

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 4 JUNI 2018 ÄRGÅNG 7



TEMA PENSION

Om ITP och hur det fungerar

INTERVJUN TOM MÖLLER

Han handhar sjöbefälspensioner

NYHETER

Belöning 2018

FURE WEST

BESÄTTNINGEN TRIVS MED REDERIET SOM TAR HAND OM SINA ANSTÄLLDA

Känslan kommer inte fram i texten

JUNI

Brand ombord, vilken skräckupplevelse. Jag har talat med vår ordförande, tillika Teknisk Chef ombord *Mignon*, som skriver i tidskriften om sina upplevelser och reflektioner efter branden. När jag sitter och lyssnar till berättelsen blir den otäckt levande och jag känner mig närvarande i situationen på ett helt annat sätt än när jag läser "Ordförande har ordet". I den spalten skildras förloppet på ett sakligt sätt nästan i rapportform, inget fel på det, men då jag får händelsen återgiven öga mot öga känner jag riktigt hur stress, värme, rök och explosioner under fötterna får mig att rysa och svettas. Jag är övertygad om att Mats vill få fram

känslan i texten men det är oerhört svårt då balansen mellan fakta och saklighet måste finnas samtidigt som han vill förmedla hur han och besättningen upplevde situationen.



MIKAEL HUSS

Självklart infinder sig frågan hur vi ska driva brandfrågorna i framtiden. Sverige var från 50-talet och fram till för några decennier sedan drivande och ledande i brandskyddsfrågor. Vi hade Sjöfartens Brandskydds Kommitté, SBK, med eget kansli samt en styrelse som var sammansatt av branschen med bland annat de främsta experterna från befälsfacken, dåvarande Sjöfolksförbundet, Redareföreningen, Sjöfartsverket, samt ofta representanter från Brandförsvaret, Marinens brandskydd och Statens Provingsanstalt. De flesta organisationerna finns idag kvar men under andra namn och andra konstellationer. SBK satte ihop utbildningar specialanpassade för sjöfarten och arbetade tätt

ihop med Sjöfartsverket och SP för att kunna driva frågor både nationellt och internationellt. Den svenska delegationen i IMO var drivande i många frågor och respekterades i den underkommitté som hette Fire Protection, FP.

Vad har då hänt, Sjöfartens Brandskydds Kommitté är nedlagd, IMO FP är sammanslagen med andra underkommittéer och återfinns nu huvudsakligen i IMO SSE, Ships System and Equipment. Orsakerna till nedläggning samt omorganisation var nästan helt uteslutande ekonomiska.

Idag styr STCW innehållet i brandskyddsutbildningarna world-wide. Bra för väldigt många runt om i världen, men ett steg bakåt i Sverige. Vi hade förutom basic och advanced även en teoretisk släckledareutbildning på managementnivå, den är förhoppningsvis bara tillfälligt borttagen. Vi har fortfarande kvar brandforskning på toppnivå och resultaten får vi hjälpas åt att på olika sätt föra fram i IMO. Sveriges röst har blivit svagare efter inträdet i EU och utan storebrors välsignelse får Sverige inte driva frågor på egen hand.

Vårt samarbete med ITF, IFSMA, Nautical Institute och andra organisationer, till och med den Internationella Redareföreningen, har hjälpt oss att föra fram budskapen. Nästa räddare är Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, de har genom att ekonomiskt stötta bland annat forskning och framtagning av nya utbildningar, sett till att Sverige i alla fall finns med på kartan bland de mest framträdande nationerna då det gäller brandsäkerhet. Uppenbarligen behöver Sjöbefälsföreningen även fortsättningsvis arbeta hårt för att driva brandsäkerhetsfrågorna framåt.

Läs också om pensionerna, det är viktiga frågor även om du inte passerat halvsekelåldersstrecket. Det är komplicerade frågor och texterna kan behöva läsas flera gånger för att informationen ska gå in. Se upp med skillnaderna avseende ITP 1 och 2. Även de som är födda före 1979 kan, beroende på arbetsgivare, hamna i situationer där de blir riktiga förlorare.

Vi har märkt att det finns arbetsgivare som bildar nya bolag bara för att slippa ha er i ITP 2, som kan vara ganska dyrt för arbetsgivare med befäl som är över 50 år och har hyfsat höga löner, eftersom det systemet är så kallat baktungt. ITP 1 är lite dyrare för arbetsgivarna då det gäller unga befäl, men billigare då du kommer upp i ålder.



4



sjöbefälen Nr 4

04 Nyheter

Belöning 2018
Stöd till bevarande av kulturhistoriska fartyg

10 Fackligt

Stig Gustafsson berättar om EU-domstolens makt
Vice ordförande har ordet

16 Reportaget: "Rederiet är nära sina anställda"

På resa med Fure West

22 Intervjun: Tom Möller

Pensionskonsult som handhar sjöbefäls pensionen

24 Tema: Pension

Sjöbefäls pension = förtida pension
Kolla Collectum
Byte kan påverka
ITP 2 till ITP 1 vad händer?

32 Kultur/historia: Isbolaget på Donsö

Gemytligt före detta kylskåp

34 In English: Change can have an effect

To change from ITP 2 to ITP 1 can



16



24

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 7 Utgivningsdag 18 juni 2018

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50 (föräldraledig)

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2018

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

Framsidesbild Ankring, överstyrman Kenneth Cordova.
Foto: Stefan F Lindberg

TS-kontrollerad upplaga 6 800 ex

MEDLEM AV **SVERIGES
TIDSKRIFTER**

Alla belönade som kunde vara med på belöningsdagen.



Belönade sjömän 2018

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus delar varje år ut belöningar vid en belöningshögtid, i år hölls den på Fotografiska museet den 16 maj. Hela 51 smarta uppfinningar som förenklar arbetet eller förbättrar arbetsmiljön belönades och flera av de belönade sjömännen var på plats för att berätta om sina uppfinningar och motta sina belöningar. TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE

STOCKHOLM MAJ 2018

Stiftelsens ordförande, Christer Themnér, tycker att vi har en kompetent sjömanskår i Sverige och en sjöfart i framkant. Att vår sjömanskår är kompetent märks på stiftelsens belöningsdag, oerhört många smarta och finurliga uppfinningar som förbättrar arbetsmiljön belönas. Dock, tycker Christer Themnér att avsaknaden av bidrag från intendenturpersonal är lite smolk i bägaren. Han menar att vi alla måste hjälpas åt med att få in bidrag även från denna yrkeskår, som självfallet också har en massa kloka och arbetsförbättrande lösningar att bidra med.

Arbetsbelöning

Varje år utlyser stiftelsen förslag på förbättringar inom sjöfarten till Belöning. Ombordanställda inom svensk sjöfart och svenska sjömän anställda av svenska arbetsgivare på utländska fartyg, samt andra med anknytning till svensk sjöfart, kan lämna förslag.

Förslagen ska främst handla om sjösäkerhet, arbetsmiljö och trivsel ombord. De bästa förslagen tilldelas en Arbetsbelöning. Lovande förslag som fortfarande är under

utveckling kan få Utvecklingsstipendium.

Sammanlagt delades hela 604 000 kronor ut fördelade på 51 arbetsbelöningar. Ett Utvecklingsstipendium på 5 000 plus 10 000 kronor delades också ut. När övriga kategorier av belöningar räknas med delades 710 000 kronor ut, plus de 10 000 kronor som utgör den andra delen i Utvecklingsstipendiet.

Hedersomnämmande

De rederier, managementbolag, bemanningsbolag och fartyg som på ett aktivt

sätt uppmuntrar sina besättningsars deltagande i stiftelsens belöningsverksamhet och sprider belönade förslag inom den egna organisationen kan få ett särskilt Hedersomnämmande. I år var det Rederi AB Donsötanks fartyg *M/S Evinko* som fick Hedersomnämmande för att ha utmärkt sig i årets Belöning med hela sex belönade bidrag. Fartygets fritidskassa fick 20 000 kronor.

Lovvärda insatser inom områdena friskvård, motion och idrott belönas också av stiftelsen. Idrottsbelöning kan ges till en individ eller en grupp inom den svenska handelsflottan. I år var det fartyget *M/S Ida H* som belönades med 20 000 kronor till fritidskassan.

Räddade sjömän

Wallenius *M/S Undine* fick Sjöräddningsbelöning för sin lovvärda insats när besättningen den 14 juni 2017 räddade besättningen på det förlista fartyget *M/V*



Stiftelsens kanslichef presenterade beredningsgruppen som har valt ut de bidrag som ska belönas.



Ovan: Alla som belönades fick, förutom en summa pengar, också en alldeles egen fanfar, levererad av trumpetaren Jonas Lindeborg.

Till vänster: Stiftelsen Sveriges Sjömanshus ordförande, Christer Themné utdelade ett stort grattis till alla belönade.

– Jag är imponerad över alla belönades insatser. Det är stort att så många funderar över och kommer med förslag om förbättringar av arbetsmiljön, sjösäkerheten och trivseln ombord. Jag önskar att alla skulle hjälpas åt att sprida uppfinningarna. Det är med viss stolthet man kan konstatera att ett svenskt fartyg, *Undine*, ställde upp och räddade nödställda kollegor, något som uppenbarligen andra fartyg av ett eller annat skäl inte förmådde göra, säger Christer Themné.

Till vänster: Belöning 28. Fartygsingenjör Erik Sjökvist belönades med 5 000 kronor för att han uppfunnit en skruvdragare som passar i spåren på de fjärrstyrda hydraulventilerna som finns ombord på *M/S Stena Jutlandica*, där han arbetar. Verktöget kommer också åt i de trånga utrymmen där ventilerna sitter.

– Jag ska bjuda mina kollegor på fika för pengarna, det var de som tjatade på mig om att jag skulle skicka in min skruvdragare, säger Erik. Han tyckte först att det var fånigt men gjorde det till slut, vilket han är glad för nu.

Nedan: Belöning 27. Båtsman Johan Andersson och matros Eric Ericsson på *M/S Stena Jutlandica*. De belönades med 5 000 kronor för att ha kommit på att en höglyftande afrikansk domkraft, en hi-lift jack som används i Tanzania, kan lyfta Mes:arna när hydraulsystemet är ur funktion.

Avatar. Fartyget hade förlit vid tre-tiden på natten och sjömännen hade suttit på en flotte och på kontainrar i sex timmar när de räddades, detta trots att det hela inträffade i Malackasundet, ett av världens mest trafikerade områden. För sin insats har *Undine* även tilldelats Lloyd's Lists Seafarer of the Year och nominerats till andra utmärkelser.

– Det är lätt att vara hjälte med en sådan besättning, priset är inte till mig, utan till hela besättningen, sade *Undines* befälhavare Fredrik Krysén när han, tillsammans med andre styrman Robert Lindstein mottog sin belöning.

I år delades också en Hedersbelöning ut. Det görs inte varje år, bara när stiftelsens direktions finner anledning, och i år hedrades fartygshistorikern Krister Bång för sitt mångåriga arbete med Sveriges Maritima Index, som gavs ut för första gången 1979, då under namnet Svensk Illustrerad Skeppslista. **A H**



Till vänster: Belöning 40. 1:e reparatör Kjell Thörnberg var på plats och tog emot hans och 1:e fartygsingenjör Oscar Linderssons belöning för sin uppfinning "rena sprinklermunstycken med bättre arbetsteknik". De arbetar båda på *M/S Finnklipper* och belönades med 20 000 kronor för ett verktyg som gör att arbetsställningen vid reparation och rengöring av sprinklermunstycken förbättras avsevärt.

– Man fick så ont i nacken, förklarar Kjell Thörnberg och visar genom att titta upp samtidigt som han lyfter armarna ovanför huvudet.



Säkrare vägfärja

Den frigående vägfärjan *Castella* seglar på Vaxholmsleden, strax utanför Stockholm. Hon har byggts om och moderniserats med en ny styrhytt, nya styrsystem och nytt alarmsystem. Även motorerna har uppgraderats. Åtgärderna ger ökad säkerhet för de resande och bättre arbetsmiljö för de sjömän som arbetar ombord.



Befälhavare Claus Lindström är mycket nöjd med sin nya styrhytt som har mycket god ljudisolering och sikt. Foto Oscar Lindgren

Castella

Byggår: 1980
 Längd öa (meter): 77
 Klafflängd (meter): 10
 Bredd (meter): 13,7
 Djupgående (meter): 3,5
 Fart (knop): 10
 Passagerare: 398
 Personbilar: 50
 Lastförmåga (ton): 250



Foto Oscar Lindgren



Den 31 maj ordnade Sjöfartsklubben Kaknäs grilllunch. 60 sjömän, de flesta pensionerade, deltog. Även en liten delegation från Sjöbefälsföreningen var på plats. Foto Annika Hjerpe

Trevligt häng på Kaknäs

Sjöfartsklubbens fritidsanläggning Kaknäs nära Louddens oljehamn på Djurgården i Stockholm välkomnar sjöfolk från alla inre- liggande fartyg, både svenska och utländska. Transport till och från klubben ordnas. Här finns möjlighet till vila och sportaktiviteter.

THE NEXT GENERATION DUAL-FUEL (LNG) TANKERS WILL SOON BE HERE



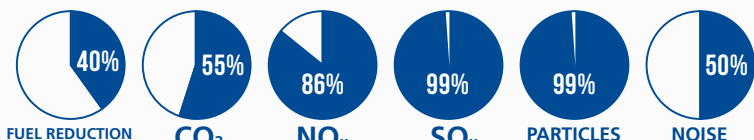
FURETANK REDERI AB



GOTHIA TANKER ALLIANCE

Furetank continues to be a leader in developing modern intermediate product and chemical tankers

ENVIRONMENTAL CARE WITH QUALITY



APROPÅ BELÖNING:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



Worldwide Classification and Related Services

- Classification, Certification, Surveys & Approval
- Quality, Environmental, Health & Safety Management
- Technical and Technological Innovation:
Energy Efficiency & Environmentally Friendly Solutions



**BUREAU
VERITAS**

Move Forward with Confidence

www.veristar.com / www.bureauveritas.com / www.bureauveritas.se

KREA

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Föredömligt mottagande av befälselever

En väska med komradio, öronproppar och värdegrundspolicy hjälper befälselever på Stena Nautica att snabbt komma in i arbetet och gemenskapen ombord. Bakom idén står två sjöbefäl som i fjol belönades med 10 000 kronor av Sjömanshusstiftelsen.

