt upprörda känslor bland Blidösundsbolagets befäl. Många känner sig illa behandlade, och tre anställda har överklagat sina lönebesked.

– Arbetsgivaren hade nog inte räknat med att folk skulle reagera så starkt som de faktiskt gjort, säger Jonas Lagerbäck, befälhavare på *M/S Vindöga*.

TEXT & FOTO LINDA SUNDGREN

SKÄRGÅRDEN MARS 2015

I strålende sol och med spegelblank fjärd lägger *Vindöga* ut från Stavsnäs på Värmdö utanför Stockholm. Slutdestination är Sandhamn med ett antal stopp vid bryggor längs vägen. Jonas Lagerbäck har jobbat i rederiet i många år och även varit

facklig representant länge. Han säger att han tycker om att engagera sig men att uppdraget varit betungande senaste året.

– Ärligt talat är det ganska dålig stämning i rederiet just nu. Det känns som att arbetsgivaren inför kommande upphandling har ställt in sig på att lägga mycket ”snåla” anbud och trycker på för sämre

arbetstider, mat och så vidare. Samtidigt införs individuell löner som ingen vill ha.

Orättvist behandlade

Blidösundsbolaget är ett av de skärgårdsrederier som valt att införa individuell lönesättning. När de nya lönebeskeden började komma var det flera anställda som reagerade starkt. De kände sig trampade på tårna och orättvist behandlade.

– Men det är inte löneskillnaderna i sig man reagerat på, det handlar bara om kaffepengar, utan de omdömen som rederiet motiverat lönerna med. De är alldeles för godtyckligt satta och folk känner sig illa behandlade, säger Jonas och fortsätter.

– Arbetsgivaren vet inte hur vi arbetar. Om jag inte hade jobbat fackligt och avstått från att gå på personalfesterna hade det kunnat gå flera år innan jag träffade min lönesättande chef. På kontoret säger

Jan Lennerdahl och Petter Lagerström lägger till i Sandhamn.



Arbetsgivaren tvekade inte

Trots missnöje bland de ombordanställda håller Blidösundsbolagets vd fast vid att individlöner är bästa ersättningsmodellen för rederiets befäl. Han säger sig ha förståelse för delar av den kritik som förs fram men tror att det kommer att bli bättre, när systemet väl satt sig. *TEXT LINDA SUNDGREN*

På Blidösundsbolaget rådde ingen tvekan om att individlön skulle införas i enlighet med avtalet. Man hade länge velat ha möjlighet att differentiera löner och lagt ner mycket arbete för att komma fram till en överenskommelse med arbetstagarna.

– Ett system där ålder och hur länge man arbetat i rederiet är det enda som påverkar storleken på lönen känns omodernt. Det är märkligt om inte engagemang och intresse ska avspeglas i lönen, och individlön är den helt dominerande lönemodellen för chefer på svensk arbetsmarknad, säger rederiets vd Göran Ahlqvist.

– Jag tror att våra befäl kommer att bli ännu mer engagerade nu när de kan vara med och påverka lönen, säger han.

Svårt bedöma befälens arbetsinsatser

Den kritik som befälen fört fram om godtyckliga omdömen säger Göran Ahlqvist att han har förståelse för. Han håller med om att det finns svårigheter för kontoret iland att bedöma befälens arbetsinsatser ombord.

– Det här systemet är nytt även för oss arbetsgivare, och det kommer nog att ta lite tid innan vi lärt oss det ordentligt. Någon hundra procentig millimeterrätt-

visa kommer vi förmodligen aldrig att uppnå, men det här är i alla fall bättre än att inte kunna göra något alls för att påverka sin lön, säger han.

Att individlöner på sikt skulle leda till sämre löneutveckling, tror Göran Ahlqvist inte. Däremot tycker han det är bra att slippa de procentuella generella påslagen som tarifferna ger.

God trend för engagerade

– Tarifflönesystemet har en inbyggd löneglidning utöver de generella löneökningarna på arbetsmarknaden. Den utgår oavsett prestation och är besvärande för arbetsgivarna. Men jag tror inte att individlöner kommer att leda till en allmänt sämre löneutveckling. Trenden kommer att vara god för dem som är engagerade medan de som är mindre intresserade inte kommer att ha samma utveckling. **L S**

de att de har koll genom att läsa våra dagrapporter och liknande formalia, men dokumenten visar ju bara fragment av allt det vi gör.

De flesta öppna med sina löner

Jonas berättar att de flesta befäl i rederiet valt att vara öppna med löner och omdömen. Flera har fått motiveringar som inte stämmer överens med verkligheten.

– Ett exempel är en nära kollega till mig, som fick höra att han inte kom med lika många förslag till verksamheten som övriga kollegor. De andra ombord bara skratade eftersom det är allmänt känt att han är den som kommer med flest konstruktiva förslag av alla. Tendensen vi ser är att de som hörs och syns mest gynnas av det här systemet, medan den som gör ett bra arbete i det tysta missgynnas.

Enstaka passagerare står och väntar på bryggorna ut mot Sandhamn. Andra bryggor är helt tomma på folk, men får ändå besök eftersom besättningen har med morgontidningar som ska stoppas i plåtlådor på kajerna. Jonas gör ett utrop, där han uppmanar de passagerare som ännu inte anmält destination att göra det. Annars är han försiktig med att använda högtalarsystemet under den tidiga morgonturen.



Jonas Lagerbäck har jobbat i rederiet i många år och även varit facklig representant länge.

– Många ligger och sover där nere och då vill man inte ropa i högtalarna mer än nödvändigt, säger han.

Blidösundsbolaget har utgått från fyra olika kriterier när de beslutat om i-löner: yrkesrelaterad kompetens och erfarenhet, social kompetens, engagemang och initiativrikedom samt ledarskap. Men att sitta bakom ett skrivbord iland och skaffa sig en uppfattning om de ombordanstäl-

das förmågor inom de här områdena, tror Jonas är en omöjlig uppgift. Rederiet hade vunnit mer på att välja en annan väg än individlöner, säger han.

– Ingen som jobbar här kommer hit och bara kör båt. Alla har åtaganden utöver det som är reglerat i avtalen och som man gör utan någon extra ersättning. Hade arbetsgivaren velat premiera de som gör något extra hade det varit bättre



Jonas Lagerbäck, Petter Lagerström och Jan Lennerdahl är kritiska mot att Sjöbefälsföreningen skrev avtal om i-löner, trots 100-procentigt nej från medlemmarna.

att införa fasta ersättningsnivåer för olika meruppgifter. Ett sådant system hade garanterat blivit mycket mer accepterat av de anställda, men det var arbetsgivaren inte intresserad av.

Jonas sätter på sig solglasögonen när

han strax före åtta styr in mot Sandhamns-hålet. Jan Lennerdahl och Petter Lagerström går ner på däck och förbereder ankomst. Vid bryggan lägger de fast och halar ut landgången. När passagerarna lämnat fartyget kommer Jonas ner från

Tre arbetsgivare avstår

I år är det för första gången möjligt att tillämpa individuell lönesättning för befäl inom skärgårdsflottan. Arbetsgivarorganisationen var starkt pådrivande för ett införande, men nu när möjligheten finns avstår de tre största bolagen från att tillämpa systemet.

TEXT LINDA SUNDGREN

Bland de rederier som valt att fortsätta följa tariffen finns Stockholms sjötrafik, Styröbolaget liksom Ressel Rederi som kör gods och passagerare i Stockholms skärgård. Fredrik Robbertte är personal- och driftsansvarig hos Ressel.

Inget befäl ville ha i-lön

– När vi förstod att det här var på gång samlade vi samtliga våra tillsvidareanställda befäl och frågade vad de tyckte. Inte en enda ville ha individuella löner och vi såg inget skäl till att inte lyssna på dem, säger han.

Fredrik Robbertte berättar att befälens motivering till att vilja behålla tariff-lönen var att det systemet upplevs som mest rättvist och att det finns ganska lite det enskilda befälet själv kan göra för att påverka sin arbetsinsats. Såväl rederiets vd, Ulla Ressel, som Fredrik

Robbertte håller med dem.

– Vad är det vi ska utvärdera, hur bra folk är på att köra fartygen? Jag förstår att arbetsgivarorganisationen är ute efter att folk ska arbeta mer effektivt, men jag tror att i-lön är fel väg att gå. Risken är att det istället blir en massa missnöje och diskussion kring hur lönerna sätts och hur effektivt är det? Min teori är att den som är nöjd också är den som gör bäst jobb.

Enklare system med tariffer

Tarifflönen är också ett enkelt system att tillämpa som arbetsgivare, menar Fredrik Robbertte.

– Tariffen ger tydliga ramar för hur lönen ska sättas. Det är också rättvist genom att den som arbetat längre i rederiet får lite mer än en nyanställd kollega. **L S**

bryggan och ställer sig med de andra två på kajen och njuter av vårsolen. Alla tre är överens om att i-löner inte passar i skärgårdstrafiken. Jan, som i vanliga fall är fartygsingenjör på ångaren *Norrskär* och bara ryckt in tillfälligt på den här turen, omfattas numera också av i-lönesystemet.

Svårt förstå facket

Både han och Jonas har svårt att förstå hur facket kunde acceptera det nya lönesystemet.

– Hundra procent av oss stod bakom ett nej, och vi var stolta över att vi var så eniga, säger Jan. Att facket i det läget ändå väljer att skriva på ett avtal om i-löner är inte demokrati enligt min mening. Så gör man inte.

Och att i-löner skulle kunna fungera som en morot för bättre utfört arbete tror de inte.

– Vi som jobbar här har valt det av andra orsaker än pengarna, det är som ett kall för många, säger Jonas. En del tycker om ångbåtar, andra vill jobba i skärgården eller vad det nu kan vara. Några hundralappar mer i månaden kommer inte att få någon att göra ett bättre jobb. Rederiet hade fått mycket mer effekt om de istället satsat pengarna på personalvårdande insatser som friskvård, samkvämsarrangemang eller en lite finare julklapp.

– Ja verkligen, instämmer Jan. Och om de hade velat ge någon en extra sudd fanns det ingenting i det gamla avtalet som hindrade dem.

Kostsamt med i-löner

De konstaterar också att individuell lönen blir ett kostsamt system, om rederiet tänker följa regelboken med medarbetarsamtal, lönesamtal och uppföljningar. Till det kommer också processer vid eventuella överklaganden.

– Först ska de ta fram ett underlag, sedan ska de ha utvecklingssamtal, och så tillkommer tiden för mig som ska åka dit och sitta där på mötet. Det lär bli både administrativt tungrott och dyrt, säger Jan.

Inför årets lönesättning hölls dock inga utvecklingssamtal värda namnet, säger Jonas.

– Ingenting handlade om individen, de ställde bara svepande frågor om vad man tycker om att jobba i Blidösbolaget och liknande. Under lönesamtalet fick man en lapp med en siffra som rederiet bestämt och så läste de upp en motivering. Det sköttes mycket oprofessionellt.

Djup oenighet mellan parterna

Individuell lönesättning i skärgårdsflottan leder bara till missnöje och orättvisor, menar Sjöbefälsföreningen. På Almega hävdar man däremot att både arbetsgivare och anställda tjänar på systemet. TEXT LINDA SUNDGREN

Hårda förhandlingar ledde fram till skärgårdsavtalet 2014/2015. Stöttestenen var frågan om införandet av individanpassade löner som arbetsgivarsidan krävde, men Sjöbefälsföreningen sa nej till. Resultatet blev ett tvåårigt avtal där tarifflönesystemet tillämpades under första året, medan det blev möjligt att besluta om individuella löner andra året. Kritiken mot införandet av individuella löner inom skärgårdsflottan har varit omfattande. Enligt Hans-Dieter Grahl, vd för Sjöbefälsföreningen-Offentliganställda, finns det inget intresse bland medlemmarna att överge tarifflönesystemet, och samtliga har sagt kategoriskt nej till förändringen.

– De tror inte att det blir rättvist med individuella löner eller att arbetsgivarna kommer att tillämpa systemet på ett korrekt sätt, säger han.

Hans-Dieter Grahl håller med befälen om att ett system med individuella löner kan bli svårt att använda inom skärgårdstrafiken.

Hårt reglerade arbetsuppgifter

– Befälens arbetsuppgifter är hårt reglerade; de ska följa regelverket och varken göra mer eller mindre. Det enda man som individ kan påverka är bemötandet av passagerare och hur man arbetsleder besättningen. Men

det är bara två mindre delar i den totala tjänsten, och att införa ett helt nytt lönesystem på grund av det är inte rimligt. Systemet tar heller inte hänsyn till befälhavarens självständiga ställning som denne har enligt lagstiftning.

Ett annat problem han ser är att lönesättande chef inte själv arbetar ombord och kan bedöma befälens insats.

– Även i landbaserade företag kan man ha bekymmer med i-löner som ofta upplevs som orättvisa, men där har du i alla fall närmaste chefen hos dig. Det har man inte ombord, säger Hans-Dieter Grahl.

Kräver löne- och utvecklingsamtal

Med individanpassade löner följer krav på löne- och utvecklingsamtal. Dessutom ska chefen ha uppföljningar under året med varje medarbetare för att diskutera hur det går och vad man kan göra för att förbättra sig. Det här tror Hans-Dieter Grahl har påverkat flera av de redare som valt att inte tillämpa individuell lönesättning.

– Det innebär en hel del merjobb för arbetsgivaren. Enligt det avtal som nu gäller är löneökningen med tariff 2,5 procent och med i-lön 3,9 procent, och som det ser ut nu är det inte heller någon ekonomisk vinst för arbetsgivarna att gå över till individuella löner, säger han.

Men på arbetsgivareorganisationen Almega anser man att individuell lönesättning är att föredra framför tariffer. Att inte fler skärgårdsredare valt att ansluta sig till systemet beror, enligt förhandlingschef Patrik Eidfelt, troligen på tidsnöd.

– Vi blev klara med förhandlingarna

ganska sent, och många tyckte inte att de hann förbereda sig ordentligt, säger han.

Viktigt instrument för arbetsgivarna

Enligt Patrik Eidfelt är individuellt anpassade löner ett viktigt instrument för arbetsgivare att kunna tillämpa.

– Med individuella löner kan man knyta ihop verksamheten och målen ända ner på individnivå och få alla att dra åt samma håll. Lönerna är den enskilt största posten för arbetsgivaren, och det är rimligt att vilja kunna påverka den, säger han.

Att det finns ett utbrett motstånd mot individuella löner inom befälskåren tror han grundar sig i en felaktig uppfattning om hur det nya lönesystemet kommer att tillämpas. Någon risk för försämrade löneutveckling eller att systemet skulle leda till ökat missnöje ser han inte.

– Nej, jag kan aldrig tänka mig att det går åt det hållet. Jag tror snarare att lojaliteten med rederiet kan öka, eftersom man får en tydligare dialog mellan arbetsgivare och den anställda. Men det här lönesystemet är inte fast för evigt. I avtalet ingår att göra en gemensam utvärdering och efter det kan det bli förändringar, säger Patrik Eidfelt.

