

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 1 JANUARI 2021 ÄRGÅNG 10

INTERVJUN STAFFAN STRIVE

Vill stärka sjöfartskulturen

NYHETER

Finanspolitikerna tycker att sjöfarten är viktig

KULTUR/HISTORIA

Skrönan om monstervågen

REPORTAGET

MILJÖVÄNLIG SIGHTSEEING

ELIAS NILSSON FÖRVERKLIGADE SIN DRÖM,
KÖR ELBÅT PÅ GAMLA TESLABATTERIER

TEMA

ARBETSMARKNAD

KRYMPANDE ARBETSMARKNAD FÖR SVENSKA BEFÄL • SVÅRT MED PRAKTIKPLATSER • KRÄVS REGELÄNDRINGAR

Sverige behöver fler svenskflaggade fartyg!

JANUARI

Ber att få önska alla läsare en riktigt god fortsättning när vi nu lägger 2020 till handlingarna. Mycket av det gångna året präglades av pandemi, uppsägningar samt ett helt nytt begrepp för våra befäl, permittering. Minst 250 befäl har blivit uppsagda, ett mycket stort antal korttidspermitterade samt att resor till och från fartygen inneburit stora svårigheter. Detta har varit, och är fortfarande, oerhört påfrestande för hundratusentals sjömän. Pandemin har naturligtvis varit i fokus och rapporteringen från piratverksamheten har hamnat i skuggan, den senaste statistiken visar att det varit cirka 10 procent fler attacker under 2020 jämfört med året innan. De flesta överfall sker numera i Guinea-bukten med Nigeria i topp, men det förekommer attacker nästan överallt runt jorden.

Från den 1 januari 2021 är Storbritannien inte längre en del av EU, vilket bland annat innebär att den så kallade fria rörligheten upphör att gälla. Vad detta kommer att innebära för våra sjömän som seglar på brittiskflaggade fartyg eller för våra sjömän som har en brittisk arbetsgivare är inte helt klart, men vi måste höja en varningsflagga. Skatte-reglerna är tillräckligt besvärliga för sjömän som inte seglar helsvenskt och de tolkningar vi råkat ut för från Skatteverket gör att läget känns extra rättsosäkert. Jag lyfte bland annat denna fråga under seminariet som Blå Tillväxt hade med finansutskottet och jag hoppas verkligen att de lyssnade. Blå Tillväxt har tre prioriterade frågor, varav en av dem är en ändring från stämpelskatt till stämpelavgift, vilket skulle kunna få ett stort genomslag. Sverige måste vara ett attraktivt alternativ och kunna välkomna fartyg till den svenska flaggen. Stämpelskatten är ett reellt hinder, vi har just nu redare som har starka funderingar på att flagga svenskt, bland annat en del idag engelskflaggade fartyg, som ser sig omkring efter alternativ. Att vi ska tappa dem på grund av

att staten kräver orimliga summor för att flagga in är helt galet! Dessutom finns det en stor chans att vårt förslag till ändring ger staten högre inkomster. Alla som klarat grundskolematen vet att noll gånger ett högt tal blir noll, medan tio gånger ett lågt tal blir några kronor plus. Läs mer om Blå Tillväxts seminarium med finansutskottet på sidan 4 och 5.

Avtalen med både Almega och Sarf undertecknades redan före jul. Om vi börjar med att kommentera förhandlingarna med Almega så hann vi rapportera resultatet redan i förra numret av tidskriften. Vi hade ungefär tio yrkanden från respektive part samt några frågor som skulle behöva arbetsgrupper. En av dessa handlade om att utreda förutsättningarna för att kunna införa ett föräldrapenningtillägg. Tyvärr blev det lite dålig stämning i slutet av förhandlingarna och alla yrkanden rann ut i vattnet. Resultatet blev i princip enbart en kopia på industriavtalet, dock tre månader förskjutet. En arbetsgrupp fick vi dock igenom, som ska arbeta fram ett förslag på ett alkohol- och drogavtal.

Förhandlingarna med Sarf följde ungefär samma mönster, vi startade med fjorton yrkanden vardera och försökte diskutera bytesaffärer, men vi kom ingen vart. Jag uppfattade situationen som att Sarf inte önskade få några ändringar i avtalen. Vi hade även i dessa förhandlingar prioriterat frågan att få fram en lösning med föräldralön. SBF anser att detta är en fråga som borde ligga i tiden och som kan vara till fördel för arbetsgivarna i rekryteringssyfte, men Sarf uttryckte det så här: "vårt avtal är redan tillräckligt attraktivt och förmånligt, redarna ska inte behöva drabbas av några ytterligare kostnadsökningar". Det sista är en sanning med modifikation, SBF erbjöd sig faktiskt att avstå en del av löneutrymmet för att kunna få igenom yrkandet.

Jag måste erkänna att luften gick ur vår förhandlingsdelegation då Sarf avvisat samtliga våra yrkanden, de ville inte ens diskutera frågorna. Med alla dessa, "Nej Tack", så minskade även vår ambition att fortsätta diskutera Sarfs yrkanden och vi tackade därför nej till deras yrkanden. Även här blev det ett rent lönepåslag på 3 procent gällandes retroaktivt från den 1 september. Avtalet med Sarf gick ut den 31 januari 2020 och ligger alltså två månader före industrin. Den 1 februari 2022 kommer lönerna att höjas med ytterligare 2,4 procent och avtalet löper till den 31 januari 2023.

En viktig detalj är att om du har slutat din anställning innan du hann få din lönehöjning, alltså någon gång efter den 1 september 2020, så måste du själv begära retroaktiv lönejustering hos din före detta arbetsgivare. Observera att du måste göra detta senast den 30 april 2021.

MIKAEL HUSS



sjöbefälen Nr 1

04 Nyheter

Finanspolitiker tycker att sjöfarten är viktig
Sjöfartsverkets avgiftsmodell ses över
Ingen överflyttning av gods från väg till sjöfart
Avtal om minskad arbetstid klara
Nya avtal med Sarf och Almega färdiga

11 Fackligt

Ordförande har ordet

12 Reportaget: M/S Sylvia

Elias Nilsson förverkligar sin dröm

16 Intervjun: Staffan Strive

Vaktavlösning i Sjöfartens Kultursällskap

20 Tema: Arbetsmarknad

Krympande arbetsmarknad för svenska befäl
Svårt med praktikplatser för sjöbefälsstudenter
Regeländringar kan stärka svensk sjöfart

28 Kultur/historia: Sjömanslivet

Ett romantiserat kulturideal

30 In English: Labor market

Fewer jobs for Swedish maritime officers

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 9 Utgivningsdag 5 februari 2021

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2020

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

Framsidesbild Elias Nilsson driver företaget Ecosightseeing i Stockholm. Foto Linda Sundgren

TS-kontrollerad upplaga 6 400 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

Finanspolitiker tycker att sjöfarten är viktig

Det rådde en stor enighet om sjöfartens betydelse för Sverige när finansutskottet hade ett seminarium om sjöfarten. Men vad är prioriterat och hur ska det finansieras? Där gick åsikterna mer isär.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM JANUARI 2021

I mitten av januari arrangerade Blå Tillväxt ett digitalt seminarium för finansutskottet för att uppmärksamma dem på sjöfartens prioriterade frågor. Blå Tillväxt är ett samarbete mellan Sjöbefälsföreningen, Seko sjöfolk och Svensk sjöfart, och seminariet leddes av Svensk sjöfarts vd Rikard Engström. Alla åtta riksdagspartier deltog. Blå Tillväxt har tidigare arrangerat seminarier för Trafikutskottet, som har sjöfarten som sin fråga. Men trots att ledamöterna i Trafikutskottet varit relativt eniga om sjöfartens betydelse och vikten av åtgärder så händer det väldigt lite. Där för beslöt sig Blå Tillväxt för att kontakta de som sitter på pengarna – finansutskottet. Temat för seminariet var "Vilka finanspolitiska åtgärder krävs för en hållbar återstart?"

– Vi pratar om en återstart av Sverige efter Corona. Men för att vi ska få till en hållbar återstart måste det finnas något att återstarta. Den svenskflaggade handelsflottan är oroväckande liten och utvecklingen går inte åt rätt håll. Vi har stått och stampat på runt 100 fartyg, och det blir inte bättre, vilket är oroväckande, sa Rikard Engström i sitt inledningstal.

Ambitioner för svensk sjöfart

Den första frågan till politikerna rörde deras ambitioner för svensk sjöfart. Alla partier hävdade att de har höga ambitioner. Gunilla Carlsson från Socialdemokraterna redogjorde för vad regeringen hittills har gjort, som tillfälligt sjöfartsstöd, korttidspermitteringar, införandet av tonnageskatten, ambitionen att flytta mer gods från väg till sjöfart och satsningar på forskning och innovation. Oppositionspartierna gick längre i sina åtgärder:

– Det finns skäl till ett stort mått av självkritik, andra länder har lyckats bättre med sjöfarten. Sjöfarten kommer att spela en stor roll i omställningen. Vi har skäl att göra en översyn med tanke på utflaggingarna, sa Edward Riedl (M).

– Från politiskt håll ska vi inte favorisera ett transportslag, utan sträva mot konkurrensneutralitet mellan transportslagen och mellan andra länder. Idag råder inte det, då behöver vi gå in och titta på de avgifter som finns, till exempel till Sjöfartsverket, sa Oscar Sjöstedt (SD).

– Svensk sjöfart är nödvändig i klimatomställningen. Vi föreslog halverade farledsavgifter under pandemin, vi vill förstärka inlandssjöfarten, ha goda arbetsvillkor, se över cabotagereglerarna och öka

det statliga ansvaret. Sjöfarten missgynnas idag av höga avgifter, sa Ulla Andersson (V).

Pengarna ska tas någon annanstans

Nästa fråga rörde Sjöfartsverket. Idag finansieras Sjöfartsverket till stor del genom avgifter från branschen, vilket missgynnar sjöfarten gentemot andra trafikslag. Sjöfartsverket har aviserat en höjning av avgifterna för att få ihop sin ekonomi.

– Jag vet att det finns en politisk majoritet i Trafikutskottet för att se över Sjöfartsverkets organisation och inte minst avgifterna. Men vi som socialdemokrater har inte gått med på det tillkännagivandet. Skulle man göra en förändring, att det ska komma anslag från staten för att finansiera Sjöfartsverket, då ska de pengarna tas någon annanstans, sa Gunilla Carlsson (S).

Men de andra partierna var betydligt mer kritiska mot Sjöfartsverkets finansieringsmodell.