Alla däckselever som kommer till Stena Nautica välkomnas numera med en specialanpassad kadettväska. Väskan innehåller allt från kommunikationsradio och varselväst till information om mattider och inloggningsuppgifter. Bakom innovationen står andrestyrman Christopher Stadelmann och befälhavare Jan-Eric Alcén.

– Jag vet själv hur bortkommen man känner sig som elev första gången på en ny båt. Med väskan vill vi att de ska känna sig mer välkomna och inkluderade, säger Jan-Eric Alcén.

Att något behövdes för att förbättra mottagandet av befälselever var de överens om. När Christopher Stadelmann tog sjökaptensexamen 2016 hade han gjort praktik på sju olika fartyg. Bemötandet var ungefär detsamma överallt. Han fick en hytt, lite kläder och en uppmaning att gå ner i mässen och ta en fika för att sedan möta upp på däck. Utrustningen var ofta bristfällig, det var svårt att hitta inloggningsuppgifter och det tog tid att lära sig sådant som ankomst- och avgångstider eller vem i besättningen som gjorde vad.

”Jag vet själv hur bortkommen man känner sig som elev första gången på en ny båt”

– För den som jobbar ombord är sådant här så självklart att man knappt tänker på att berätta om det. Men nu behöver våra elever inte längre lägga tid på att jaga rätt på uppgifter, allt de behöver finns samlat i väskan, säger Christopher Stadelmann och fortsätter.

– Normalt tar det någon månad att som elev lära känna en båt. Med väskan kan vi korta den tiden till ett par veckor och det är en vinst för både dem och för oss.



Christopher Stadelmann (tv) och Jan-Eric Alcén berättar att kadettväskan är mycket uppskattad bland deras befälselever.

Innehållet i väskan bygger till stor del på sådant som enligt rederiets egen policy ska tillhandahållas, såsom skyddshandskar, hörselproppar och varselväst. Men de har även kompletterat med en del annan bra-att-ha-utrustning liksom facklig information.

– Egentligen är det inga konstigheter, säger Jan-Eric Alcén. Men för den enskilde eleven är det här jättemycket värt och vi har fått positiv feedback från våra elever.

Nu hoppas de att rederiet ska låta dem gå vidare med idén och sprida väskan till fler av bolagets fartyg. De har också planer på att ta fram väskor anpassade för maskinavdelningen och intendenturen.

jan.eric.alcen@stenaline.com och christopher.stadelmann@stenaline.com



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2019

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det.

Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2018.

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

Fler vill ha svenskflaggade fartyg

Den svaga arbetsmarknaden ombord på svenskregistrerade handelsfartyg fortsatte under 2017, parallellt med handelsflottans fortsatta minskning. För befälhavarna med svenskt medborgarskap var minskningen mätt i sjödagar 7 procent under 2017 eller 18 procent på de fem åren sedan 2012. För svenska styrmän, maskinbefäl och ekonomiföreståndare har utvecklingen varit ännu sämre. En ljusglimt i statistiken för 2017 finns i form av fyra nybyggda fartyg i det svenska registret – och fler är på väg. *TEXT JAN ÖSTLUND*

En genomsnittlig dag under 2017 utförde svenska medborgare 2 405 sjödagar ombord på svenskregistrerade handelsfartyg om minst 100 brutto. Jämfört med 2012 var det 13 procent färre arbetstillfällen. Den officiella statistiken över bemanningen bygger på Transportstyrelsens register av mönstringspliktig personal.

Personalen i chefsställning har enligt statistiken haft en sämre utveckling än övriga svenska medborgare ombord, med en nedgång i sjödagar per dag om 8 procent på ett år och 21 procent på fem år. Hårdast drabbade är styrmännen, med en minskning av antalet sjödagar med 11 procent på ett år och 25 procent på fem år. Räknet i styrmännens utförda sjödagar för helår var nedgången från 85 000 sjödagar 2012 till 64 000 sjödagar 2017. Maskinbefälens och ekonomibefälens sjödagar per dag har under samma fem år båda minskat med 21 procent, och befälhavarnas med 18 procent.

När Sjöbefälen förra året rapporterade om denna statistik för 2016 ställde SARF och Svensk Sjöfart hopp till att nybyggen skulle börja tas in i det svenska registret. Statistiken för 2017 visar att de i viss mån fått rätt, även om det inte är frågan om någon kraftfull utveckling som fullt ut kompenserar för alla fartyg som avregistrerades eller såldes till utlandet 2017. Fyra nybyggen och två fartyg inköpta från utlandet kompenserade för hälften av den samtidiga minskningen med 12 fartyg, vilket innebar en nettominskning med 6 fartyg om minst 100 brutto.

Vill inte registrera fartyg utomlands

På senare tid har positiva nyheter kommit från redarhåll om att man kommer att ta in främst nybyggen men även

befintliga fartyg i det svenska registret. Ett av de rederierna är Furetank där Lars Höglund är vd. För Sjöbefälen berättar han att de bestämt sig för att sluta parenteserna med att ha sina fartyg registrerade på Färöarna, dit de flyttades 2009, enligt honom för att rädda företaget vid den snabba nedgången i ekonomin som var då. Nu pågår arbetet med att under 2018–2019 ta in två tidigare utflaggade fartyg och tre nybyggen i det svenska registret.

– Som ett familjeföretag på Donsö kan vi inte i längden ha fartygen registrerade utomlands, säger Lars Höglund. Vi har fått gehör på det mesta från politikerna och fackföreningarna när vi sagt vad som behöver uppfyllas för att ha fartygen i Sverige. Vi tror på framtiden för svensk sjöfart. Andra rederier är mer försiktiga och vill först se att vi lyckas med det här.

Färre flaggar ut

I en intervju i Sjöbefälen nr 2 2018 såg infrastrukturminister Tomas Eneroth överlag ljusst på framtiden. Enligt en aktuell kommentar till den nya statistiken tror han att nettoförändringen i antal fartyg kommer att bli positiv för 2018.

– Att vi nu ser, efter årtal av utflaggning, att flera rederier vill välja svenska flaggan visar att vår politik och vår ambition att stärka den svenska handelsflottan gör skillnad. Vi har arbetat målmedvetet med införandet av tonnagebeskattning och regelförenkling för sjöfarten, och det är såklart glädjande att veta att det nu innebär att den svenska handelsflottan i år kommer att växa.

Något som talar för att infrastrukturministern kan få rätt är att takten i utflaggningarna gått ned. Under 2015–2017 var det årligen bara 5 fartyg om minst 100 brutto som såldes till utlandet eller registrerades utomlands. År 2012 var den siffran 56 och då var de utflaggade fartygen även större. Idag är det ingen från officiellt håll som talar om att alla de fartygen kommer att återkomma till Sverige. Själva bytet är förenat med stora kostnader och rederierna kan vara inlåsta i utländska tonnage-skattesystem. **J Ö**



Sjömanskyrkan Stockholm

Sjömanskyrkan 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



IFSMA:s strategiplan 2017 – 2022

Den internationella befälhavarorganisationen International Federation of Shipmasters' Association, IFSMA:s huvudsyfte är att föra fram befälhavares syn på marin och maritim säkerhet samt att stärka en exklusiv, professionell status för sjökaptener, baserad på deras professionella ansvar gentemot både redare och samhället. *TEXT JÖRGEN LORÉN*

Under 2017 har IFSMA, varit representerat i de flesta sejourer som förevarit i IMO, där ett flertal valda IFSMA delegater deltagit aktivt i de olika arbetsgrupper som varit av intresse för befälhavarskrået.

Ett tätt samarbete med övriga organisationer i IMO, speciellt ITF, är en förutsättning för att lyckas när det gäller att få gehör för frågor som är av intresse

för sjöfolket. IMO:s generalsekreterare Kitack Lim har uppfattat IFSMA som en seriös aktör inom IMO och tackat för de insatser som gjorts under åren.

Ett samarbete som IFSMA deltagit i, är framtagandet av "Global Best Management Practices for protection against piracy and armed robbery".

IFSMA har under år 2017 blivit mer aktivt på sociala medier, vilket varit

lyckat då många medlemmar använder sig av bland annat facebook för att konversera och kommentera olika frågor som berör Befälhavarna.

Ett nyhetsbrev kommer ut regelbundet och IFSMA har även arbetat aktivt med att få in nya organisationer som medlemmar.

Kansliet i London är beläget på 202 Lambeth Road och bemannat av två personer, dock inte på heltid. Där verkar IFSMA tillsammans med flera andra sjöfartsrelaterade organisationer. Direktionen för IFSMA sammanträder kvartalsvis i London, då direktionen är representerad av medlemmar från hela världen deltar några över videolänk. **J L**

Under 2017 har även en strategiplan tagits fram där 5 frågeställningar kommer vara primära för arbetet mellan 2017 – 2022.

Dessa områden är enligt följande:

1. Kunskap hos fartygsbesättningar

- Inhämta medlemmarnas syn om inom vilka områden fartygsbesättningar behöver mer kunskap/utbildning.
- Delta i arbetet med utveckling av STCW.
- Stödja befälhavarna i deras kompetensutveckling.

2. Kriminalisering

- Påverka internationellt så att möjligheten att kriminalisera befälhavaren allt för lättvindigt begränsas i största möjliga utsträckning.
- Förutsättningar för att tillhandahålla försäkring till medlemmar så att juridisk assistans kan vara tillgänglig för enskild medlem.

3. Framtidens fartyg

- Påverka utveckling av framtidens fartyg.
- Befälhavarens roll ombord och iland.

- Skapandet av regelverk för framtida fartyg.

- Skapandet av regelverk för fartygsbesättningar i framtida fartyg.

4. Sjösäkerhet

- Befälhavarens förutsättning att utföra sitt arbete och sina förpliktelser.
- Bemanning – verka för att ta bort ogina vaktsystem såsom tvåvaktsystem 6/6.
- Arbeta för att minska den administrativa bördan.
- Att tydliggöra rederiernas ansvar i ISM systemet.

5. Kommunikation och information

- IFSMA ska vara Befälhavarnas internationella språkrör.
- Dela information av relevant betydelse för yrkesrollen.
- Att framförallt representera Befälhavarna i IMO, men även i andra relevanta organisationer och nätverk där yrkesfrågor förhandlas och diskuteras.



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

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

Stöd till bevarande av kulturhistoriska fartyg

Sjöhistoriska museet, som är en del av Statens maritima museer, fördelar nu 1 miljon kronor till bevarande av kulturhistoriskt värdefulla yrkesfartyg. I år fördelas pengarna till nio fartyg. De beviljade projekten rör bland annat reparation av träskrovet på ett fraktsegelfartyg, arbeten med ångmaskinen i ett passagerarfartyg och en ny mast till ett gammalt fraktfartyg. Fartygsägarnas engagemang är viktigt, tack vare deras insatser stävar många kulturhistoriskt värdefulla fartyg ut på våra vatten i sommar.

Sjöhistoriska museet, som är en del av Statens maritima museer, fördelar årligen 1 miljon kronor till bevarande av kulturhistoriskt värdefulla fartyg. Det ekonomiska stödet är viktigt – men det betalar bara en liten del av de verkliga reparationskostnaderna. I år var antalet ansökningar 36 stycken och den totala summan på ansökningarna 6,5 miljoner kronor.

– Det är dyrt att reparera äldre fartyg, det gäller både de som är byggda i trä och i stål. I år, 2018 fyller ångbåtstrafiken 200 år, och bland de fartyg som fått stöd finns arvet av denna tekniska revolution. Samtidigt vet de flesta att det traditionella segelfartygets träskrov och däck kräver noggrant underhåll och yrkeskunniga reparationer. På Statens maritima museer är vi medvetna om att ägarna till dessa flytande klenoder tar ett stort ansvar för detta viktiga kulturarv. Både kunskap och traditionell teknik behöver värnas för framtiden. Vi hoppas att stödet från oss bidrar till att upprätthålla landets historiska flotta – även om vi bara bidrar med en mindre del av kostnaderna, säger Fredrik Blomqvist, intendent på Sjöhistoriska museet.

God geografisk spridning

Bland de fartyg som får stöd i år finns ett av landets äldsta segelfartyg *Mina* som seglar i Vänerens vatten, ångaren *Trafik* som har Hjo som hemmahamn och bogserbåten *Harry* som finns i Lysekil.

– De historiska fartygen är viktiga för förståelsen av den mångfacetterade historien, till exempel genom olika karaktär på sjöfarten förr i tiden. Efter som yrkessjöfartens historia genom dess fartyg kan beskrivas över hela landet är vi glada att årets fördelning har fått en god geografisk spridning,

säger Fredrik Blomqvist, intendent på Sjöhistoriska museet.

Olika kategorier av fartyg

Fartygsstödet har delats ut av myndigheten sedan 1991 och kan i första hand sökas av ägare till före detta yrkesfartyg som k-märkts av Sjöhistoriska museet. Beslut om fördelningen sker i samråd med Arbetets museum, Riksantikvarieämbetet, Transportstyrelsen och rikstäckande föreningar för historiska fartyg.

– Vi lägger vikt vid att stödet fördelas mellan olika kategorier av fartyg till exempel segelfartyg, ångfartyg och motorfartyg men vi tar också hänsyn till hur tillgänglig fartygets verksamhet är för att många ska kunna få del av fartygens intressanta berättelser, säger Fredrik Blomqvist. (SJÖHISTORISKA MUSEET/ STATENS MARITIMA MUSEER)



Ångfartyget *Trafik* byggdes på Bergsunds mekaniska verkstad i Stockholm 1892.

Foto Sjöhistoriska museets arkiv

Mottagare av stöd till bevarande av historiskt värdefulla fartyg 2018

- Ångfartyget *Djurgården 3*, Stockholms stad och län
- Motorfartyget *Harry*, Lysekil, Västra Götalands län
- Segelfartyget *Linnéa*, Gamleby, Kalmar län
- Segelfartyget *Mina*, Lidköping, Västra Götalands län
- Ångfartyget *Polstjärnan*, Karlstad, Värmlands län
- Ångfartyget *Rex*, Hallstahammar, Västmanlands län
- Motorfartyget *Sydfart*, Kalmar kommun och län
- Ångfartyget *Trafik*, Hjo, Västra Götalands län
- Segelfartyget *Westkust*, Orust, Västra Götalands län

Bogserbåten *Harry* byggdes vid Brynäsvarvet AB Atlas i Gävle år 1887.
Foto Sjöhistoriska museets arkiv





Celebrating six decades of safe and clean shipping

We are very proud of the last 60 years and the company would like to thank all of you who have been, and still are, connected to us. We say thank you to all our customers, employees and suppliers. Together with all of you these 60 years have been successful and we look forward to many more years to come.