Hans-Dieter Grahl ser dock att det finns en risk att i-lönesystemet på sikt kan missgynna löneutvecklingen.

– Idag finns det avtal i tariffen kvar som en bottenplatta. Men det kan vara så att arbetsgivarna framöver motsätter sig att den räknas upp, och i så fall skulle lönen på sikt bli lägre. Skulle grundlönen försvinna helt, kan arbetsgivarna anställa till vilken lön de vill, säger han. **L S**

Tre befäl har hittills valt att överklaga rederiets beslut om ersättning. Det ledde till upprepade förhandlingar, både lokalt och centralt, innan de fick nya lönebesked.

– Men istället för att försöka ta reda på hur det verkligen såg ut, skrev rederiet bara nya, lika godtyckligt grundade omdömen som gången innan. Hade arbetsgivaren varit intresserad av att lära känna oss bättre hade de kunnat haft medarbetarsamtal långt tidigare, det har de aldrig gjort, säger Jonas.

Efterhand börjar nya passagerare komma ner till båten. De hejar innan de kliver över landgången och går in och sätter sig. När klockan närmar sig halv nio är det dags att lägga ut för återfärd mot Stavnäs.

Glad att manskapet slapp i-löner

Petter är säsongsanställd matros. Han är glad över att manskapet slapp i-löner, men tycker att det är synd att befälen skulle drabbas.

– Jag har svårt att se att det är så stor

skillnad i hur befälen arbetar att det skulle kunna motivera olika löner, säger Petter.

Hur det kommer sig att arbetsgivaren valt att driva igenom ett lönesystem mot besättningarnas vilja, vet de inte. Däremot är Jonas övertygad om att risken är överhängande att rederiet får mindre engagerade befäl än de tidigare haft.

– För egen del anser jag att det här bara drar ner stämningen och arbetsmiljön ombord. Folk känner sig illa behandlade och tappar sugen. **L S**

Smarta idéer belönades av Sveriges Sjömanshusstiftelse

På Sjömanshusstiftelsens traditionella belöningsdag den 7 maj i Sjöräddningssällskapets hus i Göteborg delades totalt 425 000 kronor ut till 36 pristagare för arbetsbelöningar, hedersomnämmande, idrottsbelöning, hedersbelöning och litteraturpris.

TEXT MARIE HALVDANSON FOTO TORBJÖRN DALNÄS

GÖTEBORG MAJ 2015

Christer Themnér, ordförande i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, presenterade stiftelsens verksamhet som bland annat spänner över forskning, kultur och idrott.

På programmet stod även presentationer av projekt som får ekonomiskt stöd av Sjömanshusstiftelsen.

Åsa Burman berättade om Lighthouse verksamhet. Karin Hjöberg demonstrerade en sjukvårdsguide för sjömän. Anders Rosén, skeppsbyggare och sjöbefäl, berättade om ett projekt om fartygs dynamik som drivs på KTH.

Mikael Hinnerson från Sjöräddningssällskapet presenterade projektet FIRST, ett massevakueringsystem som kan rädda upp till 50 personer i taget. (Se artikel sidan 22–24).

Carl-Johan Hagman, vd i Stena Line, inledningstalade inför prisceremonin och därefter tog Christer Norling, stiftelsens kanslichef och Karl Karell från stiftelsens belöningsgrupp över för själva prisutdelningen.

Jakt på dolda eltjuvar

Arbetsbelöningar delades ut till:

1:e reparatör Jan-Olof Öjetoft, *M/S Stena Jutlandica*, fick 10 000 kronor för "Smart lyfthjälp i maskin". 1:e fartygselektriker Thomas Gustafsson, *M/S Stena Jutlandica*, fick 10 000 kronor för "Mobil utbildningsstation". Elingenjör Åke Karlsson, *M/S Stena Jutlandica*, fick 15 000 kronor för "Jakt på dolda eltjuvar". 1:e fartygsingenjör Agner Karlsson, *M/S Stena Nordica*, fick 15 000 kronor för "Titt i synglas minskar brandrisk". Motorman Ulf Johansson, *M/S*

Stena Saga fick 5 000 kronor för "Konsten att hålla tätt". Båtsman Estaniel R. Momo, *M/S Stena Forerunner* fick 5 000 kronor för "Säker lucköppning". 1:e fartygsingenjör Marcus Karjalainen och reparatör Renato Paragas, *M/S Stena Forerunner*, fick dela på 5 000 kronor för "Kolvkronor i köksskåp". Befälhavare Magnus Hellström och överstyrman Andreas Joelsson, *LNG-tanker SEAGAS*, fick dela på 10 000 kronor för "Förtöjning med hötjuga". De fick också 5 000 kronor för "Rena tankar".

Att döda en brattbergare

Reparatör Bengt Björklund, *M/S Cinderella*, fick 5 000 kronor för "Bekymmersfria toalettbesök" samt 10 000 kronor för "Skitjobsfrämjande tvättanordning". Elingenjör Lars Runnsjö och 1:e reparatör Dick Holm, *M/S Huckleberry Finn*, fick dela på 5 000 kronor för "Att döda en brattbergare". 1:e reparatör Niklas Skirby, *M/S Huckleberry Finn*, fick 5 000 kronor för "Loss ur golvbrunn". 2:e fartygsingenjör Jonas Svensson och teknisk chef Zdzislaw Makar, *M/T Ternvag* fick dela på 8 000 kronor för "Axelpress i maskin". 1:e fartygsingenjör Edward Lundin och teknisk chef Zdzislaw Makar, *M/T Ternvag*, fick dela på 5 000 kronor för "Vägskydd



Samtliga närvarande pristagare på Sjömanshusstiftelsens belöningsdag. Längst fram Stena Lines vd, Carl-Johan Hagman.

för säkrare jord". Teknisk chef Christer Andersson, *M/S Fidelio*, fick 5 000 kronor för "Lättandat vid saxlyft". Matros Adonis Castrence och överstyrman Maria Moberg, *M/S Fidelio*, fick dela på 30 000 kronor för "Bristande fyllenät". Matros Patrick Mäkinen, *M/S Aniana*, fick 10 000 kronor för "Släpp fånglinorna loss". Teknisk chef Thomas Gustafsson, *M/S Petunia Seaways*, fick 25 000 kronor för "Manhål utan akrobatik". Överstyrman Niklas Hedén och 1:e reparatör Mikael Ek, *AHTS Loke Viking*, fick dela på 6 000 kronor för "Hårda tag och mjuka kroppar" samt 9 000 kronor för "Fast grepp om kameran". Matros Anders Toresson och 1:e reparatör Mikael Ek, *AHTS Loke Viking* fick dela på 10 000 kronor för "Rent och fint utan slit".

Vattentät brandplan

Maskinchef Fredrik Högborg och befälhavare Jörgen Hansson Smedberg, *KBV 032*, fick dela på 5 000 kronor för "Vattentät brandplan". Motorman Rene G. de la

Cruz, *M/T Bit Okland*, fick 20 000 kronor för "Tungt jobb blev lätt – i alla väder". Teknisk chef Johan Diederichs, *M/S Finnclipper* fick 20 000 kronor för "Syndaflo-den ett minne blott". Båtsman Torgny Granath, *M/T Tellus*, fick 5 000 kronor för "Säker vandring till mastens topp". Safety Manager Erik Dahlberg och 1st refrigeration engineer Timo Andersson, *M/S Superstar Aquarius*, fick dela på 10 000 kronor för "Garanterat tryck i brandlina". Överstyrman Ulf Nyberg, pumpman Edgardo Frias och reparatör Jerry Baldoza, *M/T Palanca Montivideo*, fick dela på 27 000 kronor för "Stege till manlucka".

Skapat god trivsel ombord

Stiftelsens hedersnämning på 5 000 kronor och diplom gick i år till *M/S SEAGAS* för besättningens engagemang i säkerhets- och arbetsmiljöfrågor. Idrottsbelöningen på 20 000 kronor gick till kockstuart Richard Fritz för att han i nära tre decennier skapat god trivsel och

sammanhållning ombord i arbete och fritid.

Sjöräddningsbelöningar delades ut till *M/V Fidelio* som fick 20 000 kronor till fritidskassan för livräddande insats. Även *M/S Stena Paris* fick 20 000 kronor till fritidskassan för livräddande insats.

Wallenius Marine fick motta ett hedersomnämning för livräddande förberedelser. Cecilia Mohammar, Håkan Söderlund och Märten Hallén fick dela på 15 000 kronor och Marö Samfällighetsförening fick 5 000 kronor för gemensam livräddande insats. Sjöfartslegendären Hans Fredriksson, tidigare HKF (Sjömansservice nu) fick motta Sjömanshusstiftelsens hedersbelöning på 20 000 kronor för att i många år, ända fram till 2014 ha haft en mycket stor betydelse för att främja motion och friskvård inom sjömanskåren.

Årets litteraturpris på 20 000 kronor går till Thomas Taro Lennerfors och kommer att delas ut i Sjöfartsmontern på bokmässan i Göteborg i september. **M H**

Sjöbefälsföreningen välkomnar förslag om tonnageskatten

Den 19 maj gick remisstiden ut för tonnageskatteutredningen <http://www.regeringen.se/sb/d/19734/a/253935>. Samtliga instanser inom sjöfarten som har yttrat sig över utredningen är positiva till ett införande av det tonnageskattesystem som utredningen föreslår.

Så är även Sjöbefälsföreningen som dessutom understryker vikten av att det införs snarast.

Sjöbefälsföreningens synpunkter på utredningen är gemensamma med övriga sjöfartsnäringsens parter, föreningen Svensk sjöfart (tidigare Sveriges Redareförening) och Seko.

Sjöbefälsföreningen har i sitt remiss-svar pekat på två punkter där man inte är överens med utredaren.

Den ena är finansieringen där utreda-

ren föreslår att de skatteintäkter som till en början och övergående kommer att minska, innan tonnageskattesystemet får full effekt, ska finansieras genom bland annat reducerat sjöfartsstöd. Sjöbefälsföreningen menar att den föreslagna minskningen av sjöfartsstödet är både olämplig och omotiverad. Den skulle även drabba delar av sjöfartsnäringsen där tonnageskattesystemet inte är ett alternativ. Detta skulle kunna riskera arbetstillfällena bland såväl sjöanställda som landanställda inom hela den maritima näringen.

Konkurrens även nationellt

Den andra punkten gäller utredarens definition av kvalificerat fartyg (=kvalificerat för att ingå i ett tonnageskattesystem). Utredaren avser här fartyg som under beskattningsåret huvudsakligen används i internationell fart eller i inrikes fart i ett annat land. Sjöbefälsföreningen konstaterar dock att även i nationell trafik utsätts svenska fartyg för

en stark internationell konkurrens och anser att tillämpningsområdet för tonnagesbeskattning ska vara fartyg som är utsatta för internationell konkurrens.

Bör införas skyndsamt

Sjöbefälsföreningen välkomnar utredningens förslag till tonnageskattesystem, och anser att den bör införas skyndsamt – senast den 1 januari 2016, eftersom tiden är knapp med tanke på den tid det tar att införa ett relativt komplicerat lagförslag. Men det är dock nödvändigt för att stoppa den alarmerande flykten från svensk flagg. Åtminstone ett större rederi står i begrepp att i år byta ut hela sin svenskflaggade flotta om inte ett tonnageskattesystem införs.

Läs Sjöbefälsföreningens yttrande här: www.sjobefalsforeningen.se/images/pdf/RemissvarTonnageskatt.pdf

(Se även ledaren sidan 2)

Återöppnat skattekontor

Jobbar du på en norsk ankarhanterare i Norge beskattas du annorlunda än kollegan på ett rörlägningsfartyg under samma flagg, och ett par veckor på europeiskt varv kan sätta 183-dagarsregeln ur spel. Skattebestämmelser för svenska sjömän under utländsk flagg är en djungel man lätt går vilse i. Vid årsskiftet öppnade Skatteverket åter en separat enhet för sjömän i Göteborg. TEXT LINDA SUNDGREN

GÖTEBORG APRIL 2015

Många svenska befäl jobbar idag under utländsk flagg. Inga konstigheter kan tyckas, med tanke på att sjömän alltid varit rörliga på en global arbetsmarknad. Men skattemässigt är det långt ifrån enkelt. Beroende på sådant som ägarförhållanden, managementbolag, trad och fartygstyp skiljer sig skattereglerna åt, och många upplever en stor osäkerhet om vad som gäller.

– Det är väldigt komplicerat och mycket att hålla reda på, säger Christopher Andersberg, instruktör vid Sjöfartshögskolan på Chalmers, som i mars anordnade ett studentseminarium om att jobba utomlands. Samtidigt är det viktigt att man verkligen försöker ta reda på vad som gäller. I slutändan är det du som individ som är ansvarig för att det blir rätt, och Skatteverket är hård i sin bedömning.

Försvann med sjömansskatten

Eftersom skattelagstiftningen för sjömän är så speciell fanns det tidigare en separat sjöfartsenhet inom Skatteverket. 1997 stängdes den, och sjöfartsfrågor har sedan dess handlagts på respektive kontor ute i landet. Men omfattande kritik från ombordanställda om otydlighet och skiftande besked beroende på var i landet man bor har fått verket att åter samla sjöfartsfrågor till en egen enhet. Sjögruppen, som de kallar sig, består av fyra handläggare och finns i Göteborg. Till dem ska samtliga sjöfartsärenden som rör ombordanställda slussas. Även svenska sjömän bosatta utomlands ska vända sig hit.

– Genom att samla sjöfartsfrågorna kommer vi att kunna svara snabbare och

tydligare, säger Pernilla Haglund på Sjögruppen. Många handläggare ute i landet känner inte till regelverket för sjömän och har därför haft problem att ge rätt besked. Men att säga något generellt om vad som gäller för den som jobbar under utländsk flagg går inte, det måste man ta ställning till från fall till fall.

Ett antal av de sjömän som hör av sig till myndigheten har frågor kring norsk offshore, där många svenskar arbetar. I vilket land skatten ska betalas avgörs bland annat av fartygstyp. Den som arbetar på olje- eller bostadsplattform, teknikfartyg, rörlägningsfartyg eller annat fartyg kopplat till verksamhet på havsbotten utanför Norges kust ska betala skatt i Norge. Om man däremot jobbar på supplyfartyg, ankarhanterare, bogserbåt eller kombifartyg har både Sverige och Norge beskattningsrätt, förutsatt att den som driver fartyget (vanligtvis arbetsgivaren) har sin hemvist i Norge och att arbetet utförs i nordiska vatten.

– För att undvika dubbelbeskattning ska Skatteverket räkna av den skatt som eventuellt redan dragits i Norge. Vad man som enskild anställd måste göra är att i deklarationen meddela oss att man arbetar under utländsk flagg. Annars riskerar man skattetillegg för att ha lämnat en oriktig uppgift, säger Pernilla Haglund.

Alla krav måste uppfyllas

En annan vanlig skattefråga bland sjömän är hur den så kallade 183-dagarsregeln fungerar. Grundprincipen är att den som arbetar på utländskt fartyg i oceanfart minst 183 dagar under en tolv månadersperiod och är anställd av ett bolag inom EES inte ska beskattas i Sverige.