– Jag minns när Alliansregeringen införde det här, att de olika transportslagen skulle stå för sin egen tillsynskostnad. Den idén var väl bra i teorin, men vi moderater har påbörjat en resa att ta oss ifrån det vi gjorde då. Jag tror att det blev olyckligt, inom flera transportslag, likaså för flyget har det blivit konstigt. Jag tror att man måste förändra det här om man vill få en förflyttning till sjöfarten från andra transportslag, sa Edward Riedl (M).

– Jag är osäker på om Sjöfartsverket ska vara ett affärsverk. Banverket var inte ett affärsverk. Sverige har bara tre affärsverk



kvar, övriga är anslagsfinansierade myndigheter. Och jag förstår inte varför vi ska ha det på det här sättet. Om man skulle anslagsfinansiera så skulle det stärka konkurrenskraften, sa Oscar Sjöstedt (SD).

– Generellt vill vi knyta den här typen av avgifter till miljöåtgärder. Jag tycker att det är självklart att inte lägga på mer börda och höja avgifterna när rederierna redan har det tufft, sa Magnus Ek (C).

– Utskottsinitiativet var det vi som tog initiativ till. Vi tycker att sjöfarten är missgynnad och att det behövs en stor översyn. Till exempel när det gäller isbrytningen så är det något som andra trafikslag får betalt. Det behövs en större anslagsfinansiering, sa Ulla Andersson (V).

– Vi i KD var också med och drev igenom det här i Trafikutskottet. Farledsavgifterna är udda i ett internationellt perspektiv. Fram tills att den är gjord måste vi se till att miljörabatterna fungerar, sa Jakob Forssmed (KD).

– Sjöfartsverkets ekonomiska problem har funnits under en tid, de är strukturella, vilket gör att det kan behövas en översyn. Vi i MP är öppna för en översyn, sa Karolina Skog (MP).

När blir utvärderingen?

Den sista punkten var Blå Tillväxt prioriterade frågor: att införa en tonnageskatt 2.0, att byta ut stämpelskatten mot en stämpel-

avgift och att återställa nettomodellen. Frågan var hur partierna tänkte jobba med dessa frågor.

– Jag drev frågan om tonnageskatten, vi fick den genomförd. Vi får se när utvärderingen blir. Då kommer frågan om nettomodellen in, det hänger ihop. Angående stämpelskatt så har vi inte gått ut och sagt att vi vill det, men det är något man kan titta över samtidigt, sa Gunilla Carlsson (S).

– Ska man få inflagningar så måste man säkerställa ekonomiska villkor för att det ska kunna ske. Tonnageskatten ska utvecklas, sa Edward Riedl (M).

– Vi är positiva till tonnageskatten och en utvidgning av den. Vi har drivit på för att slopa stämpelskatten. Det är ironiskt att höra av regeringen att de vill ha inflagningar, men gör de det åker de på världens skattesmall, sa Oscar Sjöstedt (SD).

– Vi tycker att Sverige borde göra mer för sjöfarten, till exempel sänkta farledsavgifter. Vi vill ha en utvärdering av tonnageskatten. Vad gäller stämpelskatt så har vi inte tagit ställning, men vi lutar åt en avgift. Nettostödet, vi förstår att näringen blir lite ilsk. Det handlar inte om så mycket pengar för staten, men förtroendet. Staten behöver ta ett större ansvar, sa Ulla Andersson (V).

– Vi har också undrat över när tonnageskatten ska utredas, vi undrar hur många år "några år" är? Vi behöver göra det här

nu! Vi har inte tagit ställning till stämpelskatten, men det behövs en översyn. Nettomodellen, där vill vi återställa nivån, sa Jakob Forssmed (KD).

– Det här är en framtidsfråga för Sverige, att få konkurrenskraftiga skattevillkor för sjöfarten. Vi tycker att det är tid för en utredning kring tonnageskatten, stämpelskatten och nettomodellen, sa Mats Persson (L).

Ingen ska behöva leva i ovisshet

Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss avslutade seminariet med ett medskick till finansutskottet angående de problem som vissa av Sjöbefälsföreningens medlemmar har haft med Skatteverkets hårda tolkningar av 183-dagsregeln.

– Sedan EU-inträdet har vissa justeringar måst göras i skattelagstiftningen, dock anser vi inom branschen att Skatteverkets tolkningar gått alldeles för långt. Tolkningarna är idag så oförutsägbara att ingen svensk arbetsgivare törs anställa en svensk sjöman och på samma sätt törs ingen svensk sjöman ta ett erbjudande om ett arbete på ett utlandsflaggat fartyg. Ingen ska behöva leva i ovisshet om en så viktig detalj som din vardagsekonomi. Detta är ett stort hinder för branschen och hämmande både avseende rekrytering och arbetsmarknad, sa Mikael Huss. **SC**

Sjöfartsverkets avgiftsmodell ses över

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har fått i uppdrag att ta fram rekommendationer till en justerad avgiftsmodell för Sjöfartsverket. **TEXT SOFI CEDERLÖF**



Inge Vierth. Foto VTI

Den 22 april 2020 beslutade riksdagen, på initiativ från Trafikutskottet, om ett tillkännagivande att regeringen ska utreda Sjöfartsverkets verksamhet och finansiering för att hitta en bättre organisation än den nuvarande. Nu har VTI fått finansiering från Trafikverket för att ta fram förslag på nya modeller för Sjöfartsverkets avgifter, som ska bidra till ökade miljö- och klimatnyttor, samt harmoniera med svenska hamnars avgifter.

Ta fram helt ny avgiftsmodell

Arbetet startade den 1 januari 2021 och pågår till slutet av 2023. Uppdraget består av två delar, dels att ta fram rekommendationer till en justerad avgiftsmodell för

Sjöfartsverket som kan börja gälla redan 2023 och dels att ta fram rekommendationer till en helt ny avgiftsmodell som kan införas på längre sikt.

– VTI har tidigare erfarenhet av att utvärdera Sjöfartsverkets avgifter och studera sjöfartens konkurrenskraft. Den kompetens som vi byggt upp ger oss förutsättningar att ta fram genomarbetade förslag på avgiftsmodeller, säger Inge Vierth, utredningsledare på VTI, i ett pressmeddelande.

Projektet genomförs i samarbete med Sjöfartsverket och Sveriges Hamnar, samt med en referensgrupp där Sveriges Kommuner och Regioner, Föreningen Svensk Sjöfart samt Skärgårdsredarna ingår. Det ska också samordnas med den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och när-sjöfart, om bland annat prissättning på hamnavgifter. Den första delrapporten kommer i september 2021. **SC**

Ingen överflyttning av gods från väg till sjöfart

I Trafikanalys halvtidsutvärdering av den nationella godstransportstrategin märks inte någon "entydig överflyttning från väg till järnväg och sjöfart".

Inte heller märks några förändringar inom området effektivare transporter. TEXT BENKT LUNDGREN

Mängden fossilfria transporter ökar något. Det beror på en ökad användning av förnybar energi och biodrivmedel. Infrastrukturen för förnybar energi och el till transportsektorn byggs ut. Andelen fordon anpassade för fossilfria transporter ökar, men från låga nivåer.

Det konstaterar Trafikanalys i sin halvtidsutvärdering av den nationella godstransportstrategin. Däremot kan de inte urskilja någon överföring av godstrans-

porter till sjöfart och järnväg från lastbilstransporterna, räknat i tonkilometer. På inrikes frakter kan en viss sådan överföring märkas, med en minskad mängd långväga lastbilstransporter, men i den beräkningen ingår inte transporter med utländska lastbilar. Dessa har ökat i andel över tid.

Konkurrenskraften för svensk transportnärings har knappast förbättrats på senare tid. Flygbolag och åkerier får något ökade

marknadsandelar, medan de minskar för rederier och tågoperatörer. Det ska också noteras att antalet svenskkontrollerade fartyg minskade 2019 efter flera års ökning.

Observera alltså att resultaten i utvärderingen helt och hållet hänför sig till data före 2020. Det innebär att den pågående pandemin inte har spelat någon roll. Hur den påverkat godstransporterna är en utredning som helt och hållet ligger i framtiden.

När det gäller forskning och patentansökningar i godstransportsektorn står sig Sverige väl när det handlar om klimatfrågor och klimatlösningar. Trafikanalys har tittat på andelen i internationella forskningsartiklar, där Sverige ligger väl framme inom miljö men svagare inom it. **B L**

Sjöfartens Dag

MARITIME DAY

Welcome back
Thursday 27 May 2021



www.sjofart.ax

Organizer:

ålands sjöfart

In co-operation with:



ALANDIA



APROPÅ ÖVERFLYTTNING AV GODS:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Avtal om minskad arbetstid

Många nya lokala korttidsavtal är nu tecknade. Villkoren för den nya stödperioden är dock lite annorlunda än under 2020. TEXT BENKT LUNDGREN OCH SOFI CEDERLÖF

Sen regeringen meddelat att de förlänger stödet till korttidspermitteringen från 1 december–30 juni så har Sjöbefälsföreningen suttit i förhandlingar med de rederier som önskat få nya korttidsavtal. I skrivande stund har Sjöbefälsföreningen tecknat lokala avtal med Wallenius, Tal-link Silja, Viking Line, Eckerö, Strömma och ERA Shipping. Det förlängda stödet delas upp i två perioder, från den 1 december till 31 mars fortsätter staten att betala 75 procent av kostnaden för arbetstidsminskningen, precis som under 2020. Men från den 1 april–30 juni minskar stödnivån från staten till 50 procent.

– Det innebär att löneminskningen för den anställda "dubblas" under den andra perioden när staten går in med en

mindre andel, säger Lennart Jonsson, ombudsman på Sjöbefälsföreningen. Om den anställda till exempel går ner 20 procent i arbetstid så minskar lönen med 4 procent mellan december till mars. Men mellan april till juni så minskar lönen med 8 procent.

Lönetaket på 44 000 kronor i månaden kvarstår. De möjliga graderna av arbetstidsminskning är 20, 40 eller 60 procent. Under januari-mars är det även möjligt att minska arbetstiden med så mycket som 80 procent. Den här gången går det dock inte att ha olika grader av arbetstidsminskning under perioden, utan har arbetsgivaren ansökt om arbetstidsminskning på 20 procent för en anställd går det inte att byta till 40 procent. Det går inte

heller att "flytta" arbetstid mellan de två perioderna.