Visit our website for more information: www.terntank.com



TERNTANK
1958 - 2018

Pioneering for safety and clean shipping

Underminerar demokratin

Juristen Stig Gustafsson berättar om hur EU-domstolens makt ökar.

Alla har kanske inte förstått det men EU-domstolen är det mäktigaste organet inom EU. Den kan ensam överpröva EU-kommissionens beslut lika väl som den kan ingripa i beslut som fattats av medlemsstaternas olika myndigheter, inbegripet även domstolar. Utan egentlig debatt har det skett en maktförskjutning från de folkvalda till EU-domstolens jurister.

När EU-domstolen fattar ett beslut tar den till exempel inte hänsyn till om en medlemsstat redan är bunden av en ILO- eller FN-konvention eller Europarådets konvention om de mänskliga rättigheterna.

Bryter mot grundlagen

För svensk del är Laval-domen ett övertydligt exempel. EU-domstolen fann att principen om den fria rörligheten hade företräde före föreningsrätten och strejkrätten trots att det i EU-fördraget klart stadgas att EU inte är behörig att reglera förenings- och strejkrätten. I domen ställdes den svenska grundlagsfästa strejkrätten mot EU:s regler om fri rörlighet och etableringsfrihet.

Konsekvenserna av domen är allvarliga eftersom demokratiskt fattade beslut undermineras. Strejkrätten är dessutom skyddad enligt ILO:s konvention nr 87 och Europarådets konvention om mänskliga rättigheter som ju även skyddar rätten att vidta stridsåtgärder. ILO har också kritiserat Laval-domen ur den synpunkten.

Domstolen motiverade sitt beslut på föl-

jande sätt: "Även om det är riktigt att medlemsstaterna på områden som inte omfattas av gemenskapens behörighet har frihet att reglera förekomsten av ifrågavarande rättigheter och villkoren för att utöva dessa, så är medlemsstaterna inte desto mindre skyldiga att iakttå gemenskapsrätten vid utövandet av denna behörighet." I klartext: Domstolen struntar i förenings- och strejkrätten.

Kräver förhandsavgörande

EU-domstolen utövar sin makt även på andra sätt. Till exempel att kräva förhandsavgörande i EU-domstolen av mål i de nationella domstolarna. Från EU:s sida har man framhållit att ett mer "aktivt förhållningssätt" från svenska domstolars sida är nödvändigt om EU-rätten ska tillämpas korrekt i Sverige. Med andra ord: det är för få fall där svenska domstolar begär förhandsavgörande i EU-domstolen.

Med anledning av denna svenska obehågenhet att begära förhandsavgörande inledde EU-kommissionen för några år sedan ett så kallat överträdelseförfarande mot Sverige och krävde att särskilt HD, Högsta domstolen, med endast två förhandsavgöranden på tio år, i större utsträckning skulle skicka mål till EU-domstolen för förhandsavgörande. Sverige har också med anledning av denna EU-propå, som i själva verket är ett hot om att inleda en formell utredning om fördragsbrott, gjort vissa ändringar i lagstift-

ningen som innebär att åtminstone HD kommer att skicka fler fall till EU-domstolen för förhandsavgörande.

Även Tyskland reagerar

I Tyskland har man på senare tid insett att EU:s rättsutveckling försvagar den tyska demokratin. EU-domstolens domar är så oförutsägbara att den tyska Författningsdomstolen krävt egen inhemsk kontroll och övervakning av EU. Något som även vi i Sverige borde överväga.

Redan på 1980-talet röt Tysklands dåvarande förbundskansler Helmut Kohl till med anledning av ett avgörande i EU-domstolen som stod i strid med den tyska grundlagen. Han ansåg att om domstolen skulle fortsätta på den vägen måste Tyskland överväga nyttan med att vara medlem i EU.

Tyskland är ju inte vilket land som helst utan det ekonomiskt mest betydelsefulla landet i EU vilket kan vara förklaringen till att domstolen inom ett halvår i ett annat mål där samma princip var uppe till bedömning gjorde en helomvändning och intog en motsatt ståndpunkt jämfört med den i det första målet. Domstolen är alltså inte helt opåverkbar om reaktionen är tillräckligt kraftig. En annan lösning är att EU inrättar ett eget organ som har till uppgift att överpröva EU-domstolens beslut.

Från svensk sida, och alldeles särskilt från fackligt håll, har vi anledning att vara uppmärksamma på EU-domstolens rättspraxis och reagera på ett tidigt stadium, till exempel att i fall där ILO:s konventioner åsidosätts framföra klagomål till ILO och kräva att ILO agerar. **S G**



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*

Ordförande har ordet – Brand ombord!

Min sjökarriär inleddes 1980, 4/4 2018 hände det de flesta av oss fruktar mest: Brand ombord!

Efter en hektisk kustresa i Japan och Korea var vi nästan fullastade, max 1 000 av 63 000 m² tomt. Många be-
gagnade bilar i fartyget. 3 dygn efter Korea, just efter
middagen kom brandlarm från däck 1 akter, strax efter ett
till. Alle man till stationerna, jag till bryggan via hytten för
att hämta radion och varskodde samtidigt att det var två
larm från däck 1. Sökgruppen (en bra grej vi har i Wallenius,
jag har inte sett det i andra torrlastrederier) stack ner i last-
lådan för att "kolla".

Idenna sektion har vi tyvärr bara en kamera (Dk 4), vi såg
inget onormalt. Då det tredje brandlarmet kom, ville jag
själv bilda mig en uppfattning. Stack från bryggan (Dk 15)
till 1:an via trapphus och en kombinerad fläktrumma/nöd-
utgång. Inte tillstymmelse till rök eller värme, men då jag

öppnade dörren till 1:an kom det tjock svart rök! Stängde
genast och sade till sökgruppen att backa ut, varsko då de är
ute, vi släpper på CO2! På vägen upp hörde jag flera explo-
sioner, troligen sprängda hydraulrör, air-bags och bildäck, jag
lovat att det ökade adrenalinpåslaget!

Då sökgruppen var ute löste jag ut CO2 enligt tillverkarens
instruktion. Attans! Glömde kolla på klockan då jag drog
ventil 1. Det har nog gått 30 sekunder, i instruktionen står att
efter 90 sekunder skall huvudventilen öppna, då väntar jag en
minut till! Men nu måste väl den tiden gått? Huvudventilen är
ju fortfarande stängd, varför (svordom) händer inget???

Adrenalinet pumpar!

Fortfarande inget, står det fel, kanske sektionensventilen ska
öppna, det vore väl mer logiskt? Bort och kolla: Nej, allt

Mats Höglblom inspekterar skadorna efter branden.

Foto Martin Wahlbacke



är stängt. Bäst att vänta lite till, kanske såg jag fel på klockan i stressen? Det brinner, adrenalinet pumpar!

Varför funkar det inte??? (svordom)

Men vänta, det står en 4:a inom parentes i instruktionen, kanske betyder det att jag skall vänta 4 minuter? Nu har det gått minst 4 minuter, nu drar jag ventil 2 även om det inte står så i instruktionen.

FJONG! Där löste CO2:n ut! Det var ännu gött som vi säger i Göteborg.

Som jag nämnt är vår utlösningsinstruktion för koldioxid inte bra! Tre fjärdedelar av instruktionen (A2) är en rörtitning, jättebra för felsökning, men då det är brand och man behöver lösa ut, då skall det vara kortfattat och solklart! I skrivande stund pågår ett förbättringsarbete av utlösningsinstruktionen, så jag tror att tillverkaren kommer med en mer pedagogisk instruktion. Med tanke på konsekvenserna av en osläckt brand, kan vi som användare inte acceptera något annat!

Chiefen Gerhard som jag seglade med i Nihon och ACL sade: Det är bra om man kan lära av andras misstag, då slipper man göra dem själv! Så vad kan vi lära av detta?

Skulde detta hända mig igen, då skulle jag vid det tredje larmet avbrutit allt annat och satsat på CO2 så fort som möjligt! Då vi diskuterat brandskydd på sjömansskolan, sjöbefälsskolan, ombord och på kurser, då har jag fått intrycket att vi skall använda rökdykare, "CO2 är sista utvägen". Efter detta är CO2 första utvägen för mig!

Vi ombord är oerhört förvånade att det blev så stora skador på fartyget. Under de 25 minuterna från larmet till CO2:n släpptes på har däcksplåten bucklats 40 cm! Mycket värme gick genom lashing-hålen, en bil på däck 2 började brinna och på däck 3 började ett 20-tal bilar smälta och 5 fick punktering!

Då jag nu läser på om bränder (till exempel den utmärkta DNV-GL:s Fires on RO-RO decks) anges att en brinnande bil avger ca 3 MW energi efter 5 minuter, 5 minuter senare brinner omgivande bilar, och så vidare. Vad innebär det? Om du som läser detta är den som dammsuger hemma, då vet du att det blir varmt. Inte för att det är jobbigt, utan för att man har en kupévärmare bakom ryggen! Om man tänker sig att man skulle få plats med 2 500 dammsugare på fullt ös i volymen av ett badrum, då skulle där bli kolossalt varmt, det är den värmen en bil avger vid brand!

Det jag haft mest "Ågren" för, är att jag inte hade en tydlig instruktion för sökgruppen! Om Magnus eller Lasse skulle skadats eller värre, hur skulle jag kunna leva med det? Nu gäller: "Är det tydlig rök eller brand större än en papperskorg: Varsko och backa ut!"

HavKom:s brandspecialist sade angående att vi inte använt CO2:n på 18 år och att instruktionen inte är sol-

klar: "Om ni inte använder utrustningen oftare, då borde ni ha en IKEA-instruktion som en 5-åring kan följa"! Jag håller fullständigt med!

Min mångåriga skol- och arbetskamrat Janne nämnde att efter en maskinrumsbrand (för 20 år sedan) sa försäkringsbolaget: "maskinrumsbrand kostar en miljon kronor per minut från det larmet går till man släpper på CO2". Vi hade lastrumsbrand och kostnaden är inte jämförbar, men det är en mycket viktigt lärdom, varje extra minut innan man släcker kostar oerhört mycket!

IAtlantic Cartier brann nya bilar 2013, de låg till kaj, så Hamburgs brandförsvaret sa "vi tar över". De hade 296 brandmän, 93 fordon och en LUF 60, men lyckades inte släcka. Efter 8 timmar och 45 minuter användes fartygets CO2-anläggning, det var först då man fick släckt.

Det finns en mental tröskel mot att lösa ut CO2:n, för mig är den mycket lägre nu då jag provat på det! Rökdykare skulle jag kanske använda i "enkla" fall.

IArbetsmiljöverkets föreskrifter om rök- och kemdykning samt allmänna råd om tillämpningen (AFS 2007:7) står uttryckligt som allmänt råd till §5: "Rökdykning är den farligaste arbetsuppgift vi tillåter i Sverige [...]. Paragrafen bör tolkas så att rökdykning primärt är en livräddande insats. Invändig släckning genom rökdykning bör därför undvikas så långt detta är möjligt." Där talas om professionella brandmän som inte gör annat än att släcka bränder, övar släckning, brandscenarier och fysisk träning!

Hur kan jag då med gott samvete beordra in våra amatörer att försöka släcka?

Tänk detta scenario: Vi försöker släcka brand i 16 bilar. Från närmsta "vettiga" brandpost till branden är det 84 meter fågelvägen, då behöver rökdykarna hantera 100 meter trycksatt slang.

Iland använder man skyddsgrupper vid lång inträngningsväg. Säg 25 meter mellan grupperna, då behöver vi ha 3 skyddsgrupper som vardera har tillräckligt med slang för att rädda rökdykarna, totalt 8 rökdykare, 4x100 meter trycksatt slang (från en brandpost?) och lämpligen 4 rökdykareledare! Det faller på sin egen orimlighet!

Varje gång jag tänker på detta, blir alltid svaret: "CO2, och så fort som möjligt!"



MATS HÖGBLOM

”Rederiet är nära
sina anställda”



Vårvindarna i Halmstad är friska, men iskalla, när det vid lossning av diesel i Halmstad är dags att gå ombord på Furetanks *Fure West*. Hon har varit liggande här i ett halvt dygn i väntan på kajplats och ledig lots.

TEXT LENNART JOHNSON FOTO STEFAN F LINDBERG

HALMSTAD APRIL 2018

– Välkomna. Värst vad ni ser frusna ut, är skepparen Cristian Chiritas första ord på bryggan. Han förklarar att långa väntetider i väntan på kajplats hör till vardagen.

– Ofta händer det att planerna ändras och att vi får gå till en annan hamn än vad som var tänkt från början,

Fure West är en tanker på 17 557 Dwt som levererades 2006. Fartyget är ett av få i den svenskägda handelsflottan som går på miljövänliga bränslet LNG (liquefied natural gas), flytande naturgas. Konverteringen till LNG gjordes 2016.

Idag går *Fure West* med färöisk flagg. Vid lämpligt tillfälle i sommar kommer hon att skifta till blågul flagg. Besättningen under resan Halmstad–Malmö består av 14 man.

Kalmar hemmahamn

Teknisk chef Robin Albertsson gick i början av 2000-talet DU-linjen i Skärhamn, senare blev det sjöbefälsskolan i Kalmar, en stad som idag också är hans hemmahamn.

– Även om jag kommer från Göteborg trivs jag i Kalmar. Fast blåvitt kommer alltid att vara laget i mitt hjärta.

– Jag har inte ångrat en dag att jag började segla, fortsätter Robin.

Han började i Furetank som motorman 2008.

– Då hade vi svensk flagg men 2010 flaggades flottan om och fick Färöarnas flagg. För mig har det inte varit något problem att segla under annan flagg men visst är det OK att *Fure West* snart åter får den blågula flaggen i aktern.

– En positiv sak är att det blir enklare att ta ut pappaledighet, jag har en son som är tre år. Samtidigt innebär de fem veckorna hemma att jag regelbundet har mycket kvalitetstid med familjen.

Robin Albertsson stortrivs ombord och med Furetank.

– Rederiet är nära sina anställda och utvecklingsmöjligheterna genom olika projekt är stora för oss sjöanställda. Sam-

arbetet med den filippinska besättningen fungerar utmärkt.