Samtliga förutsättningar måste vara uppfyllda för att inkomsten ska bli skattefri i Sverige. Om fartyget går upp på europeiskt varv eller gör ett par tre resor inom Europa räcker det för att sätta regeln ur spel och man blir skattepliktig i Sverige. Om du själv varit ombord eller hemma på ledighet under Europabesöken spelar ingen roll. Det är fartygets rörelser som avgör.

– Tidigare utgick vi från den enskilde sjömannen och i vilka farvatten fartyget hade seglat när han eller hon varit ombord. Men efter ett rättsfall 2010 ändrades Skatteverkets syn, och sedan dess är det fartygets gång under kalenderåret vi ska utgå från, säger Pernilla Haglund.

Bör kolla i loggbok

För att kontrollera att de uppgifter som lämnas in till myndigheten stämmer kan utdrag ur loggböcker begäras ut.

– Oftast kan man som sjöman vända sig till befälhavaren ombord och få in underlag som visar var fartyget befunnit sig. Att som ombordanställd säga att man inte visste om att fartyget befunnit sig inom Europa hjälper inte, säger Pernilla Haglund.

Den som är anställd av ett rederi eller managementbolag utanför EES ska beskattas i Sverige. Inkomsten kan även komma att beskattas i arbetsgivarens land eller i flagglandet.

– Ett rederi kan ha kontor i en rad olika länder. För att 183-dagarsregeln ska gälla måste bolaget man är anställd av ha bildats i enlighet med en EES-stats lagstiftning, man måste ha ett anställningsavtal med detta bolag och lönen måste belasta och betalas av det bolag man har anställningsavtalet med. En filial i en EES-stat innebär i sig inte att bolaget som driver filialen anses höra hemma inom EES, säger Pernilla Haglund.

Dessutom kan enskilda länders nationella lagstiftning påverka skatten.

– Om ett fartyg exempelvis rör sig mycket i Angolas farvatten kan landets nationella lagstiftning kräva att man ska betala skatt där. Men oavsett vilket land som drar skatt är det mycket viktigt att spara alla dokument och handlingar som styrker att skatt dragits. Annars riskerar man att inte få räkna av den skatt som

eventuellt betalats i ett annat land och bli dubbelbeskattad, säger Pernilla Haglund.

Sjöbefälsföreningens vd Christer Themné tycker att skattelagstiftningen för sjömän är för krånglig och i behov av förändring. Bland annat finns omständigheter kring 183-dagarsregeln som borde ändras, anser han. Det gäller exempelvis användandet av begreppet oceanfart.

– Oceanfart är egentligen kopplat till säkerhetsbemanning och handlar om att fartyg behöver bemannas upp när det går i lite tuffare farvatten. Det har ingenting med skattelagstiftning att göra. När det gäller skatter vore det bättre att använda begreppen närsjöfart och fjärrfart. Visserligen skulle det innebära att fler omfattades av det, men det är relevant eftersom svensk sjöfart ändrat karaktär under senare år, säger han.

Bör jämnställas med landanställda

Ytterligare en förändring i 183-dagarsregeln som Christer Themné anser motiverad är att sjömän ska få tillgodoräkna sig all tid de tillbringar utomlands under ett år. Inte bara dagarna ombord och resor till och från fartyget.

– Den som är landanställd och jobbar utomlands får även tillgodoräkna sig utlandssemestrar och annan tid då de av någon anledning befinner sig i annat land. Det finns ingen anledning att inte det också ska gälla även för sjömän, säger han.

Christopher Anderberg märker att det finns ett stort intresse för skattefrågor bland Chalmers sjöbefälsstudenter. Han tror att skolan kommer att fortsätta anordna skatteseminarier med inbjudna föredragshållare från Skatteverket, Försäkringskassan och facket. Framöver hoppas han även att frågan ska uppmärksammas under Sjölog (branschevent som arrangeras av Chalmers sjöbefälsstudenter) och andra branscharrangemang för att sprida budskapet till en större publik.

– Vi kanske inte kan ge studenterna exakta svar på vad som gäller från fall till fall, men vi kan i alla fall uppmärksamma dem på att det här är komplicerat och att det är viktigt att kontakta myndigheten när man tar jobb under utländsk flagg, säger han. **L S**

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

Att tänka på

vid arbete på utlandskontrollerade fartyg eller svenska fartyg under annan flagg.

- Anmäl alltid. Meddela alltid arbete under utländsk flagg när du deklarerar. Identifiera din verkliga arbetsgivare och i vilket land denne finns.
- 183-dagarsregeln. Du måste själv hålla reda på att fartyget i huvudsak (ca 75%) befinner sig i oceanfart under kalenderåret. Exempelvis kan ett varvsbesök i Europa göra att tidsgränsen överskrids.
- Norsk offshore. Om skatt ska betalas i Norge, Sverige eller både och beror bland annat på fartygstyp.
- Dokumentation. Spar all dokumentation kring avtal, skatter och anställning för att kunna styrka dina uppgifter.
- Kollektivavtal. Kontrollera om rederiet har kollektivavtal med svensk facklig organisation. Om så är fallet är du garanterad ett visst försäkringskydd. Annars kan du själv behöva teckna försäkringar.
- Sjukförsäkring. Saknas kollektivavtal, kontrollera om rederiet har tecknat sjukförsäkring. Om inte sponsrar Sjöbefälsföreningen första årets premie med upp till 4 800 kronor. Sjukförsäkring ger skydd mot inkomstbortfall i samband med sjukdom.
- Ta kontakt med Försäkringskassan om du har frågor angående din socialförsäkring vid arbete på utländska fartyg. Försäkringskassan har ett separat sjöfartskontor i Göteborg.
- Sätt dig in i regelverket. Oavsett vilket besked din arbetsgivare ger är det alltid du själv som i slutändan bär ansvar för att de uppgifter som finns om dig hos Skatteverket är korrekta.

Orimliga krav på dömda befäl

Ett 70-tal sjöbefäl har upptaxerats och belagts med skattetillägg sedan Skatteverket underkänt deras uppgift om arbetsgivare. Sjöbefälsföreningens vd anser att myndigheten ställer orimliga krav på flera av befälen, som han menar agerat i god tro.

Det började med att Skatteverket fattade misstanke om att allt inte stod rätt till hos AMPM Yacht Management AB i Kungälv. En granskning inleddes och ett 80-tal svenska befäl som uppgivit AMPM som arbetsgivare påträffades. Eftersom AMPM ligger i Sverige och fartygen gick i trafik utanför EES-regionen (EU samt Island och Norge) skulle de vara skattebefriade enligt internationaliseringsavtalet. Men Skatteverket kom fram till att AMPM bara agerat målvakt och att befälens egentliga arbetsgivare var rederier utanför EES, bland dem Norwegian Cruise Line med kontor på Bahamas. Därmed blev befälen inte bara upptaxerade utan också belagda med omfattande skattetillägg. Ett antal befäl har valt att överklaga myndighetens beslut, men de 29 domar som hittills avkunnats i Kammarrätten har följt Skatteverkets linje.

– Det här är otroligt tråkigt, framför allt för de befäl som flyttats över från Norwegian Cruise Line till AMPM utan att ha informerats om innebörden av det, säger Christer Themné, tillförordnad vd i Sjöbefälsföreningen. Vi har

hjälp ett par medlemmar i liknande situation att gå igenom den rättsliga kedjan, men de ärendena är ännu inte avslutade. Sedan finns det andra i den härvan som borde ha förstått att det inte räcker med att ha AMPM som transfereringskonto för lönen.

Kan göra öppet yrkande

I skrivande stund har 73 befäl blivit upptaxerade och i stort sett samtliga har även belagts med skattetillägg. Sammanlagt ska befälen betala 42 miljoner kronor, varav 11,6 miljoner i skattetillägg. Skattetillägg är en avgift som kan påföras den som medvetet eller omedvetet lämnat oriktiga uppgifter i sin deklaration.

– Är man det minsta osäker om sina anställningsförhållanden eller andra villkor ska man göra ett öppet yrkande. Då kan man bli upptaxerad, men slipper skattetillägg, säger Johan Lundberg, regionsamordnare på Skatteverkets avdelning för utlandstransaktioner.

Ytterligare en handfull befäl som haft avtal med AMPM utreds av Skatteverket och väntar på besked. **L S**

Fina visioner på SMD

Den röda tråden var grön. Så kan man sammanfatta Swedish Maritime Day i Göteborg. Hållbarhet och minskad miljöbelastning står allt mer i fokus för alla större transportsammankomster. Sjöfartspolitikerna kom mer i skymundan. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

GÖTEBORG APRIL 2015

Den svenska politiska modellen är sträng. Även om infrastrukturminister Anna Johansson inledde på den av Sjöfartsforum m fl arrangerade Swedish Maritime Day, hade knappast någon väntat sig att hon skulle ta ordet tonnageskatt i sin mun. Utredningsförslaget var vid denna tidpunkt ute på remissbehandling, och först när den är klar kan det bli aktuellt med en proposition. Den processen föregriper man inte, även om säkert hela branschen är nyfiken efter de motstridiga signaler som kom efter regeringsskiftet i höstas.

Den enda som SB hörde som tog t-ordet i sin mun var Lars Hjalmered (M) från riksdagens näringsutskott, som hoppades att regeringen skulle införa skatten. Ett originellt drag i svensk sjöfartspolitik verkar vara att alla politiker är varma förespråkare för tonnageskatt, när de är i opposition.

Anna Johansson formulerade sin vision om den maritima strategi, som ska läggas fram i höst, så här: "En livskraftig, innova-

tiv och hållbar maritim sektor som kan bidra till ökad sysselsättning, en minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö." En välvillig tolkning kan vara att ökad sysselsättning förutsätter en större svensk handelsflotta, och det i sin tur förutsätter en sjöfartspolitik som lockar rederierna att flagga svenskt. Att en sådan politik förutsätter tonnageskatt har tydligt framgått av flera års debatt.

Regelverket ska vara enkelt

En formulering av Anna Johansson som väckte visst uppseende gällde regelverket för sjöfarten. Det ska vara så enkelt som möjligt med undvikande av specialregler, anser hon.

Hennes koalitionspartner Miljöpartiet representerades av Karin Svensson Smith från riksdagens trafikutskott. Hon betonade vikten av att sjöfarten behandlas likvärdigt med andra transportslag. Så är inte fallet i dag, menar hon, och pekade på de långväga lastbilstransporterna som det transportsätt som har det största "kost-



Karin Svensson Smith (MP), ordförande i Trafikutskottet, menade att sjöfarten måste behandlas likvärdigt med andra transportslag.

nadsglappet". Därmed menas att dessa inte kompenseras för sin samhällsekonomiska belastning på miljö och vägslitage. Vägtrafiken släpper ut fyra gånger mer koldioxid per tonkilometer godstransport än sjöfarten.

Karin Svensson Smith kommenterade inte det som påpekades i ledaren i förra SB: att Anna Johansson sagt att regeringen inte tänker införa någon vägsplitageavgift på lastbilstrafiken under innevarande mandatperiod.

Lars Hjalmered såg fyra perspektiv för en kommande maritim strategi: forskning,



Infrastrukturminister Anna Johansson (S) undvek frågan om tonnageskatt när hon inlednings- talade på Swedish Maritime Day.



Mikael Laurin från Laurin Maritime, menade att sjöfarten delvis ligger efter i miljöhänsende och kan göra mer.



Lars Hjalmered (M) från riksdagens näringsutskott, hoppades att regeringen kommer att införa tonnageskatt.



Sjöfartspolitiken kom i skymundan på Swedish Maritime Day i Göteborg. Fokus sattes på hållbarhet och minskad miljöbelastning.

turism, fiske och sjöfart. Vad gäller forskning ligger Sverige redan väl till, en fördel som måste utnyttjas. Beträffande fisket betonade han att han inte vill slå ett slag för EU:s fiskepolitik men att mycket ändå har hänt på det området jämfört med för 20 år sedan, när Sverige gick med.

Svårare med oceanforskning

Man ska vara medveten om att oceanforskningen har en hel del praktiska problem jämfört med forskningen av naturen på land. Professor Kerstin Johannesson från Göteborgs universitet refererade vid en efterföljande estraddebatt en dråplig liknelse som en annan forskare gjort:

– Havsforskningen är ofta som om man flög över en skog i tät dimma, skickade ner en hink i vilken man drog upp några barr och kottar och kanske några pålsstrån från en ekorre, och utifrån detta skulle dra slutsatser om hur skogen såg ut!

I samma estrad deltog bland annat Mikael Laurin från Laurin Maritime. Han tog fasta på Anna Johanssons yttrande om att undvika "specialregler", vilket han tolkade som att undvika svenska särregler, vilket han hälsade med tillfredsställelse. Dock påpekade han också att Seca, de hårdare reglerna för bränslets svavelhalt

som gäller i bland annat svenska vatten från årsskiftet, har en fördel.

– Det har tvingat fram tekniska lösningar, som gör att vi ligger i framkant, sa Mikael Laurin.

Senare under dagen kompletterade han yttrandet med en självkritisk attityd.

– Sjöfarten ligger delvis efter andra branscher i miljöhänsende. Vi kan göra mer, sa han.

Han berättade därvid att Laurin Maritime har sparat in en halv miljon dollar per fartyg och år och släpper ut 26 procent mindre koldioxid. Metoden har varit lägre hastighet.

Innovationspris till Stena Line

Som avslutning på dagen utdelades ett särskilt innovationspris, till vilket fyra kandidater nominerats. Priset gick till Stena Line med följande motivering:

Genom att satsa på konvertering till metanoldrift av fartyg tar Stena ett stort steg för omställningen till hållbar sjöfart. Stena har gått i bräschen med denna idéutveckling, och satsningen på metanol utgör en viktig pusselbit i att hjälpa sjöfartsbranschen nå framtida mål

för minskning av växthusgaser och utsläpp av föroreningar till miljön. Stenas satsning involverar dessutom många olika aktörer i det maritima klustret. **B L**



Stena Line fick motta innovationspriset för sin satsning på konvertering till metanoldrift.

Survey reveals need for seafarer HIV and wellbeing action

A survey released by the ITF – International Transport Workers’ Federation – highlights the need for continuing work on HIV/AIDS and wellbeing among seafarers.

LONDON MAY 2015

The survey of ITF maritime affiliates on HIV/AIDS, health and wellbeing questioned 34 trade unions and 608 seafarers.

The results may be surprising. Despite all the work that has gone into education about HIV/AIDS, many myths about its transmission remain – including in one labour supplying country where only 17 percent of respondents believed condoms are effective in preventing it, and 46 percent believe it can be spread in food and drink. Other major findings came in response to the questions about general wellbeing, with many of those quizzed reporting worries about weight, depression and alcohol use. On average half of them were worried about their weight, while almost 60 percent experience back/joint pain at work. In one labour supplying country 75 percent know workmates who are depressed.

Follows surveys in aviation and ports

The new report follows similar ITF surveys in the civil aviation and ports sectors, but for the first time includes questions on general health and wellbeing, so as to achieve a holistic overview of seafarers needs and concerns, and in order to ‘normalise’ HIV/AIDS as something within the broader health context, rather than a cause of stigma and fear.