Regellättnader för sjöfarten

I skrivande stund gäller även andra åtgärder som statsmakterna beslutat för att underlätta för sjöfarten under pandemin. Två beslut rör sjöfarten specifikt, ett av dem passagerarfärjorna. Dessa får till och med 30 juni 2021 fortsatt sjöfartsstöd även om de lagts upp på grund av det drastiskt minskade passagerarunderlaget.

Till och med 28 februari gäller också en del regellättnader. Fartyg som skulle genomgått vissa besiktningar senast 1 september i fjol har fått detta datum framskjutet ett halvår.

Dessutom har regeringen förlängt giltighetstiden för sjömännens läkarintyg och certifikat. Beslutet innebär att de handlingar på sjöfartsområdet som löper ut mellan 1 april 2020–31 maj 2021 förlängs femton månader, dock längst fram till och med 30 september 2021. **B L/S C**



Vi söker befälhavare till sommarsäsongen 2021

Hos oss kan du arbeta till sjöss men sova hemma.

- Fartygsbefälsbehörighet lägst klass VI
- CCM-behörighet
- Radiocertifikat lägst SRC
- Utbildning i grundläggande säkerhet, Basic Safety

Läs mer och sök tjänsten på:

styrsobolaget.se/arbeta-hos-oss/lediga-jobb

Sista ansökningsdag: 7e mars 2021, urval sker löpande så skicka in ansökan snarast möjligt



STYRSÖBOLAGET

EN DEL AV TRANSDEV

Nya avtal med både Sarf och Almega är klara

Sjöbefälsföreningens avtalsförhandlingar med Almega och Sarf är avslutade och det blev ett rent lönepåslag i enlighet med industriavtalet och märket.

I mitten av december avslutades avtalsförhandlingarna med Almega för skärgårdstrafiken. Resultatet av förhandlingarna blev ett rent lönepåslag på 3 procent.

– Tyvärr lyckades vi inte komma överens om några ändringar av de allmänna villkoren, utan det blir ett rent lönepåslag i enlighet med industriavtalet. Däremot har vi enats om att starta en arbetsgrupp som ska försöka jobba fram en alkohol- och drogpolicy, säger Mikael Huss, vd Sjöbefälsföreningen.

Förhandlingsdelegationen lyckades få avtalet att gälla från den 1 augusti och att det nu blir en retroaktiv löneutbetalning. Avtalsperioden ligger tre månader före industriavtalet, det är därför lönejusteringarna inte helt följer de flesta övriga på arbetsmarknaden. Den 1 januari 2022 kommer lönerna att höjas med ytterligare 2,4 procent och avtalet löper till den 31 december 2022. De nya lönetarifferna finns på hemsidan.

Även avtalet med Sarf på Storsjösidan blev klart i mitten av december. Även här blev det ett rent lönepåslag på 3 procent, som gäller retroaktivt från den 1 september. Avtalet med Sarf gick ut den 31 januari och ligger alltså två månader före industrin. Den 1 februari 2022 kommer lönerna att höjas med ytterligare 2,4 procent och avtalet löper till den 31 januari 2023.

Om du har slutat innan du hann få din lönehöjning så måste du själv begära retroaktiv lönejustering hos din före detta arbetsgivare.

Svensk flagg på Jutlandia Sea

Rorofartyget *Jutlandia Sea* har fått svensk flagg. Ceremonin skedde i slutet av december, då den brittiska flaggan togs ner och den svenska flaggan hissades. *Jutlandia Sea* ägs av Leomar RoRo AB, som funderar på att flagga in ytterligare tre rorofartyg, systerfartygen till *Jutlandia Sea*. Fartyget befraktas av Wallenius SOL och bemanningen sköts av Admare ship management. Hon kommer att gå i Europatrafik med ett Europaavtal med TAP-avtal. Inflaggningen innebär några nya jobb för svenska befäl.

– Vi gläds mycket åt den här inflaggningen, det är en väldigt positiv signal. Särskilt mycket gläds vi åt att vi har fått in en juniorposition på det här fartyget, vilket får positiva effekter, säger Oscar Lindgren, ombudsman på Sjöbefälsföreningen.

Wallenius startar upp nio fartyg

Wallenius Wilhelmsen lade i mars i fjol upp 16 fartyg som en följd av minskade biltransporter under pandemin. Det gällde bland annat svenskflaggade *Undine* och *Mignon*, som legat skyddade i fjord i Lyngdal i Norge. Nu ska rederiet köra igång upp mot nio av de upplagda fartygen under årets första kvartal, bland annat *Mignon*. Fartygen ska ersätta tonnage som rederiet haft i korttidscharters.

Det är ovanligt att Wallenius lägger upp fartyg. Senast det skedde var i samband med finanskrisen 2008.



Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

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



Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30

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



SJÖSPORTSKOLAN

Swedish Maritime Academy

Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

Refresh: Olje- och kemikalielasthantering för fartygs- och maskinbefäl (3 dgr), ROC samt GOC. Även ECDIS (3 dgr), FB VIII, MB VIII och HSF.

www.sjosportskolan.se

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Ökad trivsel med specialsytt vindskydd

Tack vare ett specialsytt vindskydd kan besättningen på M/T Ternholm numera sitta ute tillsammans på lediga stunder när vädret tillåter. För det initiativet belönade Sjömanshusstiftelsen besättningen med 10 000 kronor till fritidskassan.

Besättningen på Terntanks fartyg Ternholm tycker om att umgås när de har en stund över, och allra helst utomhus när det är sommar och varmt. Men att hitta en plats i lä på fartyget är näst intill omöjligt och utrymmet där trädgårdsmöblerna står har varit så dragigt att det inte gått att vistas där mer än kortare stunder.

– Den heta sommaren 2017 blev det nästan olidligt varmt inne i fartyg och då tänkte jag att vi måste göra något, berättar befälhavare Kent Möller. I min ungdom jobbade jag på fiskebåtar och där brukade vi sätta upp träskivor för att skapa lä och jag funderade på om det inte skulle gå att göra något liknande här.

Tillsammans med tekniske chefen tog de mått för ett vindskydd längs fartygssidan där trädgårdsmöblerna står. Sedan skickades underlaget in för tillverkning.

”Vi använder det hur mycket som helst och sitter där så fort vi får chansen”

– Vi beställde av en sömmerska på grannön, berättar Kent Möller som själv bor på Donsö. De syr bland annat utrustning till båtar och de ordnade vårt vindskydd med fönster och allt. Vi hade också rederiet med oss som godkände inköpet och såg till att grejerna kom ombord.

Vindskyddet levererades med öljetter i kanterna som besättningen trädde vajrar igenom och fäste upp längs fartygssidan. Det blev stabilt, snyggt och väldigt användbart, säger Kent Möller och berättar att de numera gärna umgås där ute.

– Vi använder det hur mycket som helst och sitter där så fort vi får chansen. På kvällarna brukar vi spela skitgubbe bakom vindskyddet och vi har ätit där flera gånger.

Kent Möller var den som tog initiativet till vindskyddet, men flera



Besättningen på M/T Ternholm sitter gärna ute under frivakterna och äter eller spelar kort tillsammans. Innan vindskyddet kom på plats var det så dragigt att det inte gick att vistas där mer än korta stunder.

ombord var involverade i projektet.

– Jag ville att så många som möjligt skulle vara med. Tekniske chefen, som alltid brukar gå runt och klura på grejer, var med och mätte och ritade. Förste fartygsingenjör är väldigt bra på att fota så han fick ta lite bilder och så har vi en Stockholmare som är skrivkunnig och fick sköta den biten.

Sjömanshusstiftelsen tyckte att läskyddet på Ternholm var en utmärkt idé. Därför beslutade de att belöna fartygets besättning med 10 000 kronor till fritidskassan.

– Vi har köpt en dattavla för pengarna och när vi har grillkvällar eller gör något annat utöver det vanliga är det från fritidskassan vi tar pengarna. Vi har också pratat om att förbättra vårt internet ombord. Framför allt för våra filippinare som ofta ”skype’r” med sina familjer, säger Kent Möller.

master@ternholm.ternship.eu



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2022

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 2021. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se.

Ordförande har ordet

I början av december höll vi till slut vår kongress. Tyvärr långt ifrån hur det ursprungligen var planerat, vi var endast ett fåtal personer som deltog på ort och ställe, resterande var med digitalt.

Det var en stor och positiv överraskning första dagen hur bra den digitala biten fungerade! Tyvärr uppstod under dag två ett avbrott där de röstberättigade blev utkastade och inte kunde komma in igen, så då avbröts mötet för "tekniskt underhåll" en timme ungefär, men sedan fortsatte det och jag tror nog att jag talar för alla som var med att det funkade klart bättre än förväntat/befarat!

Det är med stor ödmjukhet jag tackar kongressombuden att jag blivit omvald: Tack! Förhoppningsvis kan jag motsvara era förväntningar.

Det finns flera organisationer som i det fördolda stödjer sjöfarten, de verkar, men syns inte så mycket. En mycket viktig bidragsgivare, dels direkt till sjömän, dels till sjöbefälsskolorna, men även till forskning relaterad till sjöfart, är Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, en organisation som ursprungligen styrdes av ett reglemente som instiftades av kung Fredrik I 1748, på året 100 år innan den organisation som är ursprunget till Sjöbefälsföreningen bildades!

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus delar årligen ut viktiga bidrag till behövande sjömän och deras efterlevande, tyvärr är verksamheten inte tillräckligt uppmärksammas. Det de flesta sjömän känner till kring Stiftelsen, är nog de årliga belöningarna.

Stiftelsen har en granskningsgrupp som varje år bereder och lämnar förslag om belöningar till stiftelsens direktion, gruppen består av sex personer plus ordförande. SBF och SBF-O har två representanter i Granskningsgruppen i

Stiftelsen som går igenom alla inkomna förslag och det är Bosse Lindgren och jag. Det är ett roligt och intressant arbete där många bra idéer och lösningar kommer fram!

Det är synd att många av dessa idéer inte kommer till allmän kännedom och användning i andra fartyg, för den fina broschyren finns på stiftelsens hemsida och det är ju ofta annonser i facktidningarna om detta. Det hade också varit bra av en annan anledning ifall de som funderar på att skicka in ett förslag tittat tillbaka, för många av förslagen kommer in år efter år från olika förslagsställare.

Många saker är verktyg eller liknande vilka man kan köpa färdiga från till exempel Biltema för 100 eller 500 kronor eller från till exempel Brissmans. Det känns trist att behöva avslå förslag på grund av att det redan är belönat. Jag hoppas alla förstår att tanken inte är att samma förslag skall belönas flera gånger, där enda skillnaden är att den tidigare belönade grundidén är anpassad till det egna fartygets utrustning eller att man gör en designförändring eller använder annat material.