Finns det riskökare ombord?

– Självklart, svarar Robin. Filippinierna vill ha ris till varje mål och det måste så klart respekteras.

Den gamla sjömansromantiken är ett minne blott.

– Ombord är jag fokuserad på jobbet och känner inget behov av att gå iland. De fem veckorna jag seglar är det jobbet som gäller. Hemma i Kalmar är jag mycket med grabben. Vi går ofta till simhallen.

Märks det någon skillnad med LNG?

– Nej, det kan jag inte påstå. Jag var med under konverteringen som gick smidigt. På sikt kommer säkert fler och fler svensk-kontrollerade fartyg att gå över till det mer miljövänliga LNG.

Finns det några nackdelar?

– Än så länge är det något högre servicekostnader och reservdelar är dyrare. Men när fler båtar går över till LNG kommer säkert kostnaderna att gå ner, tror Robin.

Han är övertygad om att en framgångsväg för svensk sjöfart är att satsa på ett högt miljö- och säkerhetstänkande.

– Svensk sjöfartsnäring måste vara i framkant vad gäller kvalitet och yrkeskunnande med tanke på den tuffa konkurrensen.

Helt vit båt

I båtar för 40–50 år sedan var det ofta vanligt med mycket alkohol ombord, något som en del besättningsmän inte klarade av att hantera. *Fure West* däremot är en helt vit båt. Under mina dygn ombord ser jag inte heller någon sitta och bolma i det lilla rökrummet.

– Det är otroligt skönt med vita båtar, förklarar Robin. Alkohol ska inte förekomma på arbetsplatser.

Har du några tankar på att gå iland i framtiden?

– Inte som jag känner det idag. Att jobba till sjöss är utvecklande. I maskin möter du ofta nya tekniska utmaningar.

Plötsligt märker jag att Robin ser lite stressad ut, börjar kika på klockan. Han förklarar att han innan nästa arbetspass vill hinna med en dryg timme på träningscykeln i gymmet. Liksom flera andra i besättningen är Robin en flitig gymbesökare. Att hålla kroppen i trim verkar vara en trend bland dagens sjöfolk.

För Robin Albertsson har träningen blivit en livsstil.

– Jag kommer i sommar ställa upp i en halv Iron man i Jönköping, berättar han. Därför blir det träning minst tio timmar i veckan när jag är ombord.

Är du med i facket?

– Nej, eftersom vi seglat under färöisk flagg har det inte känts aktuellt. Men jag går nog med i Sjöbefälsföreningen när *Fure West* får svensk flagg igen.

Ändrade livsstil

På bryggan berättar skepparen Cristian Chirita att han numera också tillhör motionärerna ombord.



Robin Albertsson.



Befälhavare Cristian Chirita.

– För ett tiotal år sedan vägde jag över 120 kilo, rökte och åt fel mat. Jag var på flera sätt en typisk gamla tiders sjöman. Men sedan flera år har jag insett vikten av att leva hälsosamt både för min egen och för min familjs skull, och för att orka med jobbet ombord.

Cristian har sitt ursprung i Rumänien. Han växte upp och gick sjöbefälsutbildningen i Constanta vid Svarta Havet. Idag bor han med sin familj i Wien.

– Efter att ha slutfört utbildningen seglade jag i flera år för franska rederier, berättar Cristian. Efter ett mellanspel i ett norskt rederi började jag på Furetank som styrman 2007.

– Det var på Furetank som min livsstilsförändring inleddes och jag steg för steg gick ned i vikt. På skandinaviska båtar uppmanas en hälsosam livsstil och gym ombord är en självklarhet.

– Alkoholförbudet är också viktigt och bra och gör att arbetsklimatet förbättras. På de franska båtarna var det en annan inställning och till varje mål serverades exempelvis alltid vin.

Något Cristian Chirita uppskattar är närheten till ägaren.

– Det känns att rederiet bryr sig om oss som jobbar ombord. Även om det är olika nationaliteter så fungerar vi bra tillsammans på *Fure West*. Jag har varit på båten sedan 2015 och var med när vi ställde om till LNG. Idag fungerar det utan problem även om det är få hamnar, än så länge, där vi kan bunkra bränslet.

Även om han trivs med sjölivet funderar Cristian på att på sikt gå iland och ändra yrkesinriktning.

– Visst går det idag smidigt att hålla kontakt med familjen genom textmeddelanden och att chatta via datorn, men det blir ändå inte samma sak. Jag saknar min familj hela tiden när jag är ombord och jag vet att de saknar mig. Min dotter är 8 år och min son är 11 och jag känner att jag vill följa deras utveckling mer på hemmaplan. Vi får se vad som händer i framtiden.

Kanske Cristian framöver jobbmässigt skulle kunna få nytta av sina språkkunskaper. Han talar, förutom rumänska, tyska, italienska, engelska, franska och förstår också spanska.

– Mina svenska språkkunskaper däremot är obefintliga eftersom arbetspråket ombord är engelska. Att vi framöver åter får svensk flagg blir säkert bra även om det rent praktiskt inte lär innebära så mycket för min del.

Cristian lever idag som han lär. När han

nästa gång är hemma i Wien igen blir det, förutom att umgås med familjen, en cykeltur mellan Wien och Bratislava.

– Att cykla längs vackra Donau är något alla borde göra för att finna frid, säger Cristian Chirita innan han börjar förberedelserna inför ankring utanför Malmö.

Från bilbyggare till sjöman

Andre fartygsingenjör Martin Karlsson började segla 2012 efter att ha gått sjöbefälsutbildningen i Kalmar. Han kommer från Uddevalla.

– Jag har inte ångrat en sekund att jag började till sjöss. Jobbet i maskin är intressant och omväxlande. Tidigare jobbade jag bland annat på linan på Saab i Trollhättan innan kursen, vilket inte var direkt stimulerande.

Så jobbet till sjöss har blivit som du har tänkt dig?

– Absolut! Ja, till och med bättre. Jag kan idag inte tänka mig en annan tillvaro. I släkten har jag för övrigt både sjömän och varvsarbetare.

I Furetanks tankbåtar har Martin seglat sedan 2015. *Fure West* mönstrade han på i januari och han gör nu sin andra törn.

– Arbetsuppgifterna är stimulerande. Visst låter vår rutt inte speciellt äventyrlig i och med att vi går i trafik i Nordeuropa. Men min uppgift är att göra ett bra jobb på en arbetsplats som rör på sig och det duger gott för mig. Utan tvekan är sjöjobbet det roligaste jobb jag har haft. Kamratskapet till sjöss är unikt och att jobba med filippinier fungerar utmärkt. Gänget här ombord är toppen.

Vad gör du lediga stunder ombord?

– Det blir att kolla en del på TV, spela TV-spel och jag läser en hel del. När jag läser handlar det om pappersböcker, jag är inte så förtjust i läsplattor, förklarar Martin.



Andre fartygsingenjör Martin Karlsson.



Bunkring av LNG, även på bilden till höger.



– Och så har jag regelbunden kontakt med tjejen hemma i Kisa. Vi ska ha vårt första barn i sommar så det blir många tankar på hur livet framöver kommer att förändras. Träning i gymmet blir det inte alls just nu eftersom jag skadade mig när jag lyfte vikter för en tid sedan.

– Veckorna hemma löptränar jag en del, tillbringar mycket tid i naturen och spelar en del golf.

Hur ser du på att segla under svensk flagg?

– Ärligt talat tror jag inte det spelar någon större roll vilken flagga det är, i alla fall inte lönemässigt. Visst får vi möjlighet till pappaledighet men med tanke på att vi är hemma så mycket lär det inte spela någon större roll.

Gänget i maskin går dagskift men har regelbunden jourtjänst. Martin är övertygad om att LNG är framtiden för sjöfarten.

– Sjöfarten har stora miljömässiga fördelar men måste naturligtvis ändå försöka minska sina utsläpp så mycket som möjligt. En del i denna nödvändiga minskning är LNG-drift.

Majoritet är filippinier

I dagens svenskägda storsjöflotta kommer ofta en stor del av besättningen från andra länder, främst från Filippinerna. *Fure West* är inget undantag. Åtta av de 14 som är påmönstrade i båten är filippinskt sjöfolk. Därav samtliga manskapsbefattningar.

Ett av tre filippinska befäl i båten är andre fartygsingenjör Ronel Magbanua. Han har seglat i 18 år, varav de senaste 13 i Furetanks båtar.

– För mig var det ett lyft att komma till

svenskägda båtar. Furetank är ett rederi som engagerar sig i sina ombordanställda. Att ha svenska arbetskamrater är heller inget problem. Tuffast med att börja segla på Nordeuropa var vintrarna. Jag hade aldrig sett snö och is tidigare och frös otroligt mycket den första vintern.

Ronel är gift och har tre barn 11, 7 och 2 år gamla. Hans kontrakt är på sex månader och som regel är han därefter i hemmet på norra Filippinerna i 6–8 veckor.

– Eftersom jag inte har lön under ledigheten kan jag inte vara hemma en längre period. Större delen av året är jag ombord.

Saknar du familjen när du är borta så långa perioder?

– Självklart gör jag det, svarar Ronel. Men vi filippinier är vana vid uppoffringar även om det känns tufft varje gång ledigheten är slut. Min hustru får ta hand om allt hemma och har också en liten business vid sidan om. Jämfört med ett jobb i

land på Filippinerna är min lön som sjöman hög och jag räknar med att behöva segla i flera år till.

Trots allt är det numera betydligt lättare för Ronel att ha regelbunden kontakt med familjen, genom att det finns internet ombord. Han och hustrun kommunicerar varje dag via textmeddelanden.

Hur ser du på att Fure West ska få svensk flagg?

– Det upplever jag enbart positivt. Vad jag förstår kommer jag då att arbeta på TAP-avtalet som bland annat innebär att jag omfattas av det svenska pensionsystemet, funderar Ronel Magbanua.

Dygnet i *Fure West* går snabbt och när skeppare Cristian med lotsens hjälp elegant har sett till att båten ligger stadigt vid kajplatsen i Malmös oljehamn är det dags att mönstra av. Vinden har mojnat betydligt och Färöarnas flagga slokar. Det känns nästan symboliskt. **L J**

Andre fartygsingenjör Ronel Magbanua.



STCW-kurser

**SAFETY
GRUPPEN**
SECURITY & SAFETY TRAINING



Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

BASIC SAFETY

23-24 april 18-19 sep
22-23 maj 16-17 okt
26-27 jun 30-31 okt



ADVANCED FIRE FIGHTING

23-24 maj
27-28 juni
19-20 sep
17-18 okt



CRISES CROWD MNG

25 maj
29 Juni
19 okt



MEDICAL CARE

7-9 maj
10-12 sep
22-24 okt



RESCUE BOAT

21 maj
25 jun
17 sep
15 okt



FAST RESCUE BOAT

22 maj
26 juni
18 sep
16 okt



2018

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

Andra utbildningsorter från norr till söder är; Kalix, Luleå, Stockholm, Örebro Göteborg och Helsingborg.

Safetygruppen är en godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen.



Grundkurser

BASIC SAFETY

14-18 maj
25 maj - 3 juni
28 maj - 1 juni
2-6 juli
30 juli - 3 aug
3-7 sep
8-12 okt



ADVANCED FIRE FIGHTING

7-9 maj
24-26 sep
29-31 okt



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

8 maj
29 maj
15 juni
11 okt
30 okt



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

7-8 jun
19-20 sep
17-18 okt



SHIP SECURITY OFFICER

15-16 maj



MEDICAL FIRST AID

24-25 maj
20-21 sep
11-12 okt



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

7-8 maj
28-29 maj
14-15 juni
10-11 okt
29-30 okt



FAST RESCUE BOAT

21-22 maj
25-26 juni
17-18 sep
15-16 okt



CROWD CRISIS MNG

3-5 juli
5-7 sep
8-10 okt



MEDICAL CARE

7-9 maj
10-12 sep
22-24 okt



Med reservation för eventuella ändringar.

BOKA DIN KURS DIREKT PÅ: safetygruppen.se

08-410 215 50



**ITP
PRI
SJÖ
OCH
SKÄR-
GÅRD**

Tom Möller är pensionskonsult på PRI Pensionstjänst som handlägger ansökningar och förfrågningar om sjöbefäls pension. Han har 40 års erfarenhet inom pensions- och försäkringsområdet och har arbetat som pensionskonsult i 25 år. TEXT ANNIKA HJERPE FOTO PRI

STOCKHOLM MAJ 2018

Vad är PRI och vad gör ni?

PRI är ett försäkringsbolag som garanterar pensionsåtaganden för arbetsgivare. Vi utreder rätten till pension, beräknar pensionens storlek och tar fram underlag för beslut om pension. Vi svarar också på frågor från både arbetsgivare och sjöbefäl. Efter att Sjöbefäls pensionen har blivit beviljad är det också PRI som betalar ut den. Vi skyddar pensionerna i händelse av arbetsgivarens konkurs och förutom att vi är ett försäkringsbolag har vi även administrationstjänster för de arbetsgivare som inte vill administrera pensionerna själva.

Varför finns sjöbefäls pensionen ITP-Sjö och ITP-Skärgrård?

Det är kollektivavtalsparterna som stiftat avtalen med möjligheten till förtida pensionsavgång på sjöbefälens eget initiativ. Möjligheten till förtida pension är ganska ovanlig nuförtiden. Det finns en historik genom att sjömansyrket förr var ett hårt arbete och många blev utslitna. Möjligheten till förtida pensionering blev då en hälsofråga för många som inte orkade jobba fram till ordinarie pension vid 65 år. I stället för att bli sjukpensionär kunde man då själv ansöka om förtida pension och få en frivillig avgång. Numera har mycket av de fysiska påfrestningarna i arbetet minskat, men i stället har de psykiska påfrestningarna ökat. Därför har avtalsparterna kommit överens om att möjligheten till förtida pension ska finnas kvar. Förtida pension kan man få tidigast från 60 års ålder.

Hur länge har man haft förtida pension för sjöbefäl?

Möjligheten till förtida pension avtalades 1970. Pensionsavtalet har i stort sett varit oförändrat under tiden, men 2014 ändrades ITP-Sjö så att den förtida pensionen blir reducerad vid pensionsavgång som sker mellan 60 och 62 års ålder. Samtidigt bestämdes också hur den förtida pensionen ska beräknas för de sjöbefäl som omfattas av ITP 1.