ITF maritime coordinator Jacqueline Smith explained: “We believe this is the most exhaustive current investigation into this subject, and we offer its findings to everyone concerned with the welfare of seafarers.

“We carried out this research to identify the needs and concerns of seafarers, and

to show us how we can best address them within the ITF’s longstanding and pioneering HIV/AIDS programme. The results speak for themselves, and we will – with the agreement of the ITF seafarers’ section, which sponsored this survey – plan a comprehensive programme of action accordingly.”

For more about the ITF’s HIV/AIDS work please see <http://goo.gl/WhVe8k>

This is the executive summary of the new report:

ITF broadened the approach

The ITF has worked systematically, sector by sector, to survey the knowledge, behaviour and needs of transport workers in relation to HIV/AIDS and to set up relevant action programmes. It has now undertaken a survey of seafarers, but this time – instead of limiting the survey questionnaires to HIV and AIDS – the ITF has broadened its approach and included general issues of health and wellbeing.

This report is based on the replies to two sets of questions, one from affiliated unions and one from a cross-section of individual members of those unions. It also takes account of a selective review of the literature. Replies were received from 34 unions in 30 countries in all regions. They made it clear first of all that for most of them HIV was still a risk and they wished to strengthen their work in this area with the help of the ITF. The other health issues they identified as areas of concern were nutrition and exercise, because of the trend towards obesity; alcohol use; mental health including depression; and sexually transmitted infections (STIs) apart from HIV.

A total of 615 officers and ratings replied to the knowledge, attitudes and behaviour (KAB) survey of individual members: 100 from India (all men), 100 from Madagascar (20 women), 124 from the Philippines (two women), and 100 from Ukraine (one woman). There were also web-based replies from 191 seafarers in the ITF network (23 women).

The replies were very revealing and should help lead to action as soon as possible. The survey showed where there



are information gaps and, more worryingly, where myths and misconceptions have taken hold. It also showed high levels of anxiety about working with HIV-positive workmates, an attitude the ITF is committed to eliminating by ensuring that seafarers have correct information about HIV risk. There were also vastly varying attitudes to condom use, not always tallying with actual behaviour reported. As for other health issues, significant numbers worry about their weight, lack of exercise and alcohol use. They also report feeling anxious and depressed on board, often or sometimes. Between six and 41 percent, depending on country, knew workmates who had considered suicide. The unions and the individual members requested the ITF to take further action on HIV and health for seafarers.

Recommendations for future action

The report ends by offering a set of recommendations for future action by the ITF and its affiliates. The key recommendation is that the ITF should put in place an HIV/AIDS, health and wellbeing programme tailored to seafarers’ needs. More detailed points are made about the development of resource materials, such as the toolkits prepared for ports and civil aviation, about pre-departure training for peer educators, and about the development of a health and HIV module for maritime academies. Partnerships with employers are recommended, as is collaboration with organisations such as the International Labour Organization (ILO), which has its own programmes for seafarers as well as relevant standards such as Recommendation 200 on HIV/AIDS and the world of work.



Sjöslaget Ost i Kalmar

16 september 2015

www.seatime.se

Sjömansservice inbjuder sjöfolk och sjöstuderande till golftävling på Kalmar GK onsdag 16 september 2015 med start kl. 09.00.

Tävlingsformer:

- Singeltävling - Slaggolf
- Sjöfartshögskolemästerskap

Anmälningsavgiften är 550:-, inkl greenfee, kaffe & fralla och lunch.

(Medlemmar i Kalmar GK betalar 150:-)

Glöm inte ditt golf-ID när du anmäler dig.

OBS! Gratis för studerande som är inskrivna på sjöfartshögskolorna.

Sista anmälningsdag 14/9.

Betalning sker via PlusGiro 1 58 58-4, märk med "Sjöslaget Ost".

Inspelningsmöjligheter tisdag 15 september på Kalmar GK.

www.kalmargolfklubb.se

Anmäl dig på något av dessa alternativ:

www.seatime.se

nils.edoff@sjofartsverket.se

Telefon 0709-19 86 68

PlusGiro 1 58 58-4



Vi välkomnar varmt **Sjöbefälsföreningen** som är vår huvudsponsor för tävlingen!

Vi hoppas få se dig på banan!

Pirateriet kan blossa upp igen

Höga kostnader för att bekämpa somaliska pirater har fått flottstyrkor att flagga för reducerade insatser. Men lugnet kan vara bedrägligt. Det illegala fisket har ökat, vilket triggat piraterna. TEXT LARS SOOLD ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

SOMALIA APRIL 2015

Det har talats mycket om de stora lösesummor som betalats ut. När det var som värst cirka 350 miljoner kronor om året. Men det är ingenting mot de totala globala kostnaderna för att bekämpa piraterna. Enligt Världsbanken låg de 2010 på mellan 80 och 170 miljarder kronor. Uteblivna transporter utgjorde här en mycket stor post. Det kan man bland annat se genom att jämföra med organisationen Ocean Beyond Piracy:s siffror som inte räknade med uteblivna transporter utan nöjde sig med mer konkreta kostnader för militär patrullering, vakter ombord, försäkringspremier, rätts- och fängelsekostnader med mera. Det gjorde att de hamnade på totala globala kostnader på mellan 50 och 80 miljarder.

Minskade kostnader

Kostnaderna har gått ned kraftigt i takt med att man lyckats få stopp på attackerna, vilket bland annat beror på att sjöfarten i området har återhämtat sig. Trots det kostar vakter ombord och patrullerande militärfartyg 2013 fortfarande, enligt Ocean Bey-

ond Piracy, vardera omkring sju miljarder kronor om året. Sju miljarder utgjorde då en tredjedel av de totala globala kostnaderna. Samtidigt stod satsningar för långsiktiga lösningar för endast en och en halv procent av de totala kostnaderna, lite drygt 300 miljoner kronor.

Hoten tornar åter upp sig

Detta trots att alla experter säger att det är långsiktiga lösningar och stabilitet i Somalia som är den hållbara vägen framåt. För något eller ett par år sedan såg det ljusare ut för denna stabilitet, men under det här året har hoten åter tornat upp sig.

Ocean Beyond Piracy, OBP, är ett välrenommerat och oberoende projekt inom One Earth Future Foundation i USA. I en kommentar till kidnappningen av två iranska fiskefartyg i mars i år, den första utanför Somalia på tre år, säger OBP att underrapporteringen av småskaliga attacker mycket väl döljer en alarmerande trend. Man menar att frånvaron av fungerande myndigheter, att främmande fiskefartyg har återvänt, att det lokala intresset för attacker mot fiskebåtarna ökar och färsk rapportering som indikerar

förnyade investeringar av pirater, gör att situationen liknar läget när attackerna bröt ut 2005-2008.

Då fanns dock inte dagens organiserade patrullering av internationella flottstyrkor. Men militärfartygen har inte rätt att ingripa mot illegalt fiske. Detta gör fiskefartygen till intressanta byten för piraterna och kustbefolkningen mycket irriterade. Den ekonomiska utdelningen för illegalt fiske lär också vara mycket högre än de belopp piraterna fått in via lösesummor. OBP skriver också att piraternas nätverk finns kvar och att det för fattiga somalier ofta saknas alternativ till att arbeta som pirat. Avslutningsvis menar man att det är riskfyllt att luta sig tillbaka mot det lugn som rätt, och att alarmerande trender inte har uppmärksamats som det borde.

Chefen för FN:s organ mot global marin kriminalitet, Alan Cole, säger på en telefonlinje från Nairobi att det stämmer att de somaliska fiskarna har fått ett ökat utrymme att fiska på.

Illegalt fiske ökar igen

– Det illegala fisket har ökat igen. Kidnappningen av de iranska fiskefartygen har gjort att vi kommit tillbaka dit där vi en gång började, att arbeta mot illegalt fiske utanför Somalia. Just nu drar vi inte för stora växlar på detta, eftersom det endast är två fartyg som kapats. Men det gäller att vara vaksam, säger Alan Cole.

FN arbetar för att bygga marina myndigheter i Somalia. Men det är ett arbete som försvåras av fattigdom, terrorkrig, torka och finansiell instabilitet.

– Somalia har inte mycket till ekonomi. Den som finns är beroende av globalt bistånd och bidrag från somalier i utlandet som sänder pengar hem till sin familj och släkt.

Pengarna som skickas hem har stor betydelse i Somalia. Men nu blir det svårare att göra detta.

– Problemet är att pengar som skickas till Somalia behövs backas upp av västerländska banker, och flera av dem har lämnat det traditionella transaktions-systemet Hawaladar. Bankerna måste ta hänsyn till det egna landets regler mot terrorism, och det har funnits misstankar att pengar via det här systemet hamnar hos terrorister.



Hos Al Shabaab?

– Ja, och hos Al Qaida i Jemen, säger Alan Cole på FN.

En av författarna till Världsbankens studie "Pirates of Somalia, Ending the Threat, Rebuilding a Nation", Mr. Quy-Toan Do, säger nu till Sjöbefälen att sjöfarten förbi Somalia inte återhämtat sig till den nivå man låg på innan attackerna tog fart. Men den internationella ekonomin är bättre rustad för att hantera somaliska pirater om det skulle gå upp igen.

Juridiska ramverket på plats

– Det juridiska ramverket när det gäller vakter ombord är på plats och de rederier som inte redan är utrustade har lättare att göra det. Den internationella ekonomin är också medveten om att passivitet kan leda till upptrappning av piratattackerna, säger Mr Quy-Toan Do.

De höga kostnaderna är ett skäl till att de framgångsrika flottstyrkorna minskat sin närvaro i området. Detta enligt internationella rapporteringscentret IMB Piracy Reporting Centre, där man är mycket bekymrade över detta, plus att man säger sig ha fått signaler på ytterligare planer på nedtrappning.

– Varje krigsfartyg som patrullerar kostar oerhörda summor. Nu när vi sett nedgång i somaliska attacker kan regeringar känna att det är dags att sakta dra tillbaka dessa fartyg. Men sjöfartsindustrin menar att det blir enormt svårt för regeringar att få dem tillbaka igen. Kostnaderna måste godkännas och det tar tid, säger Cyrus Mody, assisterande direktör på IMB.

Insatserna i Somalia måste fortsätta

IMB, en fristående enhet av Internationella Handelskammaren, har förståelse för att länderna måste prioritera mellan oroshärdar i världen, men påpekar dessa farvattens stora betydelse för världshandeln.

– Om piratattackerna kommer tillbaka kommer det att bli oerhört dyrt att få ned attackerna till dagens nivå igen. Mycket dyrare än de kostnader som gäller idag, säger Cyrus Mody.

Därför anser IMB att insatserna till havs och i Somalia måste fortsätta.

– Situationen i Somalia är mycket bräcklig och en lyckad attack kan mycket lätt leda till många fler. Piraterna har verkat i små enheter där någon hållit med en båt, en annan med bränsle, en tredje med vapen och så vidare. Det är lätt för dem att samla ihop en enhet, säger Cyrus Mody. **LS**

Vem vill Somalia väl?

Den hänsynslösa attacken mot en skola i Kenya i mars har starka kopplingar till den för sjöfarten så viktiga stabiliteten i Somalia. Attacken kan ses som en del i ett större politiskt och militärt spel om herraväldet i Somalia. *TEXT LARS SOOLD*

Somalia har varit på väg i rätt riktning. En riktning som är helt nödvändig om sjöfarten ska ha en chans att kunna närma sig säkrare seglatser utan omfattande säkerhetspådrag. Frågan är dock om dessa ambitioner är realistiska. I år har också mörka moln tornat upp sig på himlen. Terrorattacker, finansiella problem, droghandel och flyktingströmmar ut och in i landet.

2012 hölls hoppingivande val i Somalia, konstruktiva samtal och möten om landets framtid har hållits, planer har gjorts upp och FN är engagerade i att bygga upp marina myndigheter och ett rättsväsende som kan ta hand om kommande kriminalitet och andra problem.

Utrymmet för detta skapades av arbete på flera håll. Högutbildade och intellektuella somalier i utlandet fortsatte som de gjort länge att engagera sig för hemlandet, samtidigt som kartan för den militära makten inne i Somalia ritades om.

Svårt läge på Afrikas Horn

Man ska dock noga komma ihåg att ingen beskrivning av det politiska, ekonomiska och militära läget på Afrikas Horn kan göra anspråk på att ge en helt rättvisande bild. För det är spelet där allt för komplicerat.

Många säger att man vill Somalia väl, men vill man verkligen det? Är man inte allt för intresserad av naturtillgångar och andra rikedomar? Vem hjälper vem och vem ligger bakom vem? Ja, säg det.

Officiellt sägs i alla fall att den oerhört svaga ledning av landet som rätt sedan Said Barres regim föll 1991 har gett utrymme för såväl de som vill roffa åt sig av landets naturtillgångar och för militanta extremister och terrororganisationer. Det av svenska säkerhetspolisen terrorklassade nätverket Al Shabaab ligger bakom mycket dödande och splittring i landet. Somaliska trupper har dock tillsammans med trupper från Afrikanska Unionen, Kenya och i viss mån Etiopien lyckas driva ut Al Shabaab från städerna. Men de håller fortfarande ett strategiskt område i närheten av hamnstaden Kismayu i södra

Somalia. Somaliska regeringens ambition är att driva bort terroristerna från det området.

Trots att Al Shabaab drivits ut från städerna har man under året trappat upp attentaten i huvudstaden. Bland annat mot högsta domstolen, FN, Turkiets ambassad och olika folksamlingar, det sist nämnda är en ny strategi som lett till många skadade och dödade människor.

Utbildningsdepartementet sprängdes

I april sprängde man också utbildningsdepartementet i Mogadishu där minst 17 personer dog. I Puntland i norr sprängde man också en UNICEF-bil vilket ledde till sju döda, varav fyra FN-anställda.

När nu piratattackerna till havs gått ned och det är förhållandevis lugnt i vattnen så hade det kanske varit ett bra läge för Somalias egen kustbevakning att kliva in på arenan. FN jobbar för att få till stånd detta, men ännu är man inte där. I slutet av april berättades dock i lokal media att den till vissa delar självständiga regionen Puntland i norra Somalia hade sänt ut kustbevakning för att bekämpa det illegala fisket, ett fiske som gör att Somalia varje år förlorar mycket mer pengar än vad lösensummor från piratattackerna någonsin gav. Det illegala fisket utgör också en stor risk för att piratattackerna ska få fart igen.

FN arbetar med diskussioner mellan Somaliland, Puntland och resten av Somalia för att skapa en gemensam plattform kring piratfrågorna. Detta är en svår men mycket viktig uppgift eftersom områdena inte är överens sinsemellan och för att de flesta attacker utgått från områdena i mellersta och framför allt norra Somalia.

I vardagens Somalia har hundratusentals människor tvingats fly undan torka. Många har tagit sig till Kenya och stora flyktingläger, där de också hamnat i det politiska och militära spelet.