MATS HÖGBLOM



Sjöfartsutbildningar

Kursdatum

VÅREN 2021

www.sjofartsutbildningar.se
info@sjofartsutbildningar.se

HELSINGBORG

BST refresh
22-23 februari
22-23 mars
12-13 april
3-4 maj

AFF refresh
23-24 februari
20-21 april

Kombi refresh (BST+AFF)
22-24 februari
19-21 april

GÖTEBORG

BST refresh
12-13 april
17-18 maj

Kombi refresh (BST+AFF)
12-14 april
17-19 maj

FÖRNYA ERA
CERTIFIKAT
MED OSS!



Brandskyddsföreningen
Norrbotten

Grön hamnsjöfart



med begagnade Teslabatterier under durken

Med *M/S Sylvia* har befälhavare Elias Nilsson förverkligat sin dröm om miljövänlig sightseeing i Stockholms inre farvatten. Nu hoppas han att initiativet ska bidra till att skynda på omställningen till en fossilfri stadsnära sjötrafik. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO ECOSIGHTSEEING

STOCKHOLM JANUARI 2021

Snön som fallit under natten ligger som ett tunt pudrigt täcke över Djurgårdsvarvet, strax bortanför nöjesparken Gröna Lund. Här är passagerarbåten *Sylvia* förhöjd över vintern i väntan på att turistsäsongen drar igång och hon åter kan flytta över till kajplatsen på Strandvägen mitt i centrala Stockholm.

– Att ha den här båten känns helt över-

ligt, säger Elias Nilsson medan han trycker igång luftvärmepumpen för att få upp värmen i salongen. Det är verkligen en dröm som blivit sann.

Att bedriva historisk sightseeing med en miljöklassad båt var något Elias Nilsson hade funderat på länge innan han drog igång verksamheten i juni 2019. Idén tog sin början för nästan tio år sedan när Elias äldste son fortfarande gick förskolan och hade ett brinnande intresse

för allt som hade med Vasaskeppet att göra.

– Vi var på Vasamuseet flera gånger och tittade på fartyget, berättar Elias när vi slagit oss ner vid ett av de blankpolerade mahognyborden. Ibland var han med mig ombord på *Emelie* där jag jobbade och jag brukade peka ut platsen där Vasaskeppet sjönk när vi körde förbi. Det var då jag insåg att hela den här fascinerande historien hade ägt rum bara ett stenkast från själva museet och jag tänkte att det säkert var många som skulle vilja komma ut dit och höra mer om förlisningen.

Elias fortsatte köra skärgårdsbåtar hos Ressel Rederi där han då var anställd. Men idén om ett eget sightseeingrederi hade fått fäste och när han några år senare tilldelades ett innovationsstipendium av Stockholms stad hade han plötsligt till-



Elias Nilsson



Billy Moberg

räcklig med pengar för att starta bolag. Stipendiet fick han för att ha initierat ett samarbete mellan sin dåvarande arbetsgivare och Viking Line, något Sjöbefälen skrivit om tidigare. Det handlade om att erbjuda kryssningspassagerare på besök i huvudstaden transport med båt istället för buss när de skulle till turistattraktionerna på Djurgården.

– Jag använde stipendiepengarna till att bilda bolag men eftersom jag fortfarande var osäker på exakt vad jag ville göra fick det ligga vilande, berättar Elias.

Så en dag i början av december 2018 fick han besök i styrhytten av en passagerare som han brukade prata med ibland. När de passerade Beckholmen berättade Elias om sina sightseeingdrömmar. Besökaren, Erling Matz, lyssnade intresserat och innan han gick av gav han Elias sitt

kort och bad honom höra av sig. Ett par veckor senare satt Elias hemma hos Erling och hans hustru Carina Lernhagen-Matz och åt middag.

– Det visade sig att Erling varit informationschef på Vasamuseet och skrivit flera böcker om skeppet. Även hans fru hade varit involverad och de sa att de gärna ville hjälpa mig att komma igång. Jag blev väldigt inspirerad och redan efter jul tog jag tåget ner till Ulricehamn för att titta på *Sylvia*. Hon hade gått i passagerartrafik på sjön Åsunden och var nu till salu.

På plats i Ulricehamn fick Elias veta att det bara ett par dagar tidigare varit en annan intressent från Stockholm där med planer på att köpa *Sylvia* och konvertera henne till eldrift. Spekulanter visade sig vara Billy Moberg, vd för El och Marinteknik, en kille som Elias lärt känna under sina år hos Ressel. Det hela slutade med att Billys bolag Clean Charter Technology köpte *Sylvia* och gick in som delägare i Elias bolag, Ecosightseeing. Sedan hyrdes *Sylvia* ut till Ecosightseeing.

– Det kunde inte ha blivit bättre, säger Elias. Vi delar samma tankar och visioner om en fossilfri sjöfart. Billy hade tröttnat på att omställningen i Stockholm gick så långsamt och det var därför han köpte en egen båt och konverterade till eldrift, bara för att visa att det går. Nu hoppas vi att fler rederier ska följa efter.

Tror på cirkulär ekonomi

Våren 2020 genomfördes själva elkonverteringen. Den gamla dieselmotorn under

bardisken i båtens främre del lyftes ut och ersattes med begagnade batterier från Teslabilar. Batteriernas celler har konstruerats om för att passa båtens förutsättningar och den marina miljön och ligger numera monterade i avlånga lådor under bänkarna där vi sitter. De är sedan anslutna till en liten elmotor som ligger under durken i mittgången.

– Både jag och Billy tror verkligen på detta med cirkulär ekonomi och att det är åt det hållet vi måste gå för att klara klimatmålen. Flera gånger sommaren 2019 när vi körde våra sightseeingturer såg vi demonstrationstågen på väg på Mynttorget (Greta Thunbergs skolstrejk för klimatet, red. anm.) och det kändes verkligen rätt. Batterierna vi använder har kanske inte längre tillräcklig kapacitet för att accelerera en bil med viss hastighet, men de fungerar utmärkt för att driva den här typen av båt.

Inte särskilt komplicerat

Omställningen från diesel till eldrift gjorde de själva och var inte särskilt komplicerad, enligt Elias. Men det finns en hel del säkerhetsföreskrifter som de behövde ta hänsyn till och under arbetets gång hade de en tät dialog med ansvarig myndighet.

– Eftersom batterierna inte var anpassade för den marina miljön från början fick vi bygga in dem i gas- och vattentäta lådor och koppla till ett brandsläcknings-system. Men Transportstyrelsen var väldigt tillmötesgående och till slut fick vi deras godkännande.

Enligt Elias är det första gången begag-

M/S SYLVIA

Sylvia byggdes 1943 på ett varv i England på beställning av den brittiska flottan och enligt historien ska hon ha deltagit vid landstigningen i Normandie. Någon gång efter andra världskriget kom hon till Sverige och har sedan dess förlängts och byggts om i omgångar. Hon har gått i passagerartrafik i Mälaren, Hjälmaren, Åkers Kanal, Stockholms norra skärgård och på sjön Åsunden. Sedan 2019 ägs hon av Clean Charter Technology och drivs av Ecosightseeing Sthlm AB.



nade Teslabatterier används för framdrift av en båt.

– Vi har fått väldigt mycket uppmärksamhet internationellt och det finns mängder av artiklar om oss på nätet i Ryssland, Kina, Polen, Storbritannien och flera andra länder.

Omställningen går för långsamt

Men när det gäller omställningen till fossilfria drivmedel inom Stockholms skärgårds- och hamntrafik, tycker Elias att det går alldeles för långsamt. Han menar att politikerna behöver ta ett större ansvar och kräva utsläppsfri framdrivning av de rederier som är verksamma i länet.

– I början av 2000-talet jobbade jag som busschaufför i Stockholm och redan då var det förbjudet att köra med dieselbussar i stan. De gick antingen på etanol eller biogas, idag eldrift eller biogas, säger han och fortsätter:

– Men på sjön händer det nästan ingenting och här fortsätter man att köra på diesel. Det enda som hänt är att vi blandar ut dieseln med lite HVO (hydrogenated vegetable oil red. anm.). På grund av subventioner är det dyrare att köra båt på el än diesel och ingen kommer vilja ställa om så länge politikerna inte kräver det. I vårt fall är det Billy själv som tagit på sig den extra kostnaden med batteridrift.

Elias konstaterar också att Sverige hamnar efter en lång rad länder i den här utvecklingen.

– Länder som exempelvis Norge, Storbritannien och till och med Indien har kommit betydligt längre än oss. När ordföranden i Tesla Club Sweden var på besök berättade han att politikerna i Amsterdam förbjöd dieselmotorer på fartyg inne i staden och därför finns det heller inga sådana längre.

Intresset har växt efterhand

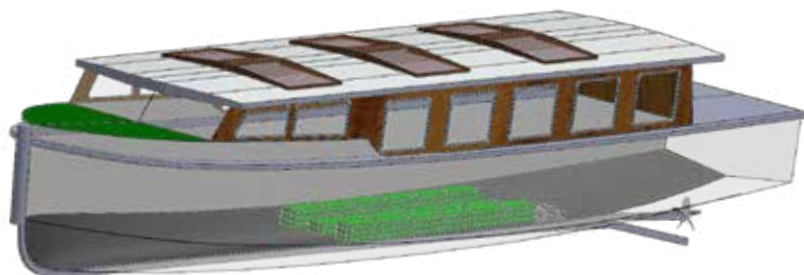
M/S Sylvia gjorde sin första säsong i Stockholm sommaren 2019. Den första tiden gick det lite trögt med kundtillströmningen, berättar Elias. Någon marknadsföring hade inte hunnits med och han och däcksmän och tillika guide ombord, Pontus Sunnanstaf, gick själva runt på kajen för att locka passagerare. Men efter hand växte intresset. Flera av

de som åkte med skrev fina omdömen på populära turistsidor och under augusti och september var de uppe i sex turer om dagen sju dagar i veckan.

– Det gick riktigt bra och vi var väldigt nöjda, säger Elias. Många verkar uppskatta att komma ut på sjön, ta ett glas vin och lyssna på historien om Vasaskeppet. Erling Matz har hjälpt oss att skriva manus och Pontus är en suverän historieberättare.

Inför säsongen 2020 såg allting väldigt lovande ut men så slog pandemin till. Istället för en hektisk sommar låg Sylvia mestadels till kaj.