Hur många sjöbefäl utnyttjar möjligheten att ta ut förtida pension?

Ungefär 40 stycken per år.

Är det ungefär lika många som tar ut sjöbefäls pension varje år?

Antalet har varit ganska stabilt de senaste fem åren.

Hur kan det vara ekonomiskt möjligt att genom ITP-Sjö och Skärgrård kunna få samma pension vid 62 som vid 65?

Därför att det i avtalet om ITP 2, alltså inte ITP-Sjö-avtalet, finns en bestämmelse som säger att om man slutar arbeta tidigast vid 62 års ålder så får individen full pension från 65 år, den regeln följer ITP-Sjö och ITP-Skärgrård. Detta kallas slutbetalning och finansieras av Alecta med kollektiva medel utifrån de premier som arbetsgivarna betalar. Observera att slutbetalningen endast finns i ITP 2 och inte i ITP 1, som är ett helt annat pensionsavtal och därför inte kan jämföras med ITP 2.

Hur bekostas de förtida pensionerna i ITP-Sjö och Skärgrård?

Alla arbetsgivare som omfattas av avtalen betalar en bestämd procentsats på lönesumman för alla sjöbefäl. Dessa avgifter samlas i fonder som avtalsparterna bestämmer över. När de förtida pensionerna utbetalas hämtas sedan pengar från fonderna.

Hur påverkas den allmänna pensionen vid en förtida avgång?

Eftersom den allmänna pensionen baseras på en livsinkomstprincip blir den allmänna pensionen lägre när den tas ut om man har gått i förtida pension, jämfört med om arbetet hade fortsatt. För denna minskning finns det ingen kompensation, utan det är en ekonomisk konsekvens man får ta. Det är endast tjänstepensionen ITP 2 som kompenseras med slutbetalningen om pensionsavgången sker efter 62 års ålder.

Hur ska den som vill ansöka om sjö-

befäls pension – förtida pension göra?

Antingen är man säker på att man vill gå i pension eller så vill man fråga hur pensionen blir om man tar ut den. Då kontaktar man oss på PRI och får antingen en beräkning på den förtida pensionen eller en ansökningsblankett som man också ska lämna till arbetsgivaren som ska signa och intyga att man är anställd.

Får alla som ansöker om förtida pension enligt ITP-Sjö eller ITP-Skärgrård sin ansökan godkänd, eller måste särskilda villkor vara uppfyllda?

Det är ingen rättighet att få förtida pension, men det är en rättighet att ansöka. Det finns flera villkor som måste vara uppfyllda och kännedomen om villkoren är god bland sjöbefälen. Den vanligaste orsaken till att en ansökan inte blir godkänd är att man varit i utländsk tjänst och inte har omfattats av ITP-Sjö eller ITP-Skärgrård tillräckligt länge. En annan anledning är att man är sjuk. Om man är sjukskriven kan man inte få sjöbefäls pension, utan istället ska sjukskrivningen fortsätta eller omprövas till sjukersättning. Vi utreder och ger alla fakta i målet varefter kollektivavtalsparterna fattar beslut om sjöbefäls pensionerna. SARF och Sjöbefälsföreningen beslutar om ITP-Sjö respektive Almega och Sjöbefälsföreningen om ITP-Skärgrård. Av inkomna ansökningar godkänns 99 procent.

Måste den som ansöker ange godtagbara skäl till varför han eller hon vill ta ut pension i förtid?

Nej, det finns inga krav på skäl, därför har vi ingen anledning att utreda, det enda vi frågar är om det finns någon sjukdomsproblem.

Enligt pensionsuppgörelsen för den allmänna pensionen, som ännu inte är fastställd, kommer den så kallade riktåldern för pension att höjas från 65 till 66 år, lägsta åldern för pensionsuttag kommer succesivt att höjas från 61 till 64 år och rätten att jobba kvar kommer att höjas till 69 år i två steg. Tror du att det kommer att påverka ITP-Sjö och ITP-Skärgrård?

Det är avtalsparterna, arbetsgivarorganisationerna och arbetstagarorganisationerna, som har att förhålla sig till omvärldsförändringar. Vad pensionsuppgörelsen får för konkreta konsekvenser, om och när den fastställs, är det sedan upp till avtalsparterna att förhandla om. **A H**

TEMA

PENSION FÖR SJÖBEFÄL

SE HELA DIN PENSION
ÖPPNA OCH SE HU

Det statliga pensionssystemet ger ett grundskydd och de kollektivavtalade pensionsförsäkringarna, ITP, är komplement till den statliga försäkringen. ITP-Sjö och ITP Skärgård är Sjöbefälsföreningens egna pensionsplan som reglerar förtida pension för sjöbefäl mellan 60 och 65. Sjöbefäls pensionen är inbakad i hela ITP-planen och är en kollektiv försäkring som många är med och betalar, men ganska få kan utnyttja. TEXT ANNIKA HJERPE

Demo P
Vägen 14
123 45 Land

on på webben!
ir du gör.

B

erson
lsorten

Sjöbefälspension =

Din pension består av olika delar. Den allmänna pensionen från Pensionsmyndigheten som alla får, tjänstepensionen från arbetsgivaren som de flesta får och det frivilliga privata pensionssparandet, som en del har.

STOCKHOLM FEBRUARI 2018

Alla som betalar skatt får allmän pension genom att staten tar ut en viss del av lönen och av andra skattepliktiga ersättningar, som exempelvis föräldrapenning och A-kassa. Det är den allmänna pensionen som det brandgula kuvertet från Pensionsmyndigheten handlar om. En del av den allmänna pensionen kallas premiepension och den delen av pensionen kan du välja att placera i fondval eller låta ligga kvar i det statliga förvalet, Sjunde AP-fonden.

Den högsta inkomst som ger rätt till allmän ålderspension i år är en månadsinkomst på 42 031 kronor. Summan räknas fram med inkomstbasbeloppet som för 2018 fastställts till 62 500 kronor.

Tjänstepensionen kallas också ibland avtalspension och betalas in av arbetsgivaren. Tjänstepensionen regleras i kollektivavtal mellan arbetsgivare och fackförbund och de flesta anställda får tjänstepension. Anställda vars arbetsgivare inte har kollektivavtal får inte tjänstepension automatiskt.

Född före eller efter 1979

ITP är kollektivavtalad tjänstepension för privatanställda tjänstemän och har två pensionsplaner, ITP 2 och ITP 1.

ITP 2 är förmånsbestämd pension, vilket innebär att storleken på pensionen är bestämd på förhand, men inte premien. ITP 1 är premiebestämd pension, vilket innebär att premien är bestämd på förhand, men inte storleken på pensionen.

Huvudregeln är att den som är född 1978 eller tidigare tillhör ITP 2 och den som är född 1979 eller senare tillhör ITP 1.

Anslutet före eller efter 2006

Observera att ITP 1 också kan gälla för alla som är anställda i ett företag som anslöts till ITP efter den 25 april 2006. För den som ska byta jobb kan det därför

vara bra att ta reda på vilken ITP-plan den nya arbetsgivaren tillhör och om ett eventuellt byte av ITP-tillhörighet kan påverka den egna pensionen negativt.

Sjöbefälspension är förtida pension

Avtalen om sjöbefälspension, ITP Sjö och ITP Skärgård, skiljer sig från det allmänna ITP-avtalet när det gäller rätten att ta ut pension i förtid. Sjöbefälspensionen beräknas på två olika sätt beroende på vilken ITP-plan du tillhör, ITP 2 eller ITP 1.

Tanken med avtalet om sjöbefälspension är att den pension som utbetalas vid pensionering från 60 års ålder ska vara ungefär 10 procent lägre än den beräknade pensionen hade blivit vid pensionering från 65 års ålder. Vid pensionering från 61 ska pensionen vara ungefär 5 procent lägre än den beräknade pensionen från 65 och vid pensionering från 62 ska pensionen bli som den beräknade pensionen från 65 års ålder. För att omfattas av sjöbefälspension ska du ha jobbat minst sex månader under de senaste fem åren.

Förmånsbestämd ålderspension ITP 2

Utgångspunkten för pensionsberäkningen av ITP 2 är årslönen vid pensioneringen, den kallas pensionsmedförande lön.

Lönehöjningar som har varit större än höjningen av inkomstbasbeloppet fem år innan pensionen får dock inte räknas med. Inkomstbasbeloppet beräknas av Pensionsmyndigheten och speglar inkomstutvecklingen. I november varje år publiceras nästkommande års inkomstbasbelopp.

Mellan 2017 och 2018 höjdes inkomstbasbeloppet från 61 500 till 62 500, alltså med 1,6 procent. För den som ska gå i pension 2018 får lönen inte ha ökat med mer än höjningen av inkomstbasbeloppet mellan 2014–2018, från 56 900 till 62 500, det vill säga 9,84 procent. Det här kallas lönekapning.

Den årliga pensionen räknas som en procentdel av den pensionsmedförande lönen, med eventuell lönekapning borträknad. Beräkningen görs genom att först dela in den pensionsmedförande lönen i tre storleksnivåer:

- 1) Upp till 7,5 inkomstbasbelopp (upp till 468 750 kronor i årslön 2018).
- 2) Mellan 7,5 och 20 inkomstbasbelopp (från 468 750 kronor upp till 1 250 000 kronor i årslön 2018).
- 3) Mellan 20 och 30 inkomstbasbelopp (från 1 250 000 kronor upp till 1 875 000 kronor i årslön 2018).

Den högsta årliga pension som kan beviljas vid uttag av pension från 60 till 62 års ålder är ett belopp motsvarande 7,5 inkomstbasbelopp, 2018 innebär det 468 750 kronor.

Sjöbefälspension och ITP 2

Sjöbefäl som går i pension vid 60 års ålder vars slutliga årslön uppgår till högst 20 inkomstbasbelopp får 61 procent av sin pensionsmedförande årslön i årlig pension fram till och med 65-årsdagen. De sjöbefäl vars slutliga årslön uppgår till mellan 20 och 30 inkomstbasbelopp får 30,5 procent av sin pensionsmedförande lön. Tjänstepensionen efter 65 år beräknas för lönenivå 1 med 6 procent, för lönenivå 2 med 61 procent och för lönenivå 3 med 30,5 procent – utöver den statliga pension som intjänats.

Sjöbefäl som går i pension vid 61 års ålder vars slutliga årslön uppgår till högst 20 inkomstbasbelopp får 63 procent av sin pensionsmedförande lön i årlig pension fram till och med 65-årsdagen. De sjöbefäl vars slutliga årslön uppgår till mellan 20 och 30 inkomstbasbelopp får 31,5 procent av den pensionsmedförande lönen. Tjänstepensionen efter 65 år beräknas för lönenivå 1 med 8 procent, för lönenivå 2 med 63 procent och för lönenivå 3 med 31,5 procent – utöver den statliga pension som intjänats.

Privatanställda tjänstemän som omfattas av ITP 2 har från 28 års ålder även en kompletterande ålderspension, ITPK. Arbetsgivaren betalar varje månad två procent av lönen till ITPK som innehåller

= förtida pension

egen ålderspension, ett valbart familjeskydd och ett valbart återbetalningsskydd. ITPK är premiebestämd och genom ITPK-valet väljer du själv förvaltare av ITPK-premien. Sjöbefälspensionen minskas med det belopp som ITPK-pensionen ger.

Pension vid 62, 63 eller 64 och ITP 2
Sjöbefäl som går i pension vid 62, 63 eller 64 års ålder, vars slutliga årslön uppgår till högst 20 inkomstbasbelopp får 65 procent av sin pensionsmedförande lön i årlig pension fram till och med 65-årsdagen. De sjöbefäl vars slutliga årslön uppgår till mellan 20 och 30 inkomstbasbelopp får 32,5 procent av den pensionsmedförande lönen. Tjänstepensionen efter 65 år beräknas för lönenivå 1 med 10 procent, för lönenivå 2 med 65 procent och för lönenivå 3 med 32,5 procent – utöver den statliga pension som intjänats.

För de sjöbefäl som går i pension vid 62, 63 och 64 års ålder görs inte någon reduktion för ITPK-pensionen och det finns inte heller något tak för högsta årliga pension.

Alla beräkningar förutsätter att du har arbetat inom ITP-systemet i 360 månader. För den som har arbetat färre månader reduceras pensionen till 360 dividerat med antalet arbetade tjänstemånader. Ett exempel på tid som ska avräknas på det här sättet är tid då någon har omfattats av en alternativ pensionslösning, exempelvis en K-försäkring enligt Internationaliseringsavtalet.

Premiebestämd ålderspension ITP 1
ITP 1 innehåller inte någon bestämd pensionsförmån som beräknas från en pensionsmedförande lön, istället reglerar systemet hur stora premier arbetsgivaren ska betala in, men det säger ingenting om hur stor pensionen blir.

För sjöbefäl som tillhör ITP 1 och går i pension vid 65 har arbetsgivaren betalat in 4,5 procent av lönen för årslöner på upp till 7,5 inkomstbasbelopp. För årslöner på mer än det har arbetsgivaren betalat in 30 procent av lönen.