Samtidigt har människor börjat fly till Somalia från Jemen, där det enligt FN

Fortsättning på sidan 21 ►

PIRATER I ASIEN – IGEN

Piratattacker och kidnappningar världen över låg på ungefär samma nivå i fjol som året innan. Nytt är att fartyg kapas i Sydostasien för att tömmas på olja. Internationella Maritima Byråns (IMB) centrum för piratrapporter ser också med allvar på att rapporteringen från Västafrika inte fungerar. *TEXT LARS SOOLD*

LONDON APRIL 2015

Världens enda rapporteringscenter för piratdåd på klotets samtliga farvatten är varje dag, året om, dygnet runt, berett att ta emot befälhavares rapporter om hot, attacker, stölder, kidnappningar eller miss-tänkta rörelser. IMB:s centrum för piratrapporter (se faktaruta) meddelar genast kustbevakning, sjöpolis och alarmcentraler i det aktuella området. Man underrättar också alla fartyg som befinner sig i eller är på väg in i området.

– Om attacken fortfarande pågår, försöker vi få assistans till fartyget. Vid flera tillfällen har det varit framgångsrikt, säger Cyrus Mody, assisterande direktör på IMB i London.

Lyckat samarbete IMB/flaggstat

Ett nyligen lyckat samarbete mellan IMB och en flaggstat skedde i januari i år, när en malaysisk oljetanker kidnappades i sydkinesiska sjön. Malaysiska myndigheter kunde arrestera piraterna efter IMB:s hjälp att spåra fartyget.

I Sydostasien låg enligt IMB under 2014 antalet attacker på ungefär samma nivå som året innan. Vad man känner till togs då ingen gisslan. Däremot hände det något nytt då piraterna i större utsträckning har börjat stjäla olja. Man ger sig på mindre lokala oljetanker och håller fartyget och besättningen i ett till två dygn tills man fått tag i oljan. Under 2014 rapporterades 14 oljestölder och tre stycken under januari till mars i år.

– Detta är en stor förändring i piraternas agerande. Men den internationella sjöfarten kan inte slappna av för att de ger sig på lokala fartyg, säger Cyrus Mody.

IMB är en oberoende, icke-statlig byrå och en specialenhet inom Internationella Handelskammarens avdelning för brottsbekämpning.

– Handelskammaren sitter i vår styrelse och är väl insatt i vår verksamhet. Men det

påverkar inte vårt arbete. Deras syfte är att skapa optimala handelsmöjligheter.

Piratrapporterna tas emot via telefon eller e-post av personal med olika bakgrund, bland andra tjänstemän med radioerfarenhet eller vana vid livet till sjöss.

Ingen sjöräddning och kustbevakning

IMO rekommenderar alla befälhavare att rapportera till aktuell flaggstat och till centret. Det gäller dock inte i vattnen utanför Somalia, eftersom landet saknar sjöräddning och kustbevakning. Där rapporterar man i stället för till flaggstaten först till brittiska UKMTO i Dubai, som har kontakt med alla länders flottstyrkor i området.

IMB går inte ut med namnet på fartyg som förekommer i rapporter till dem.

– Syftet med att meddela befälhavarna i området är att de ska få reda på vad som är på gång, inte att skuldbelägga någon. Vi går bara ut med namnet på fartyg om vi inte kan hitta det och alla ögon till havs behövs för att hitta det, säger Cyrus Mody.

Läget utanför Somalia har varit mycket lugnare de senaste åren. Under 2014 blev enligt IMB ett eller två fartyg beskjutna, några ytterligare befälhavare upplevde

IMB:s Piracy Reporting Centre

är världens enda rapporteringscentral för miss-tänkta och genomförda piratattacker på jordens samtliga farvatten. Centret i Kuala Lumpur tar emot rapporter dygnet runt alla dagar året om.

IMO rekommenderar alla befälhavare att rapportera piratverksamhet dit. Centret meddelar omedelbart aktuell flaggstats räddningscentraler och alla fartyg i området. Det angripna fartygets namn avslöjas inte såvida fartyget inte är försvunnet och informationen behövs för att underlätta sökandet.

IMB Piracy Reporting Centre är specialenhet inom Internationella Handelskammarens avdelning för brottsbekämpning.

hot från pirater, men inga kidnappningar eller bordningar ägde rum. Men i år har, enligt FN:s avdelning för brottsbekämpning till sjöss, den första kidnappningen på nästan tre år skett när två iranska fartyg med besättning kapades i slutet av mars. Ett par veckor senare hölls fortfarande 48 besättningsmän som gisslan. IMB kände till kidnappningen men hade i mitten av april inte gått ut med den, då man inte fått någon officiell rapport om händelsen och inte kände till namnet på fartygen eller dess ägare.

Enligt IMB hålls i Somalia 29 besättningsmän fortfarande sedan tre-fyra år på fiskefartygen *Abdikham* och *Naham III*, varav det förstnämnda är jemenitiskt.

De flesta och mest allvarliga piratattacker och kidnappningarna sker sedan ett par år tillbaka utanför Västafrika. Det handlar bland annat om stölder, kidnappning av fartyg, brott som underlättas av att många fartyg ligger still eller endast seglar inom området. Där finns också en hel del lågt gående fartyg som transporter olja och utrustning till och från oljerriggarna. Hur omfattande attackerna är vet dock inte IMB, då mörkertalen är stora. Rapporteringen fungerar helt enkelt inte som den ska.

Rapporterna leder ingen vart

– Befälhavarna känner att deras rapporter inte leder någon vart. Rapporterna bokförs, men det vidtas inga åtgärder, säger Cyrus Mody.

Han säger också att befälhavarna är rädda för att piraterna ska slå till hårdare nästa gång, att rederierna förlorar pengar när fartygen ligger still för utredning och att de är rädda att försäkringspremierna ska gå upp.

Riktigt allvarligt är det, menar han, att den bristfälliga rapporteringen leder till att problemen inte tas på allvar. IMO har också uppmanat till högre uppmärksamhet i Guineabukten.

– Särskilt de som åker in i området första gången eller bara någon gång ibland har inte tillräckligt hög beredskap, säger Cyrus Mody.

Han önskar han hade svaret på hur man ska få befälhavarna mer intresserade av att rapportera.

– Om de får förtroende för att de inte bara blir offer utan i stället får hjälp, så

kommer det att förbättras. De måste få något tillbaka. Tills dess kommer det att vara svårt.

Han säger att det dykt upp flera rapporteringscenter, men att de saknar möjlighet att agera på de rapporter de får in.

– Det har börjat bli ett skämt med alla rapporteringscenter som växer upp. Vad kan de göra? Ingenting mer än att ta emot rapporterna. Det är bara myndigheterna i länderna som kan göra något åt detta. Jag har svårt att förstå varför dessa regeringar inte förstår hur viktigt det är att kunna navigera säkert till sjöss. **L S**

Fortsättning från sidan 19 ►

finns tiotusentals somalier i krigszonerna. Familjer i Somalia är mycket beroende av de pengar som landsmän i utlandet skickar hem. Pengarna skickas via betalningssystemet Hawaladar, men nu har kenyanska och västerländska banker stoppat Halawadar till Somalia. Detta för att man misstänker att systemet används för att förmedla pengar till terrorister. Somalias premiärminister sa dock i slutet av april att myndigheter i Kenya arbetar för att öppna Hawaladar i Somalia igen.

Växten khat har stor betydelse i det

sociala livet och för ekonomin i Somalia och på Afrikas Horn. Den är drogklassad i Sverige och kriminaliserades nyligen i flera europeiska länder. Framför allt försvann för kenyanska bönder mycket av deras stora marknad i Storbritannien. Detta har gjort att utbudet av khat ökat på Afrikas Horn vilket lett till stor osäkerhet kring priset, att införselskatter till Somalia ändrats och till problem i handelsförbindelserna mellan Somalia och Kenya.

Så hur det blir med stabiliteten i Somalia är svårt att veta. Men att det är en stor och svår utmaning får väl närmast betraktas som en underdrift. **L S**

Nytt infosystem mellan hamn och fartyg

Ett nytt system för informationsutbyte mellan hamn och fartyg är på gång. Tanken är att alla inblandade i ett hamnanlöp ska dela information och kunna planera därefter. Till fördelarna hör att ett fartyg inte behöver vänta utanför hamnen på att kajplatsen ska bli ledig. TEXT AGNETA OLOFSSON

Kapten har just tagit fartyget ur hamnen och skickar nu information om den beräknade tiden för nästa anlöp till alla inblandade. Skeppsmäklaren, lotsen, bogserarna, förtöjningen, hamnterminalen, VTS och hamnkontoret får alla samma meddelande.

Efter en stund får han ett meddelande på det elektroniska sjökortets display att terminalen inte kan ta emot lasten den beräknade tiden. I stället får fartyget en tid ett dygn senare. Kapten fattar då beslutet att dra ner hastigheten så att anlöpet sker exakt när det passar stuvorna.

Sparar bränsle

På så sätt sparar han bränsle och minskar miljöpåverkan, och fartyget behöver inte ligga utanför hamnen och vänta. Han skickar meddelande om den nya beräknade anlöpstiden till alla berörda.

Detta kan bli verklighet när Port Collaborative Decision Making, PortCDM, gemensamt beslutsfattande i hamn, träder i funktion. Det är Viktoria Swedish ICT som koordinerar framtagningen av lösningen baserat på sitt engagemang i EU-projektet Monalisa 2 som leds av Sjöfartsverket.

Viktoria Swedish ICT är ett forskningsinstitut som exploaterar digitala lösningar för att bidra till hållbar mobilitet, där sjöfarten är en viktig del. Mikael Lind är

forskningsledare och projektledare för institutets engagemang inom Monalisa 2.

– PortCDM skapar förutsättningar att göra omplanering. Om man i god tid vet att fartyget inte kommer att komma i tid så skapar det förutsättningar att ta emot ett annat fartyg i stället, säger han.

Tanken är inte att skapa ett nytt system utan att koppla ihop de system som var och en har idag. Mikael Lind beskriver det som att man har ett sugrör till varje system så att PortCDM kan skapa och tillhandahålla en samlad lägesbild. Det som krävs är konnektorer som ansluter till varje system.

Någon databas behövs inte eftersom data inte behöver lagras. Informationsutbyte sker i realtid – detta vet jag just nu. Med systemet förbättras möjligheten för alla parter att planera. Det betyder att fartygen kan ligga kortare tid vid kaj vilket öppnar för att hamnen kan ta emot fler fartyg.

Rederierna tjänar på att anpassa hastigheterna så att de sparar bunker. Bogserarna får större precision vilket ger en högre nyttjandegrad. Skeppsmäklaren behöver inte skicka information till ett antal olika parter utan kan ge informationen i ett enda meddelande.

– Ju mer jag delar med mig av desto mer får jag veta av andra, säger Mikael Lind.

Sekretessen är en viktig fråga, det finns en viss rädsla för att informationen ska användas på ett felaktigt sätt.

– Därför måste man gå framåt försiktigt, säger Mikael Lind.

Men han säger också att man med systemet inte delar mer information än idag. Den som skickar informationen talar om vem som ska ta del av den.

– Det är som en sändlista på ett epostmeddelande.

Frågan om vilken last fartyget bär kommer inte upp, man tittar bara på anlöpsprocessen. Lasten blir en fråga mellan terminalen och rederiet.

Inspirerats från flyget

Systemet har inspirerats av flygets Airport CDM som koordinerar aktiviteterna på flygplatser och som har som mål att korta ner tiden mellan ankomst och avgång. Där har alla flygplatser i Europa gemensamma mätsystem.

– Men inom sjöfarten har varje hamn sina arbetssätt och system. Det finns ingen överordnad myndighet, säger Mikael Lind.

PortCDM ska utvärderas i stor skala med 300 fartyg och i tio hamnar i Europa i nästa projekt. Det är Limassol, Valencia, Göteborg, Umeå, Vasa, Stavanger, Bergen, Oslo, Civitavecchia och Barcelona som ska delta i utvärderingen.

Men först ska två demonstratorer komma på plats i Göteborg och Valencia. I Göteborg är det skeppsmäklaren som är spindeln i nätet och i Valencia är det lotsen som är centralpunkten eftersom dessa koordinerar mycket av det som sker i anlöpet. **A O**

FIRST kan rädda upp till 50 nödställda i taget

Sedan 2007 driver Svenska Sjöräddningssällskapet (SSRS) i Göteborg projektet FIRST, (First responder safe transfer) som arbetar mot ett effektivt och heltäckande massräddningssystem som kan evakuera upp till 50 personer i taget som sedan räddas ombord på ett annat fartyg.

TEXT CLAES HINDENFELT/FRILANSARNA FOTO FIRST/SSRS

GÖTEBORG MAJ 2015

Att behovet finns är uppenbart, det tog 36 timmar att evakuera 159 personer från den brinnande *Norman Atlantic* i Medelhavet i december. Och enligt IMOs definition av massräddning, ”där de normala resurserna inte räcker till” är det kriteriet uppfyllt med automatik när en passagerarfärja eller kryssningsfartyg får problem.

Grundtanken med FIRST är att inte bara klara en evakuering från ett fartyg till en livflotte, utan även att rädda till en säker plats, ”rescue to place of safety”. Därför är första skeppet på plats vid en haverist, first ship of opportunity, nyckeln till en

säker evakuering och räddning – och det är i de flesta fall ett handelsfartyg. För att systemet ska fungera globalt är det avgörande att alla fartyg har en kompatibel utrustning med lyftbara flottor, en kran och en Rescuerunner (RR) med ett enkelt sjösättnings- och ombordtagningsystem.

Uppdaterad Rescuerunner kommer

Just RR har fungerat väldigt bra och effektivt jämfört med dagens livräddningssystem vid alla försök samt i närkontakt med stora handelsfartyg. Som en spinn-off av FIRST-projektet kommer en uppdaterad Rescuerunner att tas fram med målet att SOLAS-klassas.



– Vi närmar oss alltmer ett komplett och fungerande system testat under realistiska förhållanden. Fortfarande återstår mycket arbete och att övertyga IMO om behovet av ett nytt evakuerings- och räddningssystem. Vi vill visa att FIRST fungerar, inte sälja något, och den mesta utrustningen finns redan på marknaden. Det är hur den kombineras och används som är det nya, säger Fredrik Falkman, industri-designer.



Innanför cirkeln är havet lugnare vilket underlättar evakuering och ombordtagande av både människor och utrustning.

En viktig faktor är att kunna dämpa sjögången kring en haverist för att underlätta evakuering och räddningsoperationen. Det är testat med hjälp av *Stena Jutlandica*, som kört 2–3 varv i en 360-graderssväng vilket skapar ett lugnare vatten inne i cirkeln.

– Det är inget nytt, säger Jörgen Lorén, befälhavare i Stena Line, så gör man ofta när man tar ombord eller lämnar lots för att släta ut havet lite. Det nya är att vi kört *Stena Jutlandica* flera varv i en cirkel. På detta sätt trycks sjön bort och skapar ett slags vacuum i mitten som ger ett platt hav att arbeta från.