– Men vi hade lite tur i oturen eftersom vi påbörjade elkonverteringen i januari förra året. Tanken var att det skulle ta tre månader men det drog ut på tiden och vi blev inte helt klara förrän i september. Sedan kunde vi köra litegrand i september och hade även några bokningar i november, men de fick ställas in, säger Elias.



För att klara försörjningen jobbar Elias extra hos sin gamla arbetsgivare. När han kan starta upp sightseeingturerna igen är osäkert, men att det finns en marknad för miljövänlig hamntrafik är han övertygad om.

– Jag tror det här är den väg vi måste gå. Och eldriften är inte bara en vinst för miljön utan också för våra passagerare. Motorena låter väldigt lite, det är nästan som att glida fram i en segelbåt. Man sitter nära vattnet och hör bara de naturliga ljuden och skvalpet från vågorna. När det inte är så mycket trafik ute vid platsen där *Vasa* sjönk brukar vi stänga av motorn och bara ligga helt stilla en stund. Det är en väldigt fin upplevelse.

Framförallt utländska turister

Av de 2 000 passagerare som åkte med första sommaren var alla utom fem personer utländska turister. Sommaren 2020 kom det ytterst få utländska besökare och Elias är inställd på att det kan bli likadant även i år. Därför har han börjat fundera över alternativa användningsområden för *Sylvia*.

– Dels har vi fått en förfrågan om att börja köra privatägd kollektivtrafik mellan Nacka och stan med två turer om dagen och det hoppas jag ska komma igång framåt våren. Man skulle också kunna erbjuda restauranggäster på krogarna här ute på Djurgården en fördrink och båttur innan de går iland och äter. Jag har även funderat på specialsydda turer för slutna sällskap och ytterligare en sightseeingtur, där vi utgår från slottet och Stockholms kungliga historia istället för Vasaskeppet.

Certifierad med Bra miljöval

Den första januari i år blev *M/S Sylvia* som första svenska passagerarbåt miljöcertifierad med Naturskyddsföreningens Bra miljöval. Certifieringen är inte bara kopplad till eldriften utan omfattar hela verksamheten kring båten.

– De gillade att vi använder begagnade batterier och att elen vi laddar batterierna med enbart kommer från förnyelsebara energikällor som vind-, vatten- och solkraft. Även diskmaskinen, kaffebyggaren och allt annat ombord går på grön el. En annan stor miljövinst är att vi kör så långsamt. Hastigheten är den faktor som påverkar energiåtgången allra mest. Vi brukar ligga på runt 3,5 knop och då kan vi vara ute en hel dag utan att behöva ladda om batterierna. **L S**



Under vintern ligger *Sylvia* förtöjd vid Djurgårdsvarvet. Foto Linda Sundgren



Under hela förra våren pågick konverteringen från diesel till eldrift ombord på *Sylvia*. De begagnade Teslabatterierna byggdes in i lådor som monterades under bänkraderna.

Vaktavlösning i Sjöfartens Kultursällskap



Efter många år som ordförande och drivande i att lyfta sjöfarts-kulturella frågor lämnar Berit Blomqvist över stafettpinnen till Staffan Strive. Staffan är en välkänd svensk sjöfartsprofil som i hela sitt yrkesverksamma liv arbetat med sjöfart. TEXT LENNART JOHNSON

Var växte du upp Staffan?

– Större delen av min skolgång var i Vänersborg även om familjen i min barn- dom även bodde några år i Boden.

Fanns det någon i släkten som hade seglat med tanke på att du valde sjömansbanan?

– Nej, faktiskt inte. Jag gick till sjöss direkt efter 9:an. Då hade jag provat att segla en tid under ett sommarlov och också haft prao ett par veckor på en paragrafare. Kände då att sjömanslivet passade mig. Att jag gick till sjöss berodde också på nyfikenhet, på att jag ville göra något annorlunda. Inte en dag har jag ångrat mitt yrkesval från första törnen 1976 som jungman och framåt.

Hur länge var du ombord?

– Totalt blev det 20 år innan jag gick iland. Efter några år i manskapsbefattningar började jag 1979 på Sjöbefälsskolan och gick 1982 ut som andre styrman. Alla år ombord seglade jag i mindre båtar som främst gick på Nordeuropa. Någon längtan att segla på värmen, att vara ute flera veckor till sjöss på öppet hav hade jag aldrig. Jag trivdes med de korta resorna och den intensiva tiden i hamnar för lastning och lossning, samt med kamratskapet ombord. På mindre båtar måste du vara beredd att rycka in överallt där det behövs även om du seglar som befäl.

Efter 20 år till sjöss började jag på Nordsjöfrakt som driftchef 1996. Det var vd:n Folke Patriksson som erbjöd mig det jobbet. Under de kommande åren utvecklades rederiets verksamhet rejält och vi fick management för ett stort antal båtar, bland annat för driften av isbrytarna när de fick civil bemanning. När Nordsjöfrakt köpte Gorthons 2005 bytte vi namn till Transatlantic. Vi var då under några år Sveriges största storsjörederi.

Var du inblandad i tillkomsten av TAP-avtalet?

– Inte direkt även om jag insåg hur nödvändigt det avtalet var för att behålla en del av den svenskkontrollerade flottan. Både arbetsgivarsidan och de svenska sjöfacken tog ett stort ansvar, insåg genom TAP-avtalet vikten av att vi alla strävade åt samma håll för att klara den tuffa internationella konkurrensen.

I samband med tillkomsten av TAP medverkade jag till att Transatlantic och

Wallenius bildade bemanningsbolaget SCM i Manila. Vi insåg nödvändigheten av att långsiktigt få en välutbildad och motiverad grupp filippinska sjömän till de svenska fartygen. Samarbetet med SCM slog väl ut. Men det krävdes många resor till Filippinerna för att få det hela att fungera som vi hade tänkt oss. Åtskilliga av de unga pojkar som senare började segla i svenska båtar kom från socialt tuffa förhållanden. När de genom vårt stöd fick möjlighet att studera på en sjömansskola var många mycket motiverade, de insåg vilken möjlighet de fick.

Hur länge blev du kvar på Transatlantic?

– Jag slutade som personalchef 2010 eftersom jag var tveksam till tankarna i en pågående organisationsutredning. Nu hade jag tänkt ta ett sabbatsår men blev rätt snart tillfrågad om jag ville börja på ett större ship managementbolag i Singapore. Jag tyckte det lät spännande och tackade ja. Tiden i Singapore blev spännande, men inte enbart positiv. Chefen på bolaget hade en minst sagt annorlunda syn på sjöfolk jämfört med vad vi har i Sverige. Han såg enbart sjöfolket som en kostnad, inte som en tillgång och behandlade sin personal där- efter. Efter 10 månader hade jag fått nog och återvände hem.

Vad gjorde du därefter?

– Efter några månader började jag på Chalmers med uppdragsutbildningar, olika fortbildningar. Det var utbildningar både för anställda inom sjöfarten som jag ansvarade för men även för personal från det övriga näringslivet. Eftersom jag alltid brunnit för vikten av att ha vidareutbildad personal har jag trivts de åtta åren på Chalmers. I februari 2021 slutar jag. Coronapandemin har inneburit att Chalmers inte längre anser sig ha råd med nuvarande upplägg.

Vilka är dina närmaste framtidsplaner?

– Just nu håller jag på att förverkliga en gammal dröm. Jag är nybliven huvudägare i ett mindre passagerarfartyg. Efter att ha fått ordning på fartyget är planen att hon ska börja gå med passagerare till Svalbard, Grönland och även Antarktis. Ekoturism är något jag brinner för. Sommaren 2022 hoppas vi kunna göra första resan med totalt 50 passagerare ombord.

Hur känns det att bli vald till ordförande i Sjöfartens Kultursällskap?

– Det är ett förtroendeuppdrag jag verkligen ser fram emot och har respekt för. Redan på mina första törnar kom jag i kontakt med kulturens betydelse för de som arbetar till sjöss. Varje gång boklådorna levererades ombord var det en högtidsstund. Jag läste massor under åren till sjöss. Läsandet har följt mig under åren även om det numera mest blir fackböcker. Jag läser gärna böcker om segling och har ett stort bibliotek med drygt hundra volymer seglingslitteratur.

– På fritiden har jag under sjömansåren seglat mycket i vår åtta meters Koster bland annat till Skottland och Shetlandsöarna. Numera paddlar jag gärna och äger fyra kajaker varav en i mahogny från 1971. Jag har genomfört två VM i maraton för seniorer med en femte plats som främsta merit.

Tycker du att Sjöfartens Kultursällskap behövs?

– Absolut! Sällskapet spelar en viktig roll, inte minst genom att samlar hela den svenska sjöfartsnäringen med dess sjöfolk, redarsidan, sjöfacken, Sjöfartsverket, sjöfartsmuseerna, Sjömanshusstiftelsen, Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell, akademien med flera aktörer. Sällskapet har under många år dessutom gett ett viktigt stöd åt kulturarbetare inom sjöfartssektorn. Sjöfartsmontern på bokmässan i Göteborg har också utvecklats till en självklar samlingspunkt för alla som är intresserade av sjöfartskultur, och det är något som vi skall fortsätta utveckla tillsammans.

Är det någon speciell fråga du vill driva som ny ordförande i Kultursällskapet?

– Min förhoppning är att vi ska kunna bredda verksamheten ytterligare och inte minst kunna nå ut till dagens aktiva sjöfolk. Samtidigt ska vi givetvis värna om de medlemmar som vi har idag. Jag tror att Kultursällskapet behöver vara aktivare och synas ännu mer på sociala medier. Det är viktigt att på olika sätt visa att den breda svenska sjöfartskulturen är 2021 fortfarande i högsta grad är levande! Att sjöfartskultur inte bara är Evert Taubes rika visskatt och Harry Martinsons lysande författarskap utan mycket, mycket mer. **L J**

Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

RESCUE BOAT

15 feb
22 feb
6 apr 26 apr
12 apr 10 maj
26 apr 17 maj



BASIC SAFETY

15-16 feb
22-23 feb 26-27 apr
15-16 mar 10-11 maj
6-7* apr 17-18 maj
12-13 apr 7-8 jun



RESCUE BOAT

17 feb
17 mar
8* apr
28 apr
19 maj



BASIC SAFETY

17-18 feb
17-18 mar
8-9* apr
28-29 apr
19-20 maj



FAST RESCUE BOAT

19 feb
19 mar
8* apr
30 apr
21 maj



ADV FIRE FIGHT.