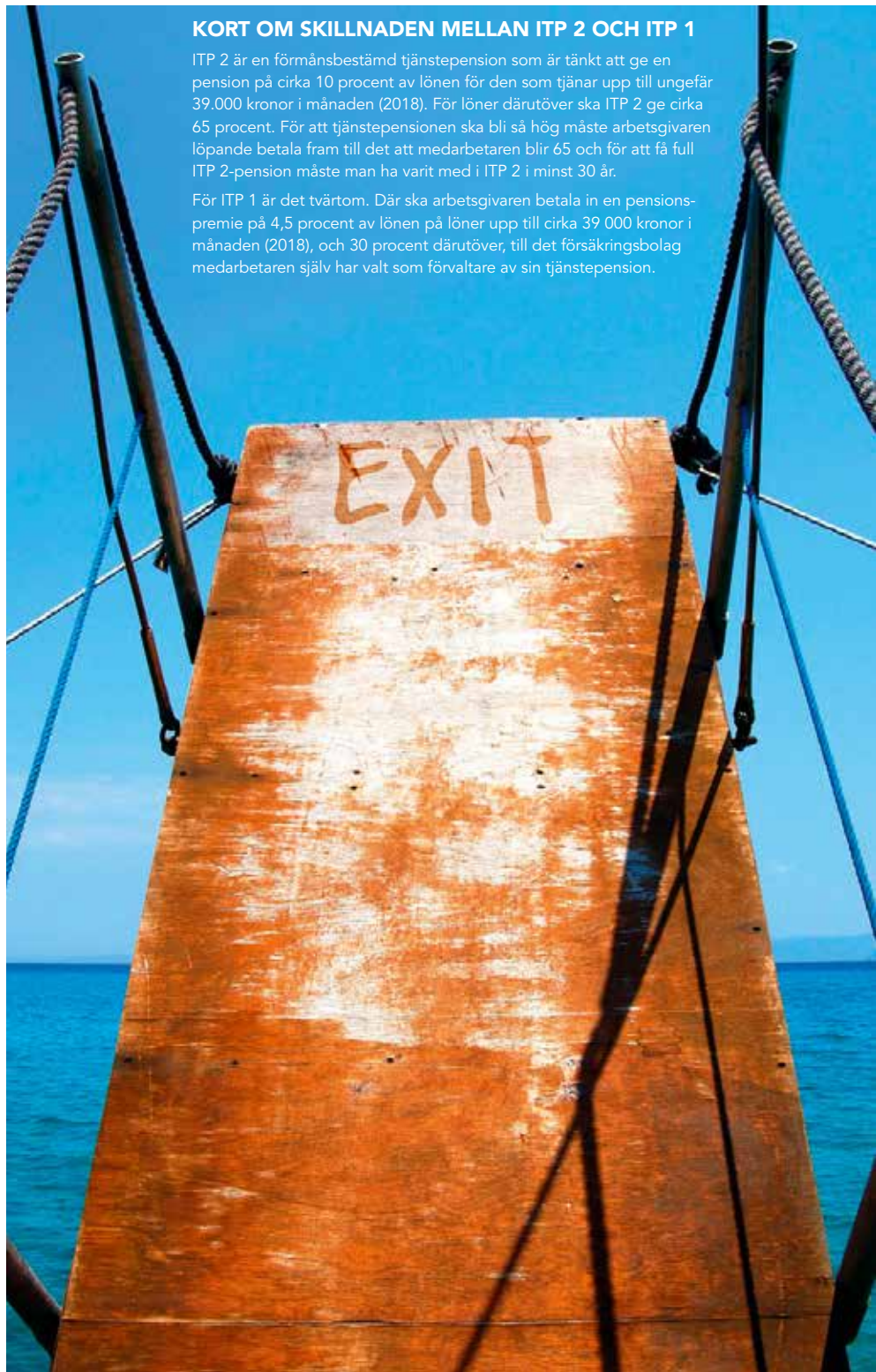
Sjöbefälspension och ITP 1

För sjöbefäl som tillhör ITP 1 och vill gå i pension innan de fyllt 65 görs en pensions-

KORT OM SKILLNADEN MELLAN ITP 2 OCH ITP 1

ITP 2 är en förmånsbestämd tjänstepension som är tänkt att ge en pension på cirka 10 procent av lönen för den som tjänar upp till ungefär 39.000 kronor i månaden (2018). För löner därutöver ska ITP 2 ge cirka 65 procent. För att tjänstepensionen ska bli så hög måste arbetsgivaren löpande betala fram till det att medarbetaren blir 65 och för att få full ITP 2-pension måste man ha varit med i ITP 2 i minst 30 år.

För ITP 1 är det tvärtom. Där ska arbetsgivaren betala in en pensionspremie på 4,5 procent av lönen på löner upp till cirka 39 000 kronor i månaden (2018), och 30 procent därutöver, till det försäkringsbolag medarbetaren själv har valt som förvaltare av sin tjänstepension.



förmånsberäkning. Det kallas Beräknad pension från 65 års ålder, eller beräkningsunderlaget. Först beräknas den pension sjöbefålet ska få från 65 års ålder.

I beräkningsunderlaget ingår pensionen från det allmänna pensionssystemet, ITPK, eventuellt fribrev från ITP 2, det vill säga redan intjänad tjänstepension inom ITP 2, och ITP 1-pensionen som beräknas som om premier har betalats in fram till 65-årsdagen. Sedan bestäms den förtida pensionen till en viss procentandel av den uträknade ålderspensionen.

Sjöbefäl som går i pension vid 60 års ålder får i årlig pension 90 procent av beräkningsunderlaget. Ett tak på 7,5 inkomstbasbelopp gäller för den högsta årliga pensionen.

Sjöbefäl som går i pension vid 61 års ålder får i årlig pension 95 procent av beräkningsunderlaget. Ett tak på 7,5 inkomstbasbelopp gäller för den högsta årliga pensionen.

Sjöbefäl som går i pension vid 62, 63 eller 64 års ålder får i årlig pension 100 procent av beräkningsunderlaget. Något tak för den högsta årliga pensionen finns inte.

Att gå i pension

Den allmänna pensionen ansöker du om hos Pensionsmyndigheten. Ansökan ska göras minst tre månader innan du vill ta ut din pension. Ansökan om sjöbefäls pension kan göras tidigast ett år innan den planerade pensionen. Det går att skjuta fram pensioneringen i tre månader men efter det krävs en ny ansökan.

Ansökan om sjöbefäls pension görs på en särskild blankett från PRI Pensions garanti. Med ansökan lämnas en fullmakt som ger PRI rätt att kontrollera andra försäkringar som har betydelse för pensionen. PRI kontrollerar också att villkoren för att få ut sjöbefäls pension uppfylls och beräknar pensionen. Ansökan prövas av en särskild pensionsdelegation med representanter för både SBF och Sarf respektive Almega, för att sjöbefäls pension ska beviljas krävs ett enhälligt beslut.

Den pensionär som vill ha rätt att arbeta högst åtta timmar per vecka, eller 104 timmar under en tremånadersperiod, det finns också en övre lönegräns. För den pensionär som arbetar mer än vad som är tillåtet kan pensionen dras in och utbetald pension kan återkrävas. För att därefter få fortsatt rätt till pension ska en försäkran om att arbetsreglerna följs lämnas in varje år och om den pensionerade har arbetat ska uppgift om intjänad lön tas med. **A H**

ITP-Sjö och ITP-Skärgård

ITP-avtalet är det grundläggande avtalet om tjänstepension för privat-tjänstemän och är slutet mellan PTK och Svenskt Näringsliv.

Avtalet ITP-Sjö är slutet mellan Sjöbefälsföreningen, SBF, och Sjöfartens arbetsgivareförbund, Sarf.

Avtalet ITP Skärgård är slutet mellan SBF och Almega Tjänsteföretagen Turism & Sjöfart.

Sjöbefäl som är medlemmar i SBF och arbetar hos en privat arbetsgivare som har kollektivavtal med SBF har rätt till sjöbefäls pension från och med 60 års ålder, om nedanstående krav uppfylls:

- En pågående anställning måste avslutas på initiativ av sjöbefålet och inte av arbetsgivaren, syftet ska vara att gå i pension.
- Det går inte att kombinera en fortsatt anställning med sjöbefäls pension.
- Arbetsgivaren ska ha betalat in premier till ITP-systemet under tiden närmast före pensioneringen, premier måste ha betalats in under minst tre år, räknat fem år bakåt i tiden.
- Det går inte att kombinera kompensationsledighet eller semester med sjöbefäls pension, sådan ledighet ska i stället läggas ut som förlängd anställningstid innan sjöbefäls pension beviljas.
- Om kompensationsledighet har tagits ut i pengar innan pensionsansökan görs beviljas inte pension förrän ett år efter kontantuttaget.
- Sjöbefäl som får annan pension från sin arbetsgivare kan inte samtidigt få sjöbefäls pension.

Innehållet i ITP

Tjänstepensionen ITP består av ålderspension, sjukpension och efterlevandeskydd, som är ett skydd för din tjänstepension till dina anhöriga, om du skulle gå bort.

ITP 2 innehåller:

- ålderspension
- sjukpension
- familjepension.

Den anställda har dessutom ITPK som innehåller:

- kompletterande ålderspension
- valbart återbetalningsskydd
- valbart familjeskydd.

ITP 1 innehåller:

- ålderspension
- sjukpension
- familjeskydd
- återbetalningsskydd.

Lite kort om Collectum

- 2,3 miljoner människor har tjänstepensionen ITP.
- 35 000 företagskunder har tecknat ITP för sina anställda.
- 2017 förmedlade Collectum 39 miljarder kronor i premier till försäkringsbolagen.
- Collectum skickar ut det röda kuvertet med tjänstemännens årsbesked.
- Collectum ägs av Svenskt Näringsliv och PTK.
- På Collectums "Mina sidor" kan du kolla din inrapporterade lön, se dina val, välja förvaltare, flytta intjänat kapital och välja skydd.
- Collectums webbplats pratapension.se ger på ett enkelt och lättillgängligt sätt svar på vanliga frågor om pension.



Källa: Collectum

Om du har frågor om din pension kan du kontakta Sjöbefälsföreningens samarbetspartner Wavelink, kontaktuppgifter hittar du på vår webb.

Kolla Collectum

Knutpunkten för Industrins och handelns tilläggs pension, ITP, din kollektivavtalade tjänstepension, är Collectum. Det innebär att de upphandlar de försäkringsbolag som ska förvalta ITP-pengarna och fungerar som länk mellan tjänstemän, arbetsgivare och försäkringsbolagen.

LULEÅ APRIL 2018

Collectum ägs av PTK och Svenskt Näringsliv och är fristående från alla försäkringsbolag. De tjänar alltså ingenting på att någon väljer det ena eller det andra försäkringsbolaget utan verksamheten finansieras av en avgift som tas ut på de premier som arbetsgivarna betalar in.

För att Collectum ska kunna räkna fram din tjänstepension måste din arbetsgivare rapportera in din lön. Arbetsgivare behöver också rapportera in alla förändringar som påverkar de anställdas pensioner och de premier som de betalar in till ITP-planen.

Kan kolla om det stämmer

För ITP 2 ska arbetsgivaren rapportera in den pensionsmedförande årslönen. Varje gång den avtalade månadslönen ändras för en anställd ska även det rapporteras.

För ITP 1 ska arbetsgivaren rapportera in alla anställdas utbetalda bruttolöner varje månad, lön och tillägg till lön ska tas med, men inte kostnadsersättningar. Du kan lätt kontrollera din inrapporterade lön. För att logga in på "Mina sidor" collectum.se/sv/Privat/ behöver du ha ett svenskt Bank-id.

För att ta reda på om det stämmer i Collectum måste du kolla om den pensionsmedförande lönen stämmer. Den pensionsmedförande lönen inom ITP 1 är den utbetalda bruttolönen. Om det visar sig vara fel får arbetstagaren sina saknade pengar insatta, sedan driver Collectum in pengarna från arbetsgivarna. Detsamma gäller om arbetsgivaren inte längre finns kvar, men då sker ingen indrivning.

Fel inrapporterad lön

När Stefan Wengelin, maskinbefäl på isbrytaren *Frej*, gick in för att kolla sin inrapporterade lön upptäckte han att fel lön var rapporterad, dessutom hade ingen lön alls rapporterats in på flera månader.

För Stefans del löstes problemet enkelt.



Stefan Wengelin.

Foto Annika Hjerpe

När han kontaktade sin arbetsgivare för att påtala felet visade det sig att de redan visste om att inrapporteringen inte var gjord för flera medarbetare och jobbade på att korrigera det som inte stämde.

– Jag fick väldigt bra bemötande från kontoret om detta, de jobbar med att rätta upp felet. Det är ett omfattande arbete för dem, men det är på gång, säger Stefan.

Blir oftast rätt

Det förs idag ingen löpande statistik över dem som kontaktar Collectum om fel inrapporterad lön. Tomas Carlsson, pensionsexpert på Collectum, tror dock inte att det är särskilt vanligt att det blir fel.

– Men det kan bli fel lön rapporterad så man bör kontrollera om lönen stämmer lite då och då och det kan man göra via Mina sidor. Det är viktigast för dem som har ITP 1 att kolla eftersom det som är pensionsgrundande är den månadslön som har betalats ut. För ITP 2:or är det inte lika viktigt eftersom för dem är det den avtalade månadslönen gånger 12,2 som ska rapporteras in och den ändras ju normalt bara en gång om året, säger han.

Om lönebegreppet

Lönebegreppet för tjänstemän är summan av fast kontant månadslön, naturaförmåner och det genomsnittliga månadsvärdet av provision och tantiem. Eftersom den pensionsmedförande lönen för sjöbefäl skiljer sig något från övriga tjänstemäns har vissa justeringar gjorts i ITP-avtalet.

ITP 2 sjö, arbetsgivaren anmäler årslönen vid nyanställning och vid löneändring. Den pensionsgrundande lönen är summan av:

- den fasta månadslönen (tarifflönen eller så kallad enhetslön) gånger 12 inklusive pensionsgrundande vivre
- lönetillägg som pensionsavgiften ska beräknas på, enligt Råd och anvisningar
- så kallad merlön till befälhavare och vaktfri maskinchef.

För anställda med schemalagd tjänstgöring ombord eller med varierande lön under året beräknas grundlönen som medellönen för ett helt kalenderår.

ITP 1 sjö, arbetsgivaren anmäler månadslönen varje månad. Den pensionsgrundande lönen är summan av:

- den fasta månadslönen (tarifflönen eller så kallad enhetslön)
- pensionsgrundande vivre
- lönetillägg som pensionsavgiften ska beräknas på, enligt Råd och anvisningar
- så kallad merlön till befälhavare och vaktfri maskinchef.

Utöver det ska arbetsgivaren lägga till 15 procent av eventuell kontant utbetald lön som du får, och som inte redan har räknats in i summan ovan, det kan exempelvis vara semesterersättning och övertidsersättning.

Källa Collectum

Collectum har cirka en miljon aktiva försäkrade, det vill säga personer med ITP vars arbetsgivare varje månad rapporterar in pensionsmedförande lön. Räknar man med dem som haft ITP och antingen nu är pensionärer eller har bytt arbetsgivare och inte längre har ITP, handlar det om cirka 2,3 miljoner försäkrade. **A H**



Tomas Carlsson.

Foto Collectum

Byte kan påverka

ITP-systemet består av två olika tjänstepensionsplaner, ITP 1 och ITP 2. Hur mycket pension du till slut får beror på flera saker, som hur bra avkastningen blir, hur höga avgifterna är och hur många inbetalningar som hinner göras innan du går i pension. Men påverkas pensionen för den som flyttas från ITP 2 till ITP 1?