(Se film på SSRS hemsida www.first-rescue.org)

Alla fartyg bör utrustas

FIRST vänder sig i huvudsak till färje- och kryssningsrederier, men för att systemet ska fungera bör alla fartyg ha samma utrustning. Kryssningsrederierna är medvetna om problematiken, men så länge de uppfyller IMOs krav händer inte så mycket. Bästa scenariot är att ett färjerederi i linjetrafik, vars färjor möts, tar ombord utrustningen på dispens eller parallellt med godkänd utrustning. Då kan FIRST visa att det fungerar och även medverka vid stora övningar.

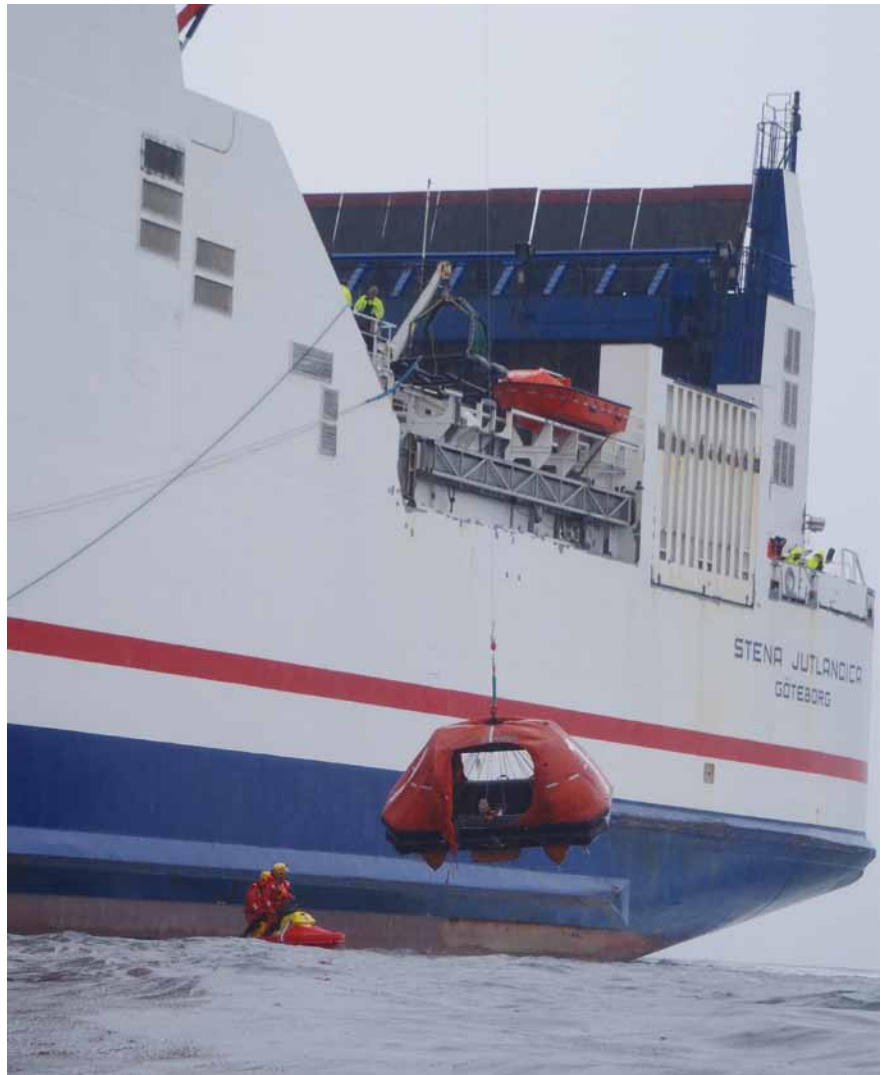
– De vi mött genom åren har varit försiktigt intresserade, och ingen tycker längre att ship of opportunity inte är en avgörande nyckel för en bra räddningsaktion. Utan det och andra fartyg går det inte att göra en lyckosam massevakue-ring, säger Fredrik Falkman.

En inbjudan via Transportstyrelsen till ett lunchmöte i London i oktober 2010, med den underkommitté inom IMO som arbetar med säkerhetsfrågor, gav FIRST-projektet en möjlighet att presentera sina idéer i rätt forum, och mycket har hänt sedan dess. Efter olyckan med *Costa Concordia* 2012 bad IMOs generalsekreterare alla medlemsländer om förslag på åtgärder, FIRST-projektets system kan vara en sådan åtgärd.

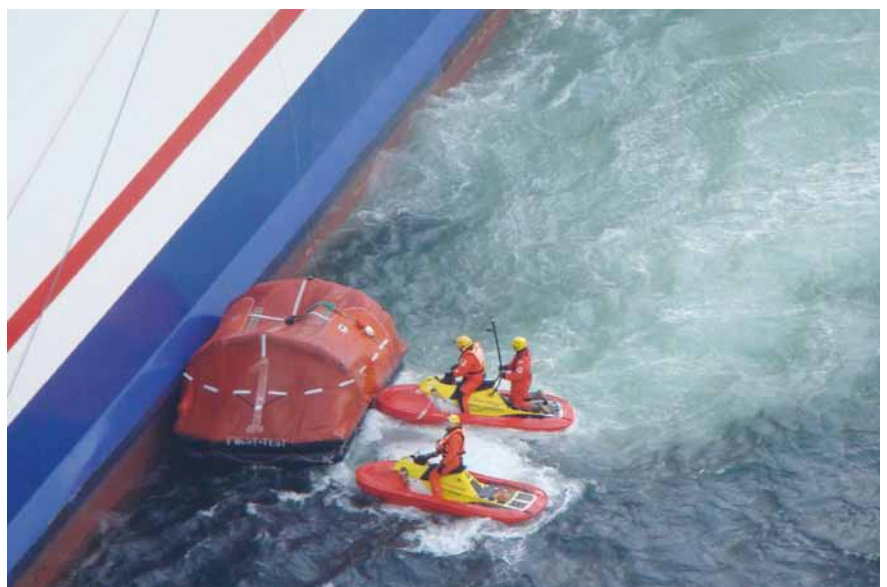
Praktiska tester har gett respekt

– Det är våra praktiska tester som varit avgörande för den respekt och cred vi har idag. Att vi har visat att vi kan sjösätta en Rescuerunner med vår egen vagg, manövrera, koppla och lyfta en flotte upp på ett fartygsdäck i Kattgatt med vindar nära kuling och fyra meter höga vågor, säger Fredrik Falkman.

En utveckling av FIRST är att nu finns



Den lyftbara livflotten är enkel att sjösätta och ta ombord.



Rescuerunnern är effektiv och uppför sig väl i relationen med stora fartyg trots sina blygsamma mått.



Sjösättning och ombordtagning av Rescuerunnern går enkelt med den framtagna vaggan.

all utrustning samlad i en 20 fots container som enkelt kan ställas på ett däck. Med lite ström får utrustningen en bra miljö och är enkel att underhålla. Ekonomiska beräkningar visar också att FIRST system inte blir dyrare än dagens, men mycket effektivare.

– När vi började spåna i detta tjugohundrasju var det många som sa att det kommer aldrig att fungera. Nu har vi visat att det gör det. Med den nya containern är all utrustning inklusive kran väl skyddad och fräsch när den behövs. Och just

hur man använder utrustningen vid sjöräddning är intressant. Övningar sker oftast vid kaj, och bara att sjösätta en räddningsbåt brukar vara problematiskt. På en stor Maerskbåt sitter den dessutom 37 meter upp från vattenytan. Den vaggan vi testat för sjösättning av Rescuerunnern är mycket säker. Som befälhavare är det viktigt att veta vad operatörerna tycker, och så här långt är de nöjda. Och vi behöver ett nytt, effektivt och behovsbaserat system. Tidigare massevakueringar förskräcker, den på *Norman Atlantic* tog

väldigt lång tid, säger Jörgen Lorén, sjökaptan på Stena.

Ledningsgruppen i FIRST består av Jörgen Lorén, sjökaptan, Mikael Hinner-son, sjökaptan samt Fredrik Falkman, industridesigner, båda på SSRS. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, Postkodlotteriet och Sjömannasällskapet är delfinansierare tillsammans med SSRS.

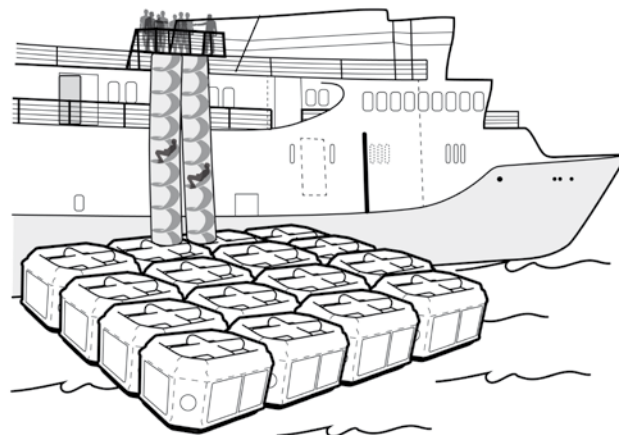
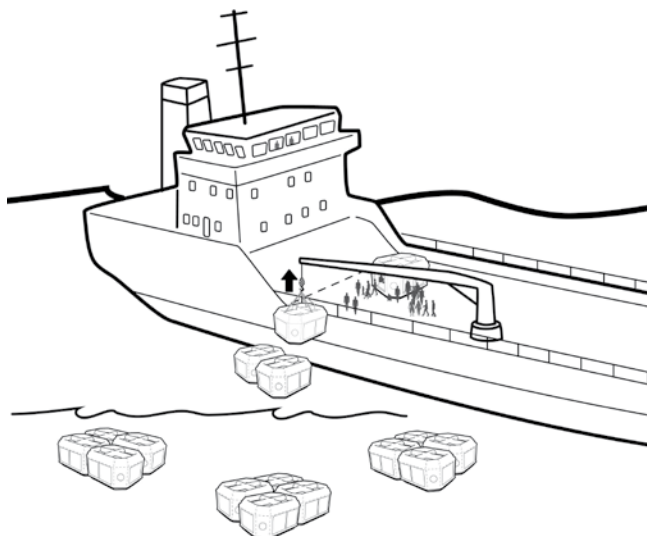
Stena bidrar med fartyg

Stena bidrar bland annat med fartyg medan Viking ställt en 39 personers lyftbar livräddningsflotte till förfogande. Projektet har ingen tidsplan eller fast budget utan arbetar mot tillfällen att visa uppnådda delmål på konferenser och seminarier, och på SSRS egna massevakueringkonferenser vartannat år.

– I år ska vi delta i IMRFs (International Maritime Rescue Federation) konferens i Bremerhafen som sammanfaller med den tyska sjöräddningsorganisationens 150-årsjubileum. Ett åttiotal sjöräddnings-sällskap och kustbevakningsrepresentanter från ett sextiotal länder kommer att delta så det är ett utmärkt forum att presentera vårt system, berättar Fredrik Falkman.

Projektet i fas med SSRS stadgar

Nästa tillfälle är på Sjärräddnings-sällskapets konferens 2016. Och projektet ligger väl i fas med SSRS stadgar, att upprätthålla intresset för sjöräddning, föreslå förbättringar och bedriva enskild sjöräddningsverksamhet. **CH**



RFD på Irland har tagit fram ARK, ett massevakueringssystem som är kompatibelt med FIRST-projektets system. Illustrationer: RFD

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Litteraturpris för bok om haven och folkrätten

Ambassadör Marie Jacobsson älskar att författa och hennes publikationslista består av flera sidor tätskrivna rader. I fjol tilldelades hon Sjömanshusstiftelsens litteraturpris på 20 000 kronor för boken *Folkrätten, havet och den enskilda människan*.

För Marie Jacobsson är haven, folkrätten och alla de människor som på något sätt brukar haven nära förbundna med varandra. Folkrätten garanterar alla staters rätt till haven, men det är en förmån som också kräver eftertanke, hänsynstaganden och efterlevnad av gemensamma regelverk. Med boken *Folkrätten, havet och den enskilda människan* ville hon tydliggöra dessa samband. I den kan man läsa om allt från sjöröveri och staters "kriminalisering" av sjöbefäl till sjöarbetsmiljökonventionen (MLC) och båtflyktingar.

– Poängen med boken var att kondensera så mycket som möjligt av all den verksamhet som pågår på haven och visa hur det hänger samman med folkrätten. Många är förvånade över att det finns en koppling mellan mänskliga rättigheter och staternas rätt att använda haven, men med den senaste tidens migrationsrörelser på Medelhavet har denna koppling blivit väldigt tydlig, säger Marie Jacobsson.

*"Folkrätten garanterar
alla staters rätt
till haven"*

Den prisbelönta boken är dock långt ifrån det enda som Marie Jacobsson publicerat. Hon har ett brinnande skrivintresse som hon burit med sig så länge hon kan minnas. Både inom och vid sidan av sitt ämbete som folkrättsrådgivare vid utrikesdepartementet har hon författat en lång rad artiklar och rapporter. För tillfället arbetar hon med ett bidrag till en australiensisk antologi



Ambassadör Marie Jacobsson trivs bäst nära vatten.

om havsrätt liksom med ett manus till en bok om Östersjöns folkrätt och säkerhetspolitik.

– Jag skriver på tåget, flyget, i båten, i vår gamla prästgård, i lägenheten på Söder eller i väntrummet hos tandläkaren, över allt där jag får en stund över. Visst tar det mycket tid, men att skriva är en stark drivkraft hos mig, säger hon.

Marie Jacobsson är också ledamot av FN:s folkrättskommission där hon är utsedd till specialrapportör om miljöskydd under väpnade konflikter.

marie.jacobsson@gov.se



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2016

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivselsn 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 30 oktober.

Läs mer om vår belöningsverksamhet på www.sjomanshus.se.

Supertunt stål för skrov

Ett supertunt extra hållbart stål kan vara det nya skrov-
materialet för lätta, snabbgående fartyg. Skrovets yta under
vattenlinjen är spegelpolerad vilket minskar friktionen och
får påväxtorganismer att lossna. TEXT AGNETA OLOFSSON



Båten *Elvira* är det första fartyget som byggts
i materialet. Hon väger 4,5 ton.
Foto: Swedish Steel Yachts

GÄVLE MAJ 2015

Inspirerad av vikingarna och deras skepp
som var extremt lätta kom patentinne-
havaren Håkan Rosén på idén med fartyg
i superduplext stål.

– Stålet har en draghållfasthet som är
fem gånger större än fartygsstål, säger han.

Skrovet på prototypbåten i det nya
materialet är så tunt som 1,8 millimeter.
Så tunt stål bucklar sig vid påfrestningar
men Håkan Rosén kom på en konstruk-
tion med långskeppsförstärkningar i
hyperduplexstål som tar upp energin vid
en smäll av sjögång eller is.

Skrovet sviktar vid en smäll

De 1 till 1,5 decimeter höga förstärkning-
arna går från för till akter mellan skrov
och spant. Det blir som fjädringen på en
bil. Konstruktionen är sådan att skrovet
sviktar vid en smäll, men inte annars.

Skotten i sin tur står på spanten med ett
membran emellan för att ge möjlighet till
svikt så att det inte blir ett brott vid skottet.