16 feb 27 apr
23 feb 11 maj
16 mar 18 maj
7 apr 8 jun
13 apr 29 jun



CROWD CRISES MNG

16 mar
27 apr
8 jun



SÄKERHETSUTB.

FISKEFART
17-18 feb
8-9 apr
19-20 maj 30 jun-1 jul



ADV. FIRE FIGHTING

18 feb
18 mar 20 maj
9* apr 10 jun
29 apr 16 jun
20 maj 1 jul



MEDICAL CARE

22-24 feb
6-8 apr
14-16 jun





NYTT UPPLÄGG - NYA MÖJLIGHETER

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

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

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

Varmt välkommen!

Teamet på Safetygruppen



STCW-guide

Grundkurser

BASIC SAFETY

8-12 feb
8-12 mar
22-26 mar
19-23 apr
3-7 maj
6-9 jul



ADVANCED FIRE FIGHTING

17-19 feb
7-9 apr
19-21 maj



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

17 feb
22 feb
17 mar
7 apr
12 apr
28 apr
10 maj 9 jun
19 maj 15 jun



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

15-16 feb
15-16 mar 17-18 maj
6-7 apr 7-8 jun
26-27 apr 28-29 jun



SHIP SECURITY OFFICER

TBD



MEDICAL FIRST AID

17-18 feb
17-18 mar
8-9 apr 19-20 maj
28-29 apr 9-10 jun



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

17-18 feb
8-9 apr
19-20 maj
30 jun-1 jul



FAST RESCUE BOAT

18-19 feb
18-19 mar
7-8 apr
29-30 apr
20-21 maj
10-11 jun 1-2 jul



CROWD CRISES MNG

3-5 mar
24-26 mar
14-16 apr
10-12 maj
21-23 jun



MEDICAL CARE

22-24 feb
6-8 mar
14-16 jun



Med reservation för eventuella ändringar.

TEMA

ARBETSMARKNAD

Sjöfartsbranschen saknar folk och bristen på befäl väntas bli alarmerande om bara några år, enligt en rapport från Transportföretagen. Men med endast ett 100-tal fartyg under svensk flagg och Skatteverkets snävare tolkning av sjömännens 183-dagarsregel, har arbetsmarknaden för svenska befäl krympt. Det här påverkar inte minst juniorbefälen som förr ofta fick sitt första jobb i den internationella sjöfarten. Inom branschen råder ändå optimism och man hävdar att med vissa regeländringar skulle både handelsflottan och arbetsmarknaden kunna få ett rejält lyft.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO SOFI CEDERLÖF





Krympande arbetsmarknad för svenska befäl

Myndigheter tolkar skattereglerna för svenska sjömän på utlandsflaggade fartyg allt snävare, vilket leder till att den internationella arbetsmarknaden minskat avsevärt. Det här påverkar inte minst nyutexaminerade sjöbefäl som tidigare ofta fick sitt första jobb på utländska fartyg. FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM NOVEMBER 2020

I januari förra året publicerade Transportföretagen rapporten Tempen på sjöfarten. Den visade ett betydande och växande behov av nyrekrytering och att intagen till sjöbefälsskolorna måste öka. Enligt undersökningen behöver svenska redare anställa cirka 800 personer de kommande fem åren, varav 450 befäl. Fyra av tio företag uppgav att de hade svårt att rekrytera samtidigt som man har en åldrande befälsskår med stora pensionsavgångar

som väntar. Sedan dess har rekryteringsinsatser genomförts med bland annat sjöfartskonvojen och rekryteringsdagen under Donsö shipping meet. I höstas syntes också en viss ökning av antalet studenter på sjöbefälsutbildningarna på såväl Chalmers som i Kalmar. Samtidigt krymper arbetsmarknaden för svenska sjöbefäl totalt sett. Dels på grund av en historiskt liten svensk handelsflotta med endast ett 100-tal fartyg; dels för att Skatteverket skärpt tolkningen av den så kallade 183-dagarsregeln som tillämpas för svens-

ka sjömän på fartyg i oceantrafik under utländsk flagg.

– Med så få fartyg under svensk flagg är det här systemet otroligt känsligt och även små effekter kan få väldigt stora konsekvenser, säger Mikael Huss, Sjöbefälsföreningens vd. Om tre fartyg flaggar in har vi i princip brist på befäl, men om tre väljer att flagga ut fördubblas arbetslösheten i ett slag.

Sjöfarten är en konjunktürkänslig bransch och genom åren har det gungat rejält på sjöarbetsmarknaden. Exempelvis gick sjöfarten för högttryck åren fram till 2008, då finanskrisen slog till och mängder av fartyg och jobb försvann. Efter en stark återhämtning minskade antalet jobb efter några år för att sedan åter vända uppåt.

– Så här har det alltid sett ut, säger Mikael Huss. Vi ser att arbetsmarknaden går i cykler om ungefär fyra år, alltså med den intervall som det tar att utbilda ett sjöbefäl. Det här gör det problematiskt att rekrytera till sjöbefälsskolorna eftersom det kan vara en helt annan arbetsmarknad när studenterna tar sin examen jämfört med när de började läsa. Ibland händer det att ungdomar känner sig lurade när de kommer ut från skolan och det är svårt att få jobb, säger Mikael Huss.

Kritiskt läge

När delar av sjöfarten åter befinner sig i ett kritiskt läge på grund av den pågående pandemin, är situationen kanske mer bekymmersam än tidigare. Problemet, säger Mikael Huss, bottnar i Skatteverkets nya och alltmer restriktiva tolkning av den så kallade 183-dagarsregeln. Regeln tillämpas av dem som arbetar under utlandsavtalet (även kallat IT-avtalet eller Int-avtalet).

Enligt den behöver svenska sjömän på utlandsflaggade fartyg i oceanfart och som är ombord minst 183 dagar om året inte betala någon skatt. Sociala avgifter och pensionsinbetalningar omhändertas genom privata försäkringar. Men sedan några år tillbaka har Skatteverket blivit allt snävare i tolkningen av 183-dagars-



Sjöbefälsföreningens vd
Mikael Huss.



På studentmässorna har eleverna chans att träffa potentiella arbetsgivare. Här är Sjölog på Chalmers 2017.

regeln. Det har lett till en stor osäkerhet om vad som faktiskt gäller och sjöbefäl har ålagts att betala såväl restskatt, som retroaktiv skatt och straffskatt för flera år tillbaka.

– Den här utvecklingen är djupt olycklig, säger Mikael Huss. När man inte vet vad som gäller vågar folk inte ta anställning enligt utlandsavtalet och arbetsgivarna vågar heller inte anställa svenskar.

Den enskilda sjömannen som drabbas av retroaktiva skattekrav riskerar att få hela sin privatekonomi raserad. Samtidigt försvinner de internationella fartygen som alternativa arbetsplatser för svenska befäl.

– En internationell juniorbefälslön ligger på 2 500 US-dollar och det är ungefär hälften av vad en svensk juniorstyrman kostar arbetsgivaren, bland annat på grund av exempelvis avlösningssystemet. Nettoutfallet för sjömannen kompenseras genom att man inte behöver skatta på lönen. Man får också möjlighet att jobba på andra typer av fartyg som inte finns under svensk flagg. Men ska man också betala skatt på den lönen tycker nog många att det inte är värt det, säger Mikael Huss.

Skatteverket ifrågasätter

Skattemyndigheten ifrågasätter flera av de kriterier som är kopplade till 183-dagarsregeln. Ett av dessa kriterier är att fartyget huvudsakligen (cirka 75 procent av tiden) ska gå i oceanfart. Som oceanfart räknas farvatten utanför Europa med Trondheimsfjorden som sista utpost i norr och Azorerna i väster.

– Att man i dag drar en linje ända ute vid Azorerna gör att en massa fartygs- trafik inte längre räknas som oceanfart, säger Mikael Huss. Som exempelvis ACL-båtarna där många svenskar jobbade tidigare. Vi lobbar för att man ska byta ut begreppet oceanfart till fjärrfart och istället dra linjen vid Lindesnes-Hanstholm, men har ännu inte fått något gehör för det.

Ett annat kriterium för tillämpningen av 183-dagarsregeln är att sjömannen är anställd hos en svensk eller europeisk arbetsgivare. Tidigare har det varit möjligt att vara anställd i ett bemanningsbolag i Sverige även om bolagets huvudkontor legat i ett annat land. Men enligt den nya tolkningen måste arbetsgivaren ha sin huvudsakliga verksamhet inom Europa för att 183-dagarsregeln ska kunna tillämpas.

– Den här tolkningen är förödande för sjöfarten eftersom den diskvalificerar en rad bemanningsbolag som arbetsgivare, säger Mikael Huss. Det man gör nu är att man tolkar sönder regelverket. Vi måste få till en förändring. Antingen genom en återgång till tidigare tolkningar eller ett nytt regelverk.

Utlandsavtalet

Utlandsavtalet, även kallat IT-avtalet, Int-avtal eller 183-dagars, kom till under första halvan av 1980-talet. Det föregicks av ett mycket omfattande arbete med sex olika departement inblandade. Enligt utlandsavtalet ska den sjöman som arbetar på ett oceangående fartyg och är ombord minst 183 dagar om året, inte betala några sociala avgifter, vilket är regel för ombordanställda inom den internationella sjöfarten. De senaste åren har Skatteverket gjort allt snävare tolkningar av den så kallade 183-dagarsregeln kopplat till regionala gränsdragningar och bemanningsbolagens hemvist.

Det kan ta tid som nyutexaminerad att få sitt första jobb ombord och bland rederierna är det framför allt seniorbefäl som efterfrågas. Det säger Laila Svedberg Poulsen vid Arbetsförmedlingens sjöfartskontor i Göteborg. Foto Annika Hjerpe



Drabbar sjömän på utlandsflagg

Att de senaste årens förändringar lett fram till en krympande arbetsmarknad för svenska befäl märks även i Sjöbefälsföreningens eget bemanningsbolag, SMBF Service AB.

– För tio år sedan hade vi 500 anställda som jobbade på tankfartyg, kryssningsfartyg och så vidare. Det fungerade väldigt bra. Fartygen var fina och vi såg till att ordna med bra försäkringar och betala in pensioner. Nu har vi bara ett 30-tal befäl kvar. Den här marknaden är helt död, säger Mikael Huss.

Enligt Huss grundar sig Skatteverkets agerande på de problem som uppstått inom vissa landbaserade branscher där utländsk arbetskraft skattebefrias och därmed bidrar till lönedumpning och ojämlig konkurrens.