STOCKHOLM MAJ 2018

– När ITP 1 infördes 2007 sade man att alla som har ITP 2, alltså de som är födda före 1979, ska fortsätta ha ITP 2 och alla som kommer efter ska få en pension som med vissa förutsättningar ska bli ungefär lika stor som ITP 2. Beräkningar visade att det behövdes cirka 4,5 procent av lönen upp till 7,5 inkomstbasbelopp, alltså cirka 39 000 kronor i månaden under 2018, och därutöver 30 procent. ITP 2:orna kom in i ITP-systemet vid 28 års ålder, men man insåg att för att ITP 1:orna skulle kunna tjäna ihop lika mycket pension behövde de komma in i systemet redan vid 25 års ålder, säger Dan Wallberg, pensionsexpert på PTK.

Han har arbetat som pensionsexpert i mer än 30 år och fick i år utmärkelsen Årets pensionsspecialist 2017. Han är särskilt kunnig om ITP-planen och förhandlar pensioner hos PTK.

Byte av ITP-plan

Hur ett eventuellt byte från ITP 2 till ITP 1 slår är väldigt olika och man kan inte fastställa någon särskild brytpunkt för när det påverkar pensionen mer eller mindre.

– Den som är över 40 ska ha lite koll på vad som händer vid en flytt från ITP 2 till ITP 1, men det finns ingen egentlig brytpunkt, hur det slår på pensionen beror bland annat på lönen. Om man byter jobb ofta kan ITP 1 vara att föredra, det man tjänar in i ITP 2 förräntas inte med försäkringsbolagets avkastning, men det gör det som intjänats i ITP 1. Det innebär oftast att ju längre tid det är kvar till pension, desto större chans att det blir bra om man måste byta till ITP 1 när man byter anställning, förklarar Dan Wallberg.

– Det är otroligt individuellt. Om ett bolag som bara har ITP 1 tar över personal som har både ITP 1 och ITP 2, kan ingen

med hundra procents säkerhet säga att det är till det sämre för alla. Men med ganska stor sannolikhet ger en övergång till ITP 1 troligtvis en sämre pension för många, åtminstone för dem som är lite äldre. ITP 1-systemet är inte gjort för ITP 2:or som går över till ITP 1 utan det är gjort för de yngre, födda efter 1979, fortsätter han.

Inrangeringsförhandling

Det kan vara bra att veta att om en person som är född före 1979 arbetar på ett företag med enbart ITP 1, och därför har placerats i ITP 1, byter jobb till ett företag med ITP 2, blir han eller hon automatiskt placerad i ITP 2. För någon som exempelvis flyttat till Sverige i vuxen ålder, eller av annan anledning inte har tjänat in ITP 2 sen 28 års ålder, kan det vara fördelaktigare att då vara kvar i ITP 1. Men för dem som tjänat in sin ITP i ITP 2 sen 28 års ålder är det generellt sett bättre att vara kvar i ITP 2, och kanske då även bättre att flyttas tillbaka dit efter en utflykt i ITP 1. Och självklart kan de som är födda efter 1979 aldrig tillhöra någonting annat än ITP 1.

ITP 2 blir dyrare och dyrare för arbetsgivaren ju äldre arbetstagaren blir och med ITP 1 är det, i förhållande till lönen, samma kostnad hela tiden.

– De som är äldre än 40 år bör fundera över vad det finns för alternativ till att flyttas över till ITP 1. Generellt är nog ITP 2 något dyrare än ITP 1 sett över tid. Den stora skillnaden är att med ITP 2 vet du vad du får i pension i och med att det är en viss procent av din lön. Med ITP 1 vet du aldrig hur stor din pension blir, bara hur mycket arbetsgivaren betalar in.

Dan Wallberg berättar att det, vid en verksamhetsövergång, till ett företag som bara har ITP 1, brukar ske en så kallad inrangeringsförhandling. Det innebär att man bland annat tittar på hur man ska hantera pensioner för sina anställda efter-

som det övertagande företaget har ett annat pensionssystem.

– Det vanligaste är att de som är över 60 år och de som är långtidsjuka får ligga kvar i den tidigare pensionsplanen ITP 2. Vid inrangeringen förhandlar facket med arbetsgivaren om hur man ska göra, hur långt man ska gå med vilka som får ligga kvar i ITP 2. Arbetsgivaren har ingen skyldighet att låta arbetstagarna vara kvar i ITP 2 och arbetsgivarna brukar tycka att är lättare att veta vad det kostar med ITP 1. Men facket kan exempelvis be arbetsgivaren om en liten extrapremie för de anställda som man kan misstänka får sämre förutsättningar om de måste flyttas från ITP 2 till ITP 1. Det finns inom ITP-planen bra möjligheter att betala in kompletterande premier till ITP 1, och det är inte alls ovanligt att man är överens om det. Det ger ju då ingen anställd sämre förutsättningar än tidigare.

Inte fastställt än

Alla riksdagspartier utom Vänsterpartiet och Sverigedemokraterna har deltagit i en pensionsgrupp som har kommit överens om framtidens pensionssystem. Enligt pensionsuppställningen kommer lägsta åldern för pensionsuttag att höjas från 61 till 64 år. Rätten att jobba kvar kommer att höjas i två steg från 67 till 68 år 2020 och från 68 till 69 år 2023, då den så kallade riktåldern för pension också höjs, från 65 till 66 år.

– Det här är inte fastställt än och det behövs massvis med jobb innan det blir det, säger Dan Wallberg.

Därför går det heller inte att veta om, eller hur, det kommer att påverka ITP-systemet och därmed i förlängningen också ITP Sjö och ITP Skärgård.

– Vår förhandlingspart Svenskt Näringsliv tycker inte att LAS-åldern ska höjas och vi har inte satt oss i förhandling om något än, förtydligar Dan Wallberg.

Användbara webbplatser

- radgivningstjanst.se
- minpension.se
- knegdeg.se
- pratapension.se
- pensionsmyndigheten.se
- collectum.se
- alecta.se
- bankforsakring.konsumenternas.se
- ptk.se

Dan Wallberg har räknat fram ett exempel på hur arbetsgivaren kan förhindra att ett byte från ITP 2 till ITP 1 påverkar tjänstepensionen. Exemplet är räknat på en fiktiv överstyrman på 48 år med en lön på 48 000 kronor i månaden som byter ITP plan nu. Framtida löneökningar är beräknade till ungefär 3 till 4 procent fram tills vår fiktiva överstyrman är 60 år och därefter till cirka 2,5 procent. Real avkastning har beräknats till 3,5 procent.

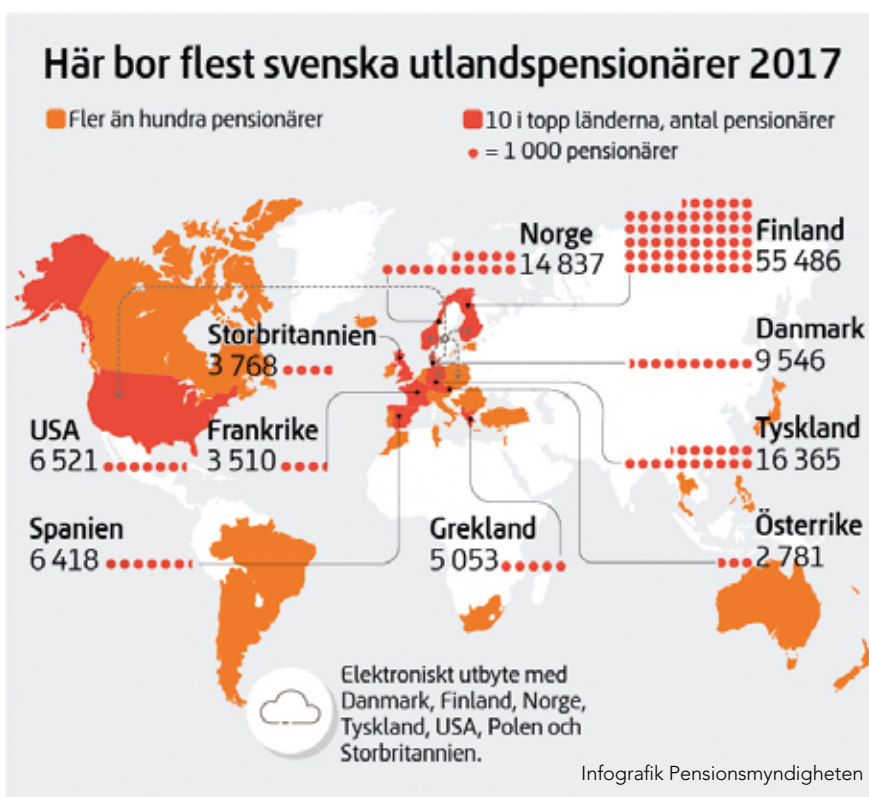
Den ordinarie ITP 1-premien ligger på 4,5 procent på lönen upp till 39 062 kronor i månaden, det vill säga 7,5 inkomstbasbelopp, och på 30 procent på lönedelen därutöver. För att vår fiktiva överstyrman, vi kan kalla henne Maria, enligt Dan Wallbergs uppskattning ska ha en chans att uppnå samma pensionsnivå som hon skulle ha fått med ITP 2 behöver arbetsgivaren skjuta till en premie på ytterligare 1,5 procent på lönen upp till taket, 39 062 kronor i månaden under 2018, och 3,5 procent på lönedelen därutöver.

Premien blir alltså totalt cirka 6 procent av lönen upp till taket och cirka 33,5 procent på lönen därutöver.

Observera att exemplet bygger på uppskattade uppgifter och inte på något sätt är en garanti för utfallet, bara en rimlig bedömning under de förutsättningar som gäller för vår fiktiva överstyrman. **A H**

DAGS ATT LÄMNA LEVNADSINTYG?

Bor du utanför Sverige och har svensk pension? Då behöver du varje år intyga att du lever för att fortsätta få pensionen utbetald. Detta gör du genom att skicka levnadsintyg till Pensionsmyndigheten. Läs mer på pensionsmyndigheten.se/levnadsintyg.



Dan Wallbergs snabba tips till den som ska byta från ITP 2 till ITP 1

Vid en verksamhetsövergång måste de fackliga klubbarna, genom en inrangeringsförhandling, ta upp diskussionen med arbetsgivaren om vilka som kan tänkas få ett lägre pensionsutfall på grund av bytet av pensionsplan från ITP 2 till ITP 1, och försöka förmå arbetsgivaren att skjuta till tilläggspremier för dem som berörs. De ska även diskutera hur de medarbetare som är väldigt nära pensionsåldern, eller sjuka, ska hanteras.

Är det däremot ett anställningsbyte kan det vara bra att redan vid anställningen försöka komma överens med den nya arbetsgivaren om att komplettera ITP 1-inbetalningarna.

Den som tycker att det är viktigt att bibehålla pensionsnivån och inte kan komma överens med arbetsgivaren på annat sätt, kan fråga om det går att löneväxla så att premien blir lite högre. Vad som då är viktigt är att ITP 1-inbetalningen innan växlingen måste vara lika stor som efter växlingen.

Denna del behöver då också kompletteras till ITP 1 och totalt blir det ändå kostnadsneutralt för arbetsgivaren, annars är det ingen mening att löneväxla.

Observera att sjukpensionen alltid baseras på lönen efter löneväxling. Och slutligen ska ingen löneväxla om lönen efter en löneväxling understiger 8,07 inkomstbasbelopp, vilket är cirka 42 000 kronor i månaden under 2018.

Gemytligt före detta kylskåp

För länge sedan fanns det flera magasin längs kusterna som fungerade som gigantiska kylskåp. På Donsö, i Göteborgs södra skärgård, har man tagit tillvara på det gamla Isbolaget. I dag fungerar byggnaden som restaurang och viktig mötesplats på ön.

TEXT OCH FOTO AGNETA SLONAWSKI

DONSÖ FEBRUARI 2018

– På Donsö finns det många rederier och de är bra på att använda oss. De förlägger möten och konferenser här på Isbolaget. Sedan är det många personer från kontoren och andra öbor som kommer hit och äter lunch, säger Lise-Lotte Steen som driver Isbolaget sedan fyra år tillbaka.

Hon kommer ihåg när hon var barn. Då var det liv och rörelse utanför Isbolaget. Verksamheten blev snabbt en naturlig kroppsdel på ön. Det hela initierades av en man vid namn Lennart Karlsson, en fastlandsbo, som så småningom flyttade till ön. Han sålde maskindelar till fiskebåtar och kände många i Göteborgs fiskhamn. Han

gick sedermera under namnet ”Is-Karlsson”. Men låt oss ta det från början.

Lovade isa på ön

De fiskare som tillhörde Donsö fick ha åbåket med att åka från Göteborgs södra skärgård, ända in till Göteborgs fiskhamn för att fylla sina lastrum med is, i beredskap för sin kommande fiskfångst. När det väl var gjort, åkte de ut mot skärgården igen och vidare ut till sina vida fiskevatten.

Det var då Lennart Karlsson såg behovet och erbjöd sig att bygga ett stort magasin, som så småningom fick namnet Isbolaget. Men innan dess fick samtliga Donsöfiskare skriva på ett kontrakt där de lovade honom att isa på ön hädanefter.

Som en slags säkerhet på att verksamheten skulle vara förlagd till ön och inte till staden.

Så skedde också, och mellan 1953 till 1993 tillverkade man och magasinerade is till fiskarna i byggnaden. Men först var man tvungen att bygga en slags tarm, som en förlängning av hamnen. Skottkärror lastades för hand, med sten som blev rejält fylla. När Isbolaget byggdes var lönen 2.50 i timmen. Det fanns snickare på ön som arbetade för 3 kronor i timmen, vilket ansågs vara lite dyrt år 1953.

I mitten av femtiotalet var det livligt i Donsö hamn. Då fanns det omkring fyrtio fiskebåtar på ön. Det finns fortfarande de som minns tidiga morgnar, innan fiskebåtarna gav sig iväg. Då var hamnen full av svart rök, tack vare alla råoljemotorer.

Det var en tid då fisket var starkt och arbetet med isblocken var tungt. De första åren, hackades isen i bitar och för hand. Blocken som kom från Väneren och från Oslofjorden, vägde uppemot 300 kilo styck.