Det superduplexa och hyperduplexa
stålet kommer från ståltillverkaren Sand-
vik som använt dessa vid offshoreanlägg-
ningar. Oljeplattformar och kylvattenrör
har byggts i materialen som står emot
havsvatten under åratals och som verkar
avstötande på foulingorganismer.

Alger och havstulpaner lossnar

Om man polerar ytan sätter sig inte alger
och havstulpaner hårt fast. De lossnar när
fartyget kommer upp i fem knop eller när
ytan tvättas.

– Här har Sandvik suttit med kunskapen
om ett material utan fouling i 20 år. Det är
konstigt att den ena branschen inte talar
med den andra, säger Håkan Rosén.

Skrovet behöver alltså inte målas och
beräkningar visar att motståndet mot vatt-
net minskar med 20 procent jämfört med
en målad yta. SSPA ska göra mätningar
för att verifiera den siffran.

Håkan Roséns familjeföretag Swedish
Steel Yachts har byggt en 10,5 meter lång
båt i materialet, *Elvira*. Hon väger 4,5 ton.
Skrovvikten är en tredjedel jämfört med
om hon byggts i fartygsstål.

Samma vikt som kolfiberlaminat

– Hon kommer ner i samma vikt som kol-
fiberlaminat men kolfiber kan inte ta upp
dynamiska smällar lika bra.

Elvira klarade isvintern utanför Gävle
galant. Hon gjorde 16 knop i fyra centi-
meter tjock is och klarade även att köra
på klippor. Hon är utrustad med dubbla
marindieslar och drar bara 1,85 liter
diesel per nautisk mil i 20 knop.

Svetsningen vid fartygsbygget är ett
kapitel för sig. Med en metod som bland
annat involverade lasersvetsning lyckades
man.

Försvarsmakten har visat intresse för

konstruktionen. Det rör sig då om lätta
högastighetsfartyg, upp till 100 meter
långa. Försvaret har brytt sig om isegen-
skaperna men även om det ballistiska,
hur stålet står emot kulor.

Gävle Stad vill bygga en färja i materia-
let, framför allt beroende på att man vill
slippa måla med bottenfärg. Färjan ska gå
mellan staden, Limön och Furuvik. Det
rör sig om en personfärja med 250 sitt-
platser om 200 ton, 35 meter lång, 9 meter
bred och 9 meter hög. Djupgåendet är
endast 1,6 meter eftersom det rör sig om
grunda vatten.

Vikten inte central

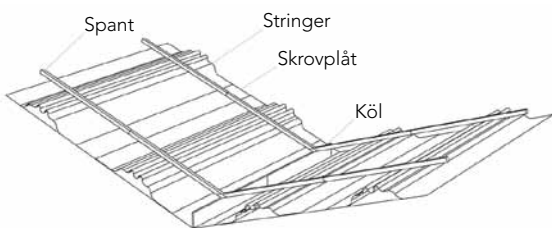
Förmågan att motstå vågor är viktig då
det ofta är kraftig sjö ute vid Furuvik. Efter-
som färjan ska gå långsamt är vikten inte
central, men den kommer att drivas med
batterier som är mycket tunga. Tack vare
den lätta konstruktionen vägs detta upp.

Sjöfartsverkets isklassning bygger på
den gamla konstruktionen och Håkan
Roséns idéer hinner inte slå igenom
innan färjan byggs. Därför måste färjan
utrustas med tjockare plåt i fören.

– Det blir onödigt tjock plåt om vi inte
hinner få den nya konstruktionen god-
känd, säger Håkan Rosén.

Han tänker sig inte att Swedish Steel
Yachts ska bygga båtar. I stället kommer
ett paket att levereras till befintliga varv.
Olika amerikanska varv, och ett svenskt
varv har visat intresse. Det rör sig om
militära fartyg, men också personfartyg
till offshoreindustrin, oljeplattformar och
vindkraftverk.

Intressen i Kazakstan vill till exempel
ha 40-knopsbåtar till oljeplattformar i
Kaspiska havet, där man har problem
med is. **A O**



Principen för skrovets utformning.
Illustration: Swedish Steel Yachts



*Elvira*s skrov på insidan. Långskeppsförstärk-
ningarna går mellan skrov och spant.
Foto: Swedish Steel Yachts

Mätning av gas- och partikelutsläpp

Partikelutsläpp från sjöfarten bidrar till molnbildning och ökad nederbörd. Det visar mätningar i Göteborgs hamn. Forskare varnar för att detta kan påverka klimatet i Arktis, med ökande sjöfart där. TEXT AGNETA OLOFSSON

GÖTEBORG MAJ 2015

Forskare vid Göteborgs universitet, Chalmers och Lunds universitet har utfört mätningar av fartygsutsläpp av gaser och partiklar vid Risholmen vid inloppet till Göteborgs hamn nära det stora vindkraftverket Big Glenn.

26 september till 12 november 2014 utfördes mätningarna av avgasplymer från fartyg. 650 plymer mättes av sammanlagt 133 olika fartyg. Mätningarna skedde automatiskt dygnet runt, men dagtid var forskare där och servade instrumenten som hade placerats i två containrar. Luften sögs in fem meter över marken från en mast.

Forskarna fann partiklar och förväntade gaser som koldioxid, svaveloxider och kväveoxider. Men de fann också ett stort antal olika kolväten som var ett resultat av ofullständig förbränning av bränslet.

– Det som är nytt är att det visar sig att dessa andra kolväten dominerar över sotinnehållet i avgaserna, säger Jan Pettersson, professor i atmosfärsvetenskap vid

Göteborgs universitet.

Han och hans kollegor utförde artificiell åldring av avgaserna. I en kammare tillsattes ozon och andra oxiderande ämnen som reagerade med kolväten. På så sätt kunde man på någon minut simulera vad som händer i atmosfären på fyra–fem dagar.

– Experiment har visat att det ger en god uppskattning av vad som händer i atmosfären.

Kolvätena bildar partiklar

Det visade sig att kolvätena bildade partiklar i hög grad. Det ledde till slutsatsen att utsläppet av partiklar är större än vad man kan mäta direkt i plymen.

Men vad spelar det för roll för molnbildning och nederbörd?

Jo, för att bilda moln räcker det inte med vattenånga. Det måste finnas en aerosolpartikel i luften för vattnet att kondensera på. Det kan vara partiklar från mänsklig verksamhet eller naturliga källor.

Detta kan man följa en vacker dag när fartygens avgasplym bildar en molnslinga

efter sig. Men partiklarna bildar inte bara moln.

–Våra mätningar av partiklar från fartyg visar att vissa av dem kan bilda ispartiklar.

Nästan all nederbörd börjar med att ispartiklar bildas i molnet. När partiklarna fryser drar de till sig vatten snabbare, de växer och till slut faller de mot marken. Vissa av dem förångas innan de når marken men andra faller ner som regn, snö eller hagel.

Forskarna fångade in partiklar från fartygsplymerna och lät dem ansamlas på en platta. Denna sändes till Goethe Universitätt i Frankfurt där andra forskare utsatte partiklarna för låga temperaturer och vattenånga. Det visade sig att vissa partiklar bildade is.

För att undersöka molnbildningen sög forskarna in partiklar i ett instrument där vattenånga tillsattes. Det visade sig att på vissa partiklar kondenserade vattnet och tillsammans bildade de droppar.

Det här med molnbildning och nederbörd spelar inte så stor roll i Göteborg, där många verksamheter släpper ifrån sig partiklar. Men under sommarhalvåret i Arktis när det oftast är klart väder spelar den ökande närvaron av fartyg en roll.

Emissioner förändrar miljön i Arktis

– Där ger emissioner från fartyg konsekvenser för miljön. De ändrar molnheten och nederbörden och molnen är viktiga för temperaturen. Det kan förändra situationen kraftigt i Arktis.

Redan idag är det så att Arktis värms snabbare än resten av jorden. Ökad mänsklig aktivitet där kan accelerera detta ytterligare.

Forskarna vill också undersöka hur sjöfarten inverkar på luftkvaliteten i Göteborgs stad. Förutom mätningarna på Risholmen gjordes mätningar på taket till köpcentrumet Östra Nordstan mitt i Göteborg och vid Råö på Onsala halvön.

Framöver ska forskarna mäta igen i fartygsplymerna. I höst mäter man för att se om de nya svavelreglerna med max 0,1 procent svavel i bränslet ger någon skillnad i det som släpps ut.

–Vi ska jämföra svavelutsläpp och om det eventuellt påverkar sot och kolväten som bildas. Vi förväntar oss att svavelhalten går ner, men det kan bli andra effekter också, säger Jan Pettersson. **A O**

I två containrar finns alla mätinstrument och arbetsplatser för forskarna. Gaser och partiklar från fartygens avgasplymer sugas in i masten ovanpå containrarna. Foto: Erik Thomson



Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus i Idre Fjäll, Sälenfjällen, Tegefjäll eller Torrevieja i Spanien.



TEGEFJÄLL

Huset ligger mitt emellan Åre och Duved, har två lägenheter med plats för 8 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
17–49	2 000 kr
50–52	5 000 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	2 500 kr
17–49	1 000 kr
50–52	2 500 kr



TORREVIEJA

Fritidshuset ligger 5 mil söder om Alicante, har två lägenheter – den övre i två etage med plats för 6 personer och den undre med plats för 4 personer. Till Alicante's internationella flygplats kan man ta sig med reguljär- eller charterflyg.

Säsong	Övervåning	Undervåning
Låg	2 500 kr	2 200 kr
Hög*	4 000 kr	3 500 kr

*15 april-30 sep



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	3 500 kr	5 000 kr
17–49	2 000 kr	3 000 kr
50–52	3 500 kr	5 000 kr

För bokning och upplysningar om fritidshuset och lägenheten, kontakta Rocio Arevalo Perez via e-post: sbf.stugor@ledarna.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningsdatum 15/9.



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

På Kamrerarvägen 10-12 i Hägersten i sydvästra Stockholm finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det fem sängplatser.

Kompleta sängkläder plus två handdukar per person ingår, men debiteras med 75 kr per person (100 kr om ingen är medlem).

	Rabatt	Ej rabatt
Weekend 2 nätter	500 kr	750 kr
Dygn söndag–torsdag	300 kr	500 kr
Vecka max 7 nätter	1 200 kr	2 000 kr

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

- **Akademikernas a-kassa (AEA)** 08-412 33 00
Telefontid mån–tors 9–16, fre 13–16
- **Ledarnas a-kassa** 0200-87 12 12
Telefontid mån–fre 9–11
Talsvar dygnet runt på 08-441 37 82

Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-598 99 095 eller använd blanketten på sidan 35.

Allmän e-postadress: sbf@ledarna.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 längst upp på denna sida.) 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@ledarna.se och meddela detta! Medlemmar i Ledarna får det automatiskt, om e-postadressen finns i medlemsregistret. Om inte: Logga in dig på www.ledarna.se och lägg in e-postadressen. Korrigera ev. felaktigheter också!

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

T f Verkställande direktör
Christer Themnér
–0705-12 89 66
Vice verkställande direktör
Hans-Dieter Grahl

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör
Hans-Dieter Grahl
–08-598 99 478
T f Vice verkställande direktör
Christer Themnér

Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss – 08-598 99 109
Mats Johansson – 08-598 99 092
Lennart Runnegård Jonsson
– 08-598 99 143
Johanna Briding – 08-598 99 583

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50
08-598 99 097

Informationschef

Marie Halvdanson – 08-598 99 288

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-598 99 095
Rocio Arevalo Perez – 08-598 99 090

Human Resources

Charlotte Lindberg – 08-598 99 111
Margaretha Norling – 08-598 99 161
Caroline Sjöblom – 010-510 06 32

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-598 99 149
Mariette Grankull – 08-598 99 030
Sherly Joseph – 08-598 99 031
Madelaine Edlund – 08-598 99 112
Elaine Estrela Lokka – 08-598 99 061

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.
Telefon 08-598 99 085
Telefax 08-651 08 48
E-post sbf@ledarna.se
Internetadress
www.sjofebalsforeningen.se
Bankgiro 332-1478
Expeditionstid 8.00–16.10

Expeditionen i Göteborg

Prinsgatan 12, 3 tr
413 05 Göteborg
Telefon 031-12 80 50
Telefax 031-704 95 20



Sjomanskyrkan Stockholm

Sjomanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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



Besöksadress: Södra Hamnvägen 15
 Telefon: 08-556 943 30
 Mobil: 070-461 94 80
 E-post: info@sjomanskyrkan.com
 Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



Uppdatera din e-postadress!

Annars kan du inte rösta i kongressvalet

Margareta & Rickard Zedellers fond

Fondens ändamål är att utdela understöd till ånkor efter sjökaptener och styrmän, som är i behov därav, och vars män varit medlemmar i föreningen.

Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan eller beställas från Sjöbefälsföreningens kansli.

Sjökaptensring



Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med Svenskt Guldsmed AB erbjuda sjökaptensringar till ett förmånligt pris. Ringarna finns i två olika varianter:

- 18 K rödguld** à 7 300:- (+ postförskott)
- 18 K rödguld/vitguld** à 7 725:- (+ postförskott)

I priserna ingår moms, valfri gravyr och ett snyggt etui. Svenskt Guldsmed levererar en exklusiv ring av högsta kvalitet, utförande och finish. Som en extra köptrygghet lämnas ett års kvalitetsgaranti mot eventuella fabriktionsfel, räknat från leveransdagen.

För ytterligare information och beställning kontakta Rocio Arevalo Perez, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 090, e-post sbf@ledarna.se.

Sjöingenjörarring och sjökaptensring



Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med AB Sporrang erbjuda ringar av högsta guldsmedskvalitet:

- Sjökaptensringen**, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 5 796:-
- Sjöingenjörarringen**, bredd 5 mm, 18 K guld à 4 840:-

I priserna ingår moms, valfri gravyr och etui. Frakt/porto tillkommer.

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

För ytterligare information och beställning kontakta Rocio Arevalo Perez, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 090, e-post sbf@ledarna.se.

Propellersmycke

Jag har med hjälp av en guldsmed tagit fram en propellermodell i rödguld, vitguld och silver för de som arbetar i maskin till sjöss. Ingraverat namn enligt vad beställaren vill ha, på det ena bladets baksida, och personnumret ingraverat på ett annat blad. I mitten på hubben blir ett löpnummer ingraverat. Guldspriset är väldigt varierande i dag, så priserna nedan är flytande.