– När vi började luska i det här insåg vi att det handlar om våra fackliga kollegor i Byggnads och Transport. De har velat ha en förändring av 183-dagarsregeln för utländsk arbetskraft som kommer till Sverige och jobbar kortare perioder utan att betala skatt och därmed bidrar till lönedumpning och osund konkurrens. Vi har full förståelse för deras krav, men det har också kommit att drabba sjömän på utlandsflaggade fartyg på ett orimligt sätt.

Vill ha seniorbefäl

Tittar man på arbetslöshetsstatistiken fanns det i september 2020 63 arbetslösa nautiker inom samtliga befälskategorier inskrivna hos Arbetsförmedlingen sjöfart. Statistiken, som endast omfattar öppet arbetslösa där deltidsarbetslösa och timanställda inte ingår, visar en viss coroneffekt.

Den är dock betydligt mindre bland befäl än inom manskapet, där framför allt intendenturpersonalen drabbats hårt. I september 2019 fanns det 41 arbetslösa nautiker totalt och samma månad 2018 var 50 nautiker arbetssökande.

På teknikersidan är arbetslösheten betydligt lägre och i september 2020 fanns endast 11 arbetslösa maskinbefäl inom samtliga befälskategorier. Siffrorna speglar det antalet befäl som utbildas på sjöbefälskolorna och där klasserna för sjöingenjörer inte varit fulltaliga på flera år. Ändå kan det som nyutexaminerad ta tid att få sitt första jobb ombord och bland rederierna är det framför allt seniorbefäl som efterfrågas. Det säger Laila Svedberg Poulsen vid Arbetsförmedlingens sjöfartskontor i Göteborg.

– Vi har ett gäng arbetsgivare som jättegärna vill ha seniorbefäl, men det är betydligt färre som vill anställa juniorbefälen, säger hon. På svenskkontrollerade

fartyg har man svenska seniorbefäl men på juniorbefälsbefattningarna är det vanligt att rederierna väljer Tap-anställda istället.

Viktigt att få sitt första jobb

Samtidigt, säger Laila Svedberg Poulsen, är det viktigt för en nyutexaminerad att relativt snabbt komma ut på sitt första jobb.

– En styrman som gått arbetslös ett halvår måste söka jobb iland och ju längre man är borta från sjöfarten desto svårare blir det att få ett jobb ombord. Kompetens är en färskvara.

För nautiker kan lösningen vara att ta en manskapsbefattning innan ett ledigt styrmanjobb dyker upp.

– Vi brukar uppmana de nautiker som skriver in sig hos oss att även söka manskapsbefattningar. Många får sitt första jobb på det sättet och det är framför allt vanligt på färjorna. Har man väl fått in en fot kan det vara lättare att få ett befälsjobb sedan. Men det här gäller inte bara juniorbefälen. Det händer att även erfarna nautiker tar matrosjobb i brist på befälsbefattningar, säger Laila Svedberg Poulsen.

I arbetslöshetsstatistiken för sjöbefäl syns Coronakrisen framför allt bland nautiker där färre än vanligt fick en säsongs-

anställning under sommaren 2020. I juli var 40 nautiska befäl inskrivna hos Arbetsförmedlingen vilket kan jämföras med ett tjugotal samma månad året innan. Bland teknikerna fanns nio arbetslösa i juli förra året medan motsvarande siffra 2019 var fem stycken. En annan effekt av pandemin, säger Laila Svedberg Poulsen, är att det öppnats möjligheter för svenska juniorbefäl att komma ut på befattningar som de kanske inte skulle varit aktuella för annars.

– Eftersom det varit svårare att få ombord Tåg-anställda under pandemin har en del valt att sätta ombord svenska juniorbefäl istället. Men det handlar framför allt om vikariat i väntan på att flygtrafiken ska komma igång igen och länderna ska öppna sina gränser, säger Laila Svedberg Poulsen.

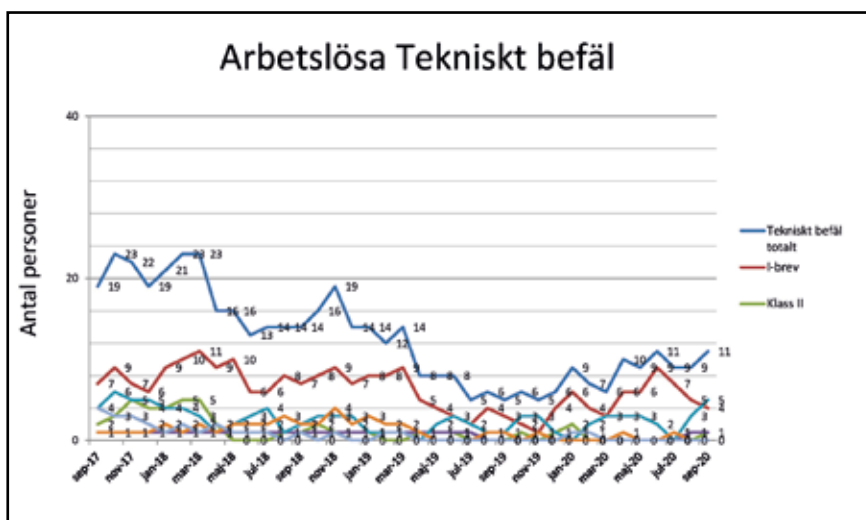
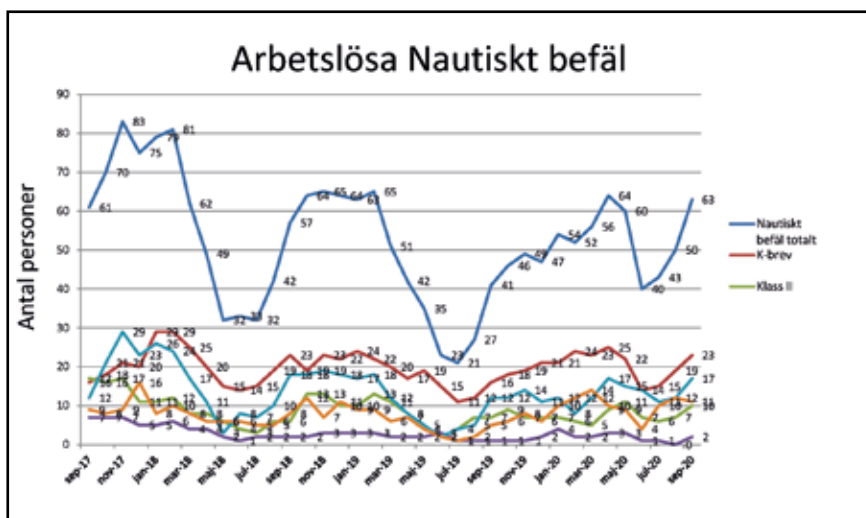
Landföretag intresserade

Men det är inte bara viktigt för den nyutexaminerade sjömannen att få ett arbete. Även rederierna behöver fånga upp juniorbefälen när de lämnar skolorna för att inte förlora dem till företag i land. Oscar Lindgren är ombudsman i Sjöbefälsföreningen. Han har en hel del kontakter med befälsstudenterna under deras utbildning och möter dem på skolorna och deltar på branschdagar där studenter och arbetsgivare möts. Under de senaste åren har han sett hur landbaserade företag blivit allt mer intresserade av sjöbefäl, främst sjöingenjörer.

– För varje år ökar antalet landbaserade teknikföretag som kommer till de branschdagar som skolorna anordnar, säger Oscar Lindgren. Framför allt handlar det om företag inom maskinteknik och energibolag. De är intresserade av att rekrytera sjöingenjörer och det är studenterna väldigt medvetna om. Det gäller för rederierna att ta hand om de juniorbefäl som kommer ut från skolorna, annars försvinner de iväg till andra företag.



Oscar Lindgren,
ombudsman Sjöbefälsföreningen.



Svenskar betydligt dyrare

Samtidigt är svenska juniorbefäl betydligt dyrare än sina kollegor internationellt.

– Ett svenskt juniorbefäl på ett svenskflaggat fartyg kostar totalt ungefär dubbelt så mycket som ett juniorbefäl på den internationella marknaden, säger Mikael Huss. När det kommer till befattningarna befälhavare och teknisk chef är det däremot cirka 25 procent billigare att anställa svenskar och tittar vi på förste fartygsingenjörer och överstyrmän är lönenivåerna ungefär desamma. Allt handlar om tillgång och efterfrågan.

Men även om svenska juniorbefäl är dyrare än sina kollegor på den internationella marknaden och det blivit skattevässigt svårare för svenskar att jobba under utländsk flagg, är Mikael Huss inte orolig för att svenska befäl ska stå utan jobb. Med det låga antal som i dag kom-

mer ut från skolorna borde anställningar inte vara några problem.

– Det är så pass få individer det handlar om att jag inte ser att det skulle vara några bekymmer för svenska rederier att anställa dem, säger han. Och det upplever jag heller inte att det är. Man kanske inte får jobb första dagen man lämnar skolan och det kanske dröjer innan man kommer till drömbåten, men jobb får man.

Vad är då den viktigaste åtgärden för att skapa en långsiktigt hållbar och stabil arbetsmarknad för svenska sjöbefäl?

– Allra viktigast är att ändra villkoren i 183-dagarsregeln, säger Mikael Huss. För vi sedan igenom de ändringar vi driver inom Blå tillväxt tillsammans med Seko Sjöfolk och Svensk Sjöfart med en utvecklad tonnageskatt, nettomodellen och en stämpelavgift kommer vi få fart på inflagningsarna också. Då kan man börja rekrytera till sjöbefälsskolorna på allvar. **L S**

Svårt med praktikplatser för sjöbefälsstudenter

Medan rekryteringskampanjer drivs för att öka inflödet till sjöbefälsutbildningarna har Sjöfartens Utbildnings Institut, SUI, redan i dag svårt att hitta praktikplatser åt alla studenter.

– Merparten av rederierna är väldigt bra på att ställa upp när vi ber om extraplatser på fartygen, men vi hade önskat en mer långsiktigt hållbar lösning, säger Anna Pettersson på SUI.

GÖTEBORG NOVEMBER 2020

Utbildningen till sjöbefäl är fyra år, varav nautikerna har 360 dagar fartygsförlagd praktik och sjöingenjörerna 300 dagar. Den fartygsförlagda delen av utbildningen är fördelad över de fyra utbildningsåren beroende på årskurs och lärosäte, men varje år gör Anna Pettersson och Elin Axelsson vid SUI mellan 700 och 800 placeringar. För att de nybakade befälen ska vara så anställningsbara som möjligt efter examen och få pröva på olika typer av sjöfart, försöker SUI att variera praktikerna så långt det går.