Blev restaurang 2006

Mot slutet av femtiotalet var fisket verkli-

Isbolaget på Donsö var en viktig verksamhet för fisket förr om åren. I dag är det en mötesplats på ön. Både för turister och redare.



gen på topp och både den näringen och efterfrågan på is var stor. Vid den här tiden hade Is-Karlsson även ett isbolag i Sandvik på grannön Styrso. Där tog han emot 30 ton is per dygn. Donsös kapacitet var något större, med 40 ton is per dygn.

Därmed skapade de båda verksamheterna flertalet arbetstillfällen i skärgården.

År 1980 sålde Is-Karlsson Isbolaget på Donsö till Willy Johansson med bröder. De drev verksamheten vidare till slutet. Då skriver vi 1993. Därefter fungerade byggnaden som förråd och magasin ett antal år, tills den byggdes, till nuvarande verksamhet, som kafé och restaurang år 2006. Då hade rederinäringen sedan länge tagit fart på Donsö.

Ljus framtid

All rederiverksamhet som finns på ön i dag är sprungen ur de fyra, fem handlare från ön som började med att förse fiskerbåtar med fotogen i början av 1900-talet. Det sågs att näsa för affärer, ett genuint intresse för fiske och kärleken till båtar har lett till att denna lilla ö i dag har närmare 40 procent av Sveriges hela produkttankerflotta.

Vid hamnen finns i dag ett antal rederikontor som sköter en stor del av denna flotta. Inom en radie på hundra meter finns Donsötank, Terntank, Sirius, Fure-

tank, Veritas Tankers, Älvtank, Swedia och Vinga Ship Management. Några andra donsörederier som Ektank, Oljola och Northern Offshore Service har sina kontor på fastlandet.

Det blåser fortfarande en råkall vind kring Donsö hamn. Men framtiden för ön ser ljus ut. Plötsligt har sommarbåtfolket hittat till ön. En del öbor oroar sig redan för att det ska bli ett nytt Smögen, men flera av småföretagarna ser fördelarna med att ön kan erbjuda nybakad pizza, hembakta kakor och havsnära rätter.

Anette Termén är sambo med en Donsöfiskare, och relativt nyinflyttad på ön. Hon är en av dem som arbetar på dagens Isbolaget. Hon är allt-i-allo och pratar med de flesta matgästerna som droppar in för att äta.

Familjär stämning

En vanlig torsdag som denna är det ett femtiotal personer som satsat på dagens lunch. Byggjobbare på ön letar sig hit, liksom både äldre personer och yngre och föräldralediga öbor.

Längst upp vid taklisten finns fortfarande vit färg kvar från den tiden då det förvarades is härinne. Resten av väggarna är beklädda med de ursprungliga, tillika dekorativa och raspiga träplankorna. Tillsammans med levande ljus, blomsterarrangemang, som blandas med taljor

och tampar, utgör de en gemytlig miljö.

– Det här är en fruktansvärt trevlig miljö. Här samlas alla fiskare och öbor. Det är en familjär stämning, så det känns helt okej att komma hit själv och äta. Det är otroligt viktigt att det finns ett sådant här ställe på ön. Det är ungefär som att gå till frissan. Här får man reda på vad som hänt sen sist. Det är en viktig mötesplats, poängterar Anette Termén.

Håller med

Hon får medhåll av Karl-Olof Möller som arbetar som befäl, men som har sin lediga period hemmavid för tillfället. Då missar han sällan att ta en sväng förbi Isbolaget.

– Vi brukar träffas här när jag är hemma. Det är fiskare och andra som jobbar på sjön eller i någon form av transport. Här får man reda på mycket nyheter. Det gäller för alla oss som inte är ute på Facebook, skojar Karl-Olof Möller.

En snöklädd ö med båtar i hamn och havet som fond, är en helt annan plats än en sommardag i skärgården. Oavsett om långväga turister hittar hit eller ej, i framtiden. Så lär verksamheten på Donsö puttra på i sin egen takt. Donsö är som ett Gnosjö till havs. Båda ställena är starka frikyrkofästen med en stor driftighet. I Gnosjö dominerar småindustrin och på Donsö är det rederiverksamheten som drar in de stora pengarna. **A S**

– Här samlas alla fiskare och öbor, säger Anette Termén, som arbetar på Isbolaget och är nyinflyttad på Donsö.

Lise-Lotte Steen, som driver Isbolaget.



Change can have an effect

ITP 2 and ITP 1 are two different Swedish systems for occupational pension. The pension you finally get depends on different matters; the revenues, how high the fees are and the number of payments before retiring. But is the pension affected if you change from ITP 2 to ITP 1?

TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

“When ITP 1 was introduced in 2007 it was said that everyone who had ITP 2, those born before 1979, should continue with ITP 2, and everyone coming thereafter should, with certain conditions, get a pension approximately as big as ITP 2. Calculations showed that about 4,5 per cent of the salary in 2018 should be paid up to about 39 000 crowns a month and beyond that 30 per cent. Employees with ITP 2 came into the system at the age of 28. However one realized that if employees using ITP 1 were to receive equal pensions, they had to come into the system already at the age of 25,” says Dan Wallberg, expert on pensions at PTK, a joint organization representing 27 unions.

Dan Wallberg has worked as an expert on pensions for more than 30 years and in 2017 he received the award “The pension specialist of the year.” He has knowledge about the ITP system and is negotiating pensions at PTK.

Change of ITP plan

The impact on the pension after a change from ITP 2 to ITP 1 varies quite a lot. There is no special turning point when the change affects the pension more or less.

“Employees over 40 ought to check the effect of a change from ITP 2 to ITP 1. If you change job often, ITP 1 can be the best alternative. The earnings to ITP 2 are

not connected to the revenue from the insurance company, but the earnings to ITP 1 grow with the revenue. The further away the retirement is, the better the chance is for a positive result, when shifting to ITP 1, when you change employer,” explains Dan Wallberg.

“This is incredibly individual, but with a rather big probability a transition to ITP 1 gives an inferior pension, at least for older employees. The ITP 1 system is constructed for the younger ones, borne after 1979,” he continues.

Negotiation with a new employer

If an employee who is born before 1979 is working in a company with ITP 1, and changes to a company with ITP 2, he or she is automatically placed in ITP 2. For someone moving to Sweden as an adult, or of some other reason not has contributed to ITP 2 after the age of 28, it can be more favorable to stay in ITP 1. But for those earning their ITP in ITP 2 since the age of 28, it is generally more advantageous to choose ITP 2. Those who are borne after 1979 can of course just belong to ITP 1.

ITP 2 is more expensive for the employer when the employee gets older, but with ITP 1 it is, in relation to the salary, the same cost all the time.

“Those who are over 40 should consider the alternative to move to ITP 1. The big

difference is that with ITP 2 you know what you get in pension because it is a certain per cent of the salary. With ITP 1 you never know how big your pension will be, just how much the employer pays.”

Dan Wallberg explains that there usually is a negotiation at a transition to a company that only has ITP 1. The new company has another system and because of that there is an investigation of how the pensions shall be handled.

“The most common solution is that employees over 60 and on long-term sick leave may stay in the earlier pension system ITP 2. The employer has no obligation to let the employees remain in ITP 2 and usually thinks it is easier to understand the costs in ITP 1. But the union can ask the employer for a small extra premium, if there is a suspicion that the employees get inferior conditions if they are moved from ITP 2 to ITP 1. In the ITP system there are good opportunities to pay additional premiums to ITP 1 and it is not unusual that there is an agreement about this. In that case it gives no employee inferior conditions than before.”

Not yet determined

All parliamentary parties, except the Left and the Sweden Democrats, have participated in a pension group that has agreed on the future pension system. According to the pension agreement the lowest age for withdrawal of the pension will rise from 61 to 64 years. The right to continue working will be raised in two steps to 2023, from 67 to 69 years.

“This is not yet determined and a lot of job is needed before there will be a final decision,” says Dan Wallberg.

Therefore it is not yet possible to know if the future pension system will affect the ITP system and in extension ITP Sjö and ITP Skärgård (pension agreements for maritime officers).

“Our negotiation partner the Confederation of Swedish Enterprise doesn't think the right to continue working should be raised from 67 years. We have not started any negotiations yet,” says Dan Wallberg. **CI**

Briefly about the difference between ITP 2 and ITP 1


ITP 2 is a defined benefit occupational pension that is thought to give a pension of approximately 10 per cent of the salary for employees earning up to about 39 000 crowns a month (2018). For higher salaries ITP 2 will give 65 per cent.

To get this full ITP 2 pension it is necessary that the employer pays the fee on an ongoing basis until the employee is 65 years. To get a full

pension it is also necessary that you have been associated to ITP 2 for at least 30 years.

In **ITP 1** the employer shall pay a pension premium of 4.5 per cent of the salary up to 39 000 crowns a month (2018), and 30 per cent of the salary beyond that, to the insurance company the coworker has chosen as an administrator of the occupational pension.

This is a translation of the article
on page 22–23.



HAR DENNA AR-BETS MILJÖ?

SEN KVÄLL PÅ FÄRJAN!

DESS UPPSÄTTNING BESTÅR AV BLÅ GLAS AVGÖRAN-DE KAMPER GRUPP

LEVE-RANS-EN

ÄR POSITIVT LADDAD

OMTUM-LAD

DEPAR-TEMENT NATTUT-RYMMET

LITTLE JINDERS MAMMA SAMTID

K R Y P

UNG-DOMENS TIDE- VARV

SES DÅ OCH DÅ SITTA IN-BURAD

GÅR SJÖMAN PÅ

FAR-HÅGA

FISK SPOR-TAR

PRODU-CERA

FJUTT-SPAR-KAR

SKA FÖR-NÖJA

HAND-ARBE-TET

TILLHÖR FASAN-ERNA KYLS NED

BULL-RIGA MILJÖN

SPORA-DISK

SAMLAD FAR-TYGET

MEDIA-UPP-BÅD

SPISA-DES

SAMS DRINK-BLANDA-RE

RESER-VERA PÅ NYTT

DET ÄR LIKA BLÅ BÅRET

LJUNG-AR

SVIT

IOWA KORT FINNER

SLUT-ORD

FÖRE-FALLER

GRUND NERVÖS

TOG EN RÖVA-RE

PASSADE UPP PÅ SIN TEL-NING

SKID-BACK-ARNA

VISAVI VIKTIGA-RE

SKOL-PERIOD MASK

SOM TACK VARE KORT

FRÅN-SLAGEN FÖRSTA PLATS

UT-SLAGEN

ANSLUT-NINGS-DON BARNMAT

PÅ BREV TILL GÅRDS-HUS

AVLÄGG-NING AV HELIGT LÖFTE

TUNG-RODD

SADANA ÄR FIN-KLIPPTA

LIGATUR I BLÅ SPAN-SKAN

SKAFFAR SIG TRÄ-NANDE

OXUDDE 54-18

VERSE-RAD

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Junikrysset".
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 20/8 2018. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 15/9, de veckor som lottas är veckorna 50–52 2018 och 1–16 2019. Lediga veckor 2018 finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

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

Vecka	Pris
1–16	5 000 kr
17–49	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	3 500 kr
17–49	2 000 kr
50–52	3 500 kr



STOCKHOLM, SKARPNÄCK

I SBF:s fastighet på Flygfältsgatan 8 B i Stockholmsförorten Skarpnäck finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det fem sängplatser. Kompletta sängkläder plus två handdukar per person ingår, men debiteras med 75 kr per person (100 kr om ingen är medlem).

	Medlem	Ej medlem
Weekend 2 nätter	750 kr	1 000 kr
Dygn söndag–torsdag	500 kr	750 kr
Vecka max 7 nätter	1 750 kr	2 500 kr

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



IDRE

Huset har två stora lägenheter med fullt möbleman, 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	Vän B	Vän 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

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Mats Johansson – 08-518 356 40

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

(föräldradledig)

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Margaretha Norling – 08-518 356 90

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@sjobefal.se och meddela detta!

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ Ledarnas a-kassa 08-509 319 19

Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på www.sjobefalsforeningen.se

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

på 08-518 356 00 eller sbf@sjobefal.se

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

A P MÖLLER-MÆRSK

Johan Juhlin (kontaktpers.) 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

Erik Åkerman (kontaktpers.)
tel 0705-66 10 94, e-post erikakerman@hotmail.com

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kontaktpers.) 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 FÄRJETRAFIK

Vakant

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kontaktpers.) Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (konaktpers.) Fleringe Hau 647, 62460 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

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
sbffloatel@outlook.com

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Nils Brandberg
tel 010-123 24 97, e-post nils.brandberg@trafikverket.se

GOTA NETSS

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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

Johnny Karlsson (kontaktpers.)
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

Niclas Jornee tel: 0702873818
e-post: niclas.jornee@gmail.com

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

SKÄRGÅRDSBOLAGET AB

Daniel Almgren
tel 070-7446986 e-post daniel.almgren@comhem.se

STENA LINE

Sandro Chiesi, tel 0704-85 95 95 0707-67 14 53
e-post sbf.ordforande@stenaline.com, alessandro.chiesi@stenaline.com

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Jesper Löngren (kontaktpers.)
Snödroppsgård 6, 194 68 UPPLANDS VÄSBY
tel 0734-42 44 53, e-post jesper.longren@gmail.com

STRÖMMA

Thomas Ravald (kontaktpers.)
Ervallakroken 23 n b, 124 66 BANDHAGEN
tel 0733-99 90 56, e-post thomas.ravald@hotmail.com

STYRSÖBOLAGET

Joakim Lindgren, Tel: 0708 299890
e-post: 299889@gmail.com

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Stefan Wengelin, tel 070-6529653
e-post isbrytarflottan@outlook.com

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

TT-LINE

Jens Sandin, Ekedalsvägen 5, 373 72 Jämjö
tel 0708-43 65 65 e-post jenssandin@hotmail.com

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

Vakant

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Jacob Leo, Lindholmsallén 29, 417 53 GÖTEBORG
tel 0768-67 88 34, e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Daniel Peterson, Djurängsvägen 72B, 393 54 KALMAR
tel 070-36 38 83, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

**Hjälp oss
att rädda dig.**

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





GÖR SKILLNAD TILL SJÖSS

Vill du göra en insats för säkrare och renare hav? Är du en trygg person som bevarar lugnet även i krissituationer?

Då kanske yrket som kustbevakare passar dig.

Nu söker vi nya aspiranter med utbildningsstart i januari 2019. Bli du antagen får du en tidsbegränsad anställning och lön under utbildningstiden.

Sista ansökningsdag är 12 augusti 2018. Läs mer på www.kustbevakningen.se



KUSTBEVAKNINGEN