Stor propeller i rödguld ca 4,8 gram	4 755:-
Stor propeller i vitguld ca 5,2 gram	5 725:-
Stor propeller i silver	750:-
Liten propeller i rödguld ca 2,8 gram	2 775:-
Liten propeller i vitguld ca 3,4 gram	3 745:-
Liten propeller i silver	550:-

För vidare info och beställning se www.thim.nu Jan-Åke Thim, 1:e fartygsingenjör, Stena Line



Sjöfolksintyg / Manilaintyg

Tidsbeställning 042-12 40 90

Doktor Spangsbergs Mottagning
Roskildegatan 4. 252 21 Helsingborg
www.spangsberg.se

Dr Lars Spangsberg
Legitimerad läkare
spec. allmänmedicin

Brandskydds- föreningens kurser höstterminen 2015

Fortbildningskurser Basic Safety

V 36	31 aug-2 sep	Kalmar
V 37	7-9 sep	Helsingborg
V 38	14-16 sep	Göteborg
V 41	5-7 okt	Göteborg
V 42	14-16 okt	Helsingborg
V 43	19-21 okt	Göteborg
V 43	21-23 okt	Kalmar
V 45	4-6 nov	Göteborg
V 48	25-27 nov	Helsingborg
V 49	30 nov-2 dec	Göteborg

Advanced Fire Fighting

V 39	22-24 sep	Helsingborg
V 46	10-12 nov	Helsingborg

Fortbildning Advanced Fire Fighting

V 35	24-25 aug	Göteborg
V 37	10-11 sep	Helsingborg
V 41	8-9 okt	Kalmar
V 45	2-3 nov	Helsingborg

Handelsfartyg räddade 40 000

Flyktingsituationen i Medelhavet är på väg utom kontroll. Det konstaterade redarorganisationer och fackliga federationer i ett gemensamt brev till EU och dess medlemsländer i april.

Organisationerna hänvisar till FN:s flyktningorganisation UNHCR, enligt vilken 3 500 människor omkom i Medelhavet under 2014 i försök att ta sig från Afrika till Europa i icke-sjödugliga farkoster. 40 000 personer räddades av handelsfartyg under fjolåret. Men den siffran kan öka dramatiskt, om inte den politiska situationen i Afrika och

västra Asien förbättras.

”Det är oacceptabelt att det internationella samfundet i växande utsträckning förlitar sig på att handelsfartyg och sjömän utför storskaliga räddningsaktioner, där enskilda fartyg tvingas bärga upp till 500 personer. Fartygen är inte utrustade för sådant, varför även sjömannens säkerhet, hälsa och arbetsvillkor utsätts för allvarliga risker”, framhålls det i brevet. EU/EES-länderna måste ta ansvar för både flyktingsituationen och för politiska åtgärder för att dämpa den desperata flyktingvågen.

LÖSNING TILL MARSKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 3/2015

V	GATU- FLÄM	MONT- ERA REMYG	FOURBERG SÄLL LÖSNINGS- SÄLL	HELT BOMMAD	KAN GLÄTT HANDLA FÄ	SPRICK	D
FLÄNET	AN	NS	IK	TE			
INLU- DERADE	IN	BE	GR	EP			
ÄR NÄST STORST	Ä	LE	IO				
HIVALL KÄRNS EFFEKT SOCKET	AT	LAN	TEN				
ROGLUR LIGGEL BRYTER MERA	TY	S	ARI				
NERV- GAS	DS	P	IN				
RIKTINGS- STÄM TRIP- KODSTÄM	OR	LI	GH	AV	S	UT	S
IKT	FLYG- HAMN						
VÄLDIG FÄGEL	Ö	R	N	L	I	D	A
FLÄKEN SOM DÄNSK	D	R	I	V	I	S	A
STERIL SÄLL KÄRNS JÄRNET	R	E	N	A	S	V	A
FRÖ- STEGEL SÄLL	N	A	S	V	A	R	T
EN GÖRE FLÄTT PLÅTTEN	Ö	G	D	A	L		
ÖDRE- SÄLL	H	O	G	L	O	E	N
RAK THURSLA	I	G	E	N	I	G	E
ÖDRE- SÄLL	S	N	E	D	F	Ö	R
FLÄTT MÄTRICK	D	E	L	N	I	N	G
ÖDRE- SÄLL	A	T	O	N	A	L	A
RIKT- LINJER	R	L	A	G	A	R	D
ÖDRE- SÄLL	N	I	Y	R	K	A	T
VARDA	N	A	T	S			
ÖDRE- SÄLL	V	I	R	K	A	T	S
ÖDRE- SÄLL	Ä	R	K	A	T	S	
ÖDRE- SÄLL	N	I	U	T	E	M	I
ÖDRE- SÄLL	G	U	L	Y	T	A	S
ÖDRE- SÄLL	M	E	T	O	P	L	Ö
ÖDRE- SÄLL	N	E	R	I	U	M	K
ÖDRE- SÄLL	K	R	U	K	A	M	A

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnarelottats ut:

**Ester Brodo
Värmdö**

**Lasse Blomberg
Tidaholm**

**Lars Björntorp
Torshälla**

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!

För anmälan och ytterligare information kontakta:

Gunilla Friberg
Svenska Brandskyddsföreningen
11587 Stockholm
Telefon 08-588 474 94
Fax 08-662 35 07
E-post utbildning@svbf.se
www.brandskyddsforeningen.se

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Håkan Varenhed (kont p), Solskensvägen 12, 371 52 KARLSKRONA
tel 0455-288 65, 0708-78 30 04
e-post hakan.varenhed@affarsverken.se

ALLANDIA

Kjell Karlsson (kont p), M/S Birger Jarl, Rederi Allandia AB,
Box 1151, 11881 STOCKHOLM, tel 0709-19 76 12,
e-post maskinrum.bj10@gmail.com

A P MÖLLER-MÆRSK

Johan Juhlin (kont p), Kungs Husby 65, 745 99 ENKÖPING
tel 0171-871 42, 0704-22 53 67, e-post johan.juhlin@live.se

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

John Borgman, Lindforsgatan 16, 256 54 RAMLÖSA
tel 0736-56 49 14, e-post auroraklubben@scandlines.se

BLIDÖSUNDSBOLAGET

Jonas Lagerbäck,
tel 0768-63 92 76, e-post jonas_lagerback@yahoo.se

DESTINATION GOTLAND

Annelie Hamberg, tel 0702-22 83 77
e-post SBF.Klubbordforande@destinationgotland.se

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kont p), Rostock 230, 442 91 ROMELANDA
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kont p), Anders Ståhls väg 9, 271 57 YSTAD
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

Per Westergren, Fatburs Kvarngata 7, 4tr, 118 64 STOCKHOLM
tel 08-641 59 34, 0706-76 44 16, e-post perwestergren@telia.com

ECKERÖLINJEN

Joakim Nordberg, Nötövägen 189, AX-22710 FÖGLÖ, Åland
tel 00358 407 164 716, e-post Fortroendeman@eckerolinjen.ax

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kont p), Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kont p), Fleringe Hau 647, 624 60 LÄRBRO
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Benjamin Kullenberg, tel 0431-41 05 30, 0736-17 08 44
e-post bk@ektv.nu

FLOATEL ENDURANCE

Micael Larsson
e-post fartygsklubbenendurance@hotmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Robert Wallroth
e-post sbfsuperior@gmail.com

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Stig Karlsson, Slänbärsvägen 18, 430 91 HÖNÖ
tel 031-96 54 44, 0703-96 44 55, e-post stig.karlsson@trafikverket.se

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

John Erixon (kont p), Hagarnevägen 39 D, 451 33 UDDEVALLA
tel 0522-821 18, 0735-02 92 51, e-post John.Erixon@yahoo.com

LULEÅ BOGSERBÅT

Conny Smedkvist (kont p), tel 0703-00 96 07
e-post conny.smedkvist@port.lulea.com

NMM RORO

Sture Axelsson (kont p), Bäckäng, Aplagården, 519 97 ÖXNEVALLA
tel 0707-77 54 68, e-post sture.axelsson@hotmail.se

ORNÖ SJÖTRAFIK

Johnny Karlsson (kont p), Djurgårdsvägen 51, 132 46 SALTSJÖ-BOO,
tel 08-715 30 59, e-post alfageln@telia.com

ORUST MARINE RECRUITMENT

Christopher Nislander, Runebergsgatan 1, 114 29 STOCKHOLM,
tel 0708-39 35 59, e-post christopher.nislander@gmail.com

RESSEL

Jesper Löngren (kont p), Snödropsgränd 6, 194 68 UPPLANDS
VÄSBY, tel 0734-42 44 53, e-post jesper.lonngren@ressel.se

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

Mattias Peterson, Vintergatan 6, 393 51 KALMAR
tel 0480-41 19 24, 0703-59 96 81

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

Jörgen Lorén, Stena Line AB, 405 19 GÖTEBORG
tel 0707-65 58 16, e-post jorgen.loren.da@stenaline.com

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

Mikael Stein, Bäckalidsvägen 48, 138 36 ÄLTA
tel 08-773 46 36, 0706-24 80 01, e-post micke.stein@gmail.com

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Per Westergren, Fatburs Kvarngata 7, 4tr, 118 64 STOCKHOLM
tel 08-641 59 34, 0706-76 44 16, e-post perwestergren@telia.com

STRÖMMA

Thomas Ravalid (kont p), Ervallahakroken 23 n b, 124 66 BANDHAGEN
tel 0733-99 90 56, e-post thomas.ravalid@hotmail.com

STYRSÖBOLAGET

Bengt Gollungberg, Vildkaprifolen 9, 423 33 TORSLANDA
tel 031-56 33 53, 0707-34 71 80, e-post bengt.go@spray.se

SVITZER SVERIGE

Daniel Magnusson
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 gretel.aronsson@tallinksilja.com

TRANSATLANTIC

Per-Johan Jonsson (kont p), Domherrevägen 9, 516 30 DALSJÖFORS
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post johanjonsson72@telia.com

TI-LINE

Erik Krook, tel 0723-19 94 95
e-post erik.krook@live.se

TÄRNTANK

Bert Dahlberg (kont p), Box 4120, 227 22 LUND
tel 046-32 07 40, 0708-32 07 50, e-post bert.dahlberg@pbhome.se

WALLENIUS

Henry Bromée, Betesvägen 56, 247 51 DALBY
tel 046-20 17 94, e-post henry.brome@telia.com

VIKING LINE

Ralf Karlsson (kont p), Tvärgränd 1, AX-221 00 MARIEHAMN, Åland
e-post ralle@aland.net

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

Patrik Norgren (kont p), Fjären, 893 99 ULVÖHAMN
tel 0660-22 40 24

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Ida Wikström, Lindholmsallén 29, 417 53 GÖTEBORG
tel 0738-04 89 00, e-post idawik@student.chalmers.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Oskar Sigurdh, Jungs väg 6P, 392 43 KALMAR
tel 0736-76 38 59, e-post oskar.sigurdh@hotmail.se

70% för 0 kr.

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



Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



Modul	Pris SEK inkl moms och frakt	Antal
1 The Scania Engine (Function Description)	100	—
2 Successful Test of the First K98MC Engine at Hyundai Heavy Industries	100	—
3 Overhaul of Exhaust Valve	100	—
4 The Loss of the OBO-carrier Derbyshire	100	—
5 Building the Largest Common-Rail Engines	100	—
6 Shuttle Tanker Navion Britannia	100	—
7 Shuttle Tanker Propulsion	100	—
8 Overhaul of Piston with Rod and Stuffing Box	100	—
9 Common Rail at Sea: The Sulzer RT-flex Engine	100	—
10 The Intelligent Engine: Development Status and Prospects (MAN B&W)	100	—
Paketpris Modul 1-10	800	—
Grammar Adjectives and Adverbs	80	—
Grammar Prepositions	80	—
Grammar Subject-Verb Agreement	80	—
Paketpris Grammar modul	200	—
Formal Letters, Resumés and Curricula Vitae	50	—
One Hundred and Eighty-Seven Illustrated Tools	150	—
Hel pärm	950	—

Så här beställer du

Privatperson

sätt in beloppet på bg 5236-0351. Glöm inte att skriva vilka moduler du vill ha samt namn och adress.

Företag

skicka beställningen till SMBF Service AB, se adress nedan, så fakturerar vi.

Företag

Namn

Avdelning

Gatuadress

Postnr Ort Land

E-post

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm
 Telefon 08-598 99 121, Fax 08-651 08 48
 E-post SMBF-Ekonomi@ledarna.se Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

– man är medlem även i Ledarna. 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 genom Ledarna, söka medlemslån m m. Avgift fr o m 1 januari 2009 är 274 kronor per månad.

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

– man är endast medlem i Sjöbefälsföreningen. 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 genom Ledarna och söka medlemslån. Avgift för närvarande 67 kronor per månad.

PASSIVT MEDLEMSKAP

– man är endast medlem i Sjöbefälsföreningen och 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.

STUDERANDEMEDLEMSKAP

– man studerar vid sjöfartshögskola och är bara medlem i Sjöbefälsföreningen. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Man har rätt att teckna försäkringar genom Ledarna. Ingen medlemsavgift erläggs.

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.



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

(Observera att ansökan om inträde i a-kassan görs på separat blankett)

PERSONALIA		
Efternamn	Förnamn (tilltalsnamnet understruket)	Personnummer
Bostadsadress	Postadress	Telefon
Nuvarande medborgarskap	E-postadress	Mobil

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

UTBILDNING OCH BEHÖRIGHET		
Senast avlagd examen/yrkesutbildning	Sjöfartshögskolan i	År
Annan utbildning	Läroanstalt och ort	År
Är f n elev vid sjöfartshögskolan i	Beräknar avlägga examen som	Den
Svenskt behörighetsbevis	Utländskt behörighetsbevis	

MEDLEMSKAP I FACKLIG ORGANISATION
Ev utträde ur annat fackförbund fr o m _____
Är för närvarande passiv/interaktiv medlem i Sjöbefälsföreningen
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej

SAMTYCKE

- Jag har tagit del av och godkänt Ledarnas personuppgiftspolicy (PUL)

Personuppgiftslagen, PUL

För att administrera Ditt medlemskap i Sjöbefälsföreningen och Ledarna behandlar vi Dina personuppgifter i våra register. Sjöbefälsföreningen och Ledarna ansvarar för de personuppgifter som registreras om Dig som medlem. Vi lagrar de personuppgifter som behövs för att vi ska kunna fullgöra våra åtaganden gentemot Dig. För dessa ändamål kan uppgifter även lämnas ut för behandling, såsom exempelvis vid administration av kollektivavtalade försäkringar och för att kunna erbjuda Dig övriga tjänster och produkter som är kopplade till Ditt medlemskap. Specifiering av Din avgift skickas separat.

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Inbetalningskort

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namn-teckning

POSTTIDNING B
Avs
Sjöbefälen
Box 12100
102 23 STOCKHOLM



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Finns i modellerna "Ladies" och "Unisex". Dammodellen är insvängd i midjan och liten i storlek. Stl S-XXL. Unisexmodellen är rak och ordinär i storlek. Stl S-XXL. Pris: 125,- inkl. frakt.



Svart ryggsäck

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Ryggsäcken har två fack, varav ett med innerfickor. Pris: 100,- inkl. frakt.



Svart mössa

med Sjöbefälsföreningens logotyp i brodyr. 100% akryl. Pris: 50,- inkl. frakt.

Svart Keps

med Sjöbefälsföreningens logotyp i brodyr. 100% bomull. Pris: 75,- inkl. frakt.

Beställ genom att betala in respektive summa på Sjöbefälsföreningens BG 332-1478. Glöm inte att ange leveransadress, produkt samt modell och storlek på pikétröjan. Varorna levereras med post.