– Vi har en ganska bra bredd av fartyg inom tank, bulk, färjor och ro-pax och vi brukar kunna ordna så att de får pröva på olika sorters sjöfart under utbildningen, säger Elin Axelsson. Svårast är det att hitta platser på specialfartyg och inom off-shore där vi inte har några svenskflaggade fartyg att tillgå.

Extra besvärligt under pandemin

Men tillgången på praktikplatser är ett bekymmer, säger de, framför allt på däcksidan. De fyra befälsklasser som var ute på praktik fram till i januari, bestod av 100 sjökaptensstudenter och 25 sjöingenjörer. Att hitta praktikplatser är extra besvärligt nu under pandemin eftersom flera fartyg tagits ur trafik och det är svårt att mönstra av och på i utländska hamnar, men även under normala omständigheter är platsbristen ett problem.

– Studenterna är ju under utbildning när de är ombord och behöver handledning samtidigt som handledarna måste ha tid att sköta sitt ordinarie jobb också. Alternativ som diskuterats är att godkänna praktikplatser på mindre tonnage eller kanske ersätta en del praktiktid med simulatorer, men alla alternativ har förstås också nackdelar. En annan lösning vore att inte ta in fler studenter än vad det finns praktikplatser, säger Elin Axelsson.

Minskade med 40 procent

Under våren och sommaren minskade antalet tillgängliga praktikplatser ombord med 40 procent på grund av pandemin, berättar Anna Pettersson.

– Alla har kommit ut på sin praktik men vi har fått placera fler elever på samma fartyg. De kan vara tre till fyra stycken på en båt och på någon har de varit fem stycken mot normalt en till två per fartyg. Det är inte optimalt, men vi har löst det tack vare våra samarbetspartners på HR och alla besättningarna. Framför allt hoppas vi på en balans så att inte arbetsbelastningen med att handleda studenterna ska vara så hög ombord. **L S**

– Inför varje nytt år anmäler rederierna till oss hur många praktikplatser de kan ställa upp med, men de räcker inte till. I maskin är det inga problem eftersom sjöingenjörsstudenterna är så få men på däck saknas det nästan alltid platser. Det har alltid löst sig i slutändan, men det hade varit skönt att slippa ringa runt och jaga platser och istället försöka hitta en långsiktigt hållbar lösning, säger Anna Pettersson.

Fler praktikplatser på befintliga fartyg tror de är svårt att få fram, men välkomnar ytterligare platser på fartyg med annan flagg.



Pandemin har gjort det svårare än vanligt att hitta praktikplatser till sjöbefälsstudenterna, berättar Elin Axelsson (t v) och Anna Pettersson på Sjöfartens Utbildningsinstitut. Foto: Privat



Blå Tillväxt är ett samarbete mellan Seko sjöfolk, Sjöbefälsföreningen och Svensk Sjöfart. Från vänster: Kenny Reinhold, ordförande Seko sjöfolk, Mikael Huss, vd Sjöbefälsföreningen och Rikard Engström, vd Svensk Sjöfart. Foto Jörgen Tiger

Regeländringar kan stärka svensk sjöfart

Inom föreningen Svensk Sjöfart menar man att nyckeln till en starkare inhemsk sjöfart och därmed stabilare arbetsmarknad för sjömän, är de krav som Blå tillväxt ställer. Det handlar om tonnageskatten, stämpelavgifter och nettolönemodellen.

GÖTEBORG NOVEMBER 2020

Hos Svensk Sjöfart ser man med oro på såväl det begränsade antalet fartyg under blågul flagg som det sjunkande intresset för sjöbefälsutbildningarna bland dagens ungdomar. Men att det behövs fler ombordanställda de kommande åren är föreningens vd, Rikard Engström, övertygad om.

– Vi behöver rekrytera fler än vi gör i dag för att klara kompetensförsörjningen på sikt. Framför allt är vi bekymrade över att så få läser till sjöbefäl. Med tanke på de långa ledtiderna, från det utbildningen påbörjas tills vi får ut färdiga befäl, är det viktigt att vi rekryterar nu för att klara kompetensförsörjningen i ett längre perspektiv, säger han.

Rikard Engström vill inte bara se fler studenter på sjöbefälsskolorna. Han hoppas också att antalet fartyg under svensk flagg ska öka, även om den frågan är av större vikt för AB Sverige än för rede-

rierna, som han uttrycker det och syftar bland annat på återuppbyggnaden av totalförsvaret.

Blå tillväxt driver tre frågor

Men för att kunna locka rederier till den svenska flaggan behövs vissa regeländringar, menar Engström. Det handlar framför allt om de tre frågor som drivs inom det partsgemensamma samarbetet Blå tillväxt med utvecklad tonnageskatt, stämpelavgift istället för stämpelskatt och ett återställande av nettolönemodellen.

– När vi från Blå tillväxt träffade regeringens företrädare för några år sedan sa vi att om regeringen genomför de här tre förändringarna skyndsamt så var vi övertygade om att antalet fartyg under svensk flagg skulle fördubblas inom mandatperioden. I princip gäller fortfarande att om justeringarna genomförs kommer vi att se en mycket god effekt på några få års sikt.

Ersätt stämpelskatt med avgift

Det Blå tillväxt vill är att tonnageskattesystemet utvecklas och öppnas upp för bland annat fartyg i kustnära trafik. Att nettolönemodellen återställs till 100 procent av lönen istället för de 99 procent som gäller från den 1 januari i år, en förändring som gjordes som en delfinansiering av tonnageskattesystemet. Samt att dagens stämpelskatt ersätts med en stämpelavgift. Det skulle innebära att rederier betalade för den administrativa kostnaden som myndigheten har i samband med en inflaggning istället för en procentuell skattesats baserad på fartygets inteckningar.

– Transportstyrelsen ska inte gå med förlust när ett fartyg flaggas in, men staten ska heller inte göra en vinst. Vi vill att rederierna betalar för de utgifter som myndigheten faktiskt har i samband med inflaggning, säger han och fortsätter:

– Just nu är det rederier som funderar på att flagga om sina fartyg under UK-flagg på grund av Brexit och vi hade förstås gärna sett att de kommit till oss. Men i dagsläget, när alla rederier tvingas vända och vrida på varenda krona, väljer man av naturliga skäl bort flaggstater som det kanske kostar en miljon att flagga till och tar en annan ansvarstagande flagga där man bara betalar för administrationen, om ens det. Det är inte många länder i dag som har stämpelskatten kvar. **LS**

Sjömanslivet – ett romantiserat kulturideal

Det tidiga nittonhundratalets visor och konst gav ofta förskönade bilder av sjömän och livet till havs. Det här framgår av Lars Berges nyutkomna bok där han granskar en hisnande berättelse han i barndomen fick höra om sin morfars far – sjömannen Johan Walfrid Granström. TEXT FREDRIK BORNESKANS



STOCKHOLM OKTOBER 2020

"O, buga dig du brusande bölja där vi gå!
Vårt skepp är själva friheten, besättningen
är blå! Den seglade och frös och svalt
men segrade ändå."

Evert Taubes stämman darrar en smula på målet men hans ord i "Fritiof Anderssons paradmarsch" skulle kunna stå som sammanfattning för romantiken som präglade det tidiga 1900-talets kulturbilder av sjömännen och sjömanslivet. "De blå" på haven personifierade den modernistiska, kosmopolitiska dröm som syntes på många andra håll, däribland i Karin Boyes "Bryt upp, bryt upp".

Måhända lockade de förföriska tångångarna både en och annan ung, fattig och hoppfull sjömatros. Åtskilliga var i alla fall de som klev över relingen och mönsttrade på något av fartygen som rastlöst ryckte i linor och pollare vid de svenska kuststäderna. Drömmen om äventyret dansade bakom många pannor och ögonlock när blicken följde fall och master som sträckte sig mot skyn, tycktes finnas inom räckhåll med amorösa äventyr och ett liv där fickorna förhoppningsvis skulle bli tunga av guldmynt.

Fick höra berättelsen som liten

Möjligen var Lars Berges morfars far – Johan Walfrid Granström (kallad J.W.) – en av de som drömde sig bort. "Monster-vågen: En studie av sanningshalten i matros J.W. Granströms äventyr på de sju haven 1914-1915", skildrar hans öde och det är onekligen omgivet av ett romantiskt skimmer. Redan som 14-åring mönsttrade J.W. på sitt första fartyg och skulle så

småningom segla över världens hav på barken Alcides. Redan som liten fick Berge från sin morfar höra berättelsen om hur J.W. spolats överbord från skeppet av en jättevåg för att sen, som av ett mirakel, sköljas tillbaka upp på däck igen.

Sant eller bara en av alla de romantiska bilderna av sjömännen och deras tillvaro? Under nästan 250 sidor jagar Berge svaret på den frågan. Den för honom djupt ned i bibliotek och arkiv, ut på resor till Portland och Astoria dit J.W. så småningom seglade. Självt ser han något annat än romantik bakom många unga mäns avfärd från fosterlandet vid förra sekelskiftet.

– Sverige var ett fattigt, konservativt land präglat av ålderdomliga, religiösa dogmer. Ett skoningslöst klassamhälle helt enkelt. Jag tänker att man längtade bort från fattigdom och att det var väldigt svårt att förverkliga sig själv som människa här. Jakten på ett bättre liv gick över havet.

Lars Berge gör en paus och tänker efter innan han fortsätter på sin lite sjungande norrländska.

– Jag gissar att många av de här unga männen inte upplevde att de hade något att förlora eller kanske inte något val. I min förfader J.W. Granströms fall var det nog en rent ekonomisk fråga. De var en familj som bodde trångt och de hade säkert inte särskilt gott om pengar. När barnen kom i tonåren så var det väl vad man gjorde. Man gick ned till kajen och mönsttrade på en båt.

Lusten att ge sig av från armod eller inskränkthet delades av intellektuella och konstnärer. Överlag rädde under det tidiga 1900-talet en optimism både kring framtiden och det kosmopolitiska livets

möjligheter. Harry Martinson menade att en resa runt jorden borde krävas för att medborgaren skulle förtjäna rösträtten.

Många av de som hyllade sjömanslivet hade inte provat det. Dan Andersson skrev sorglöst om "Jungman Jansson" men befälen tyckte inte att han själv hade vad som krävdes då han försökte mönstra på. Gösta Adrian Nilsson – GAN – hade inte heller varit till sjöss. Ändå skrev han i en programförklaring till utställningen "Sjömanskompositioner" 1918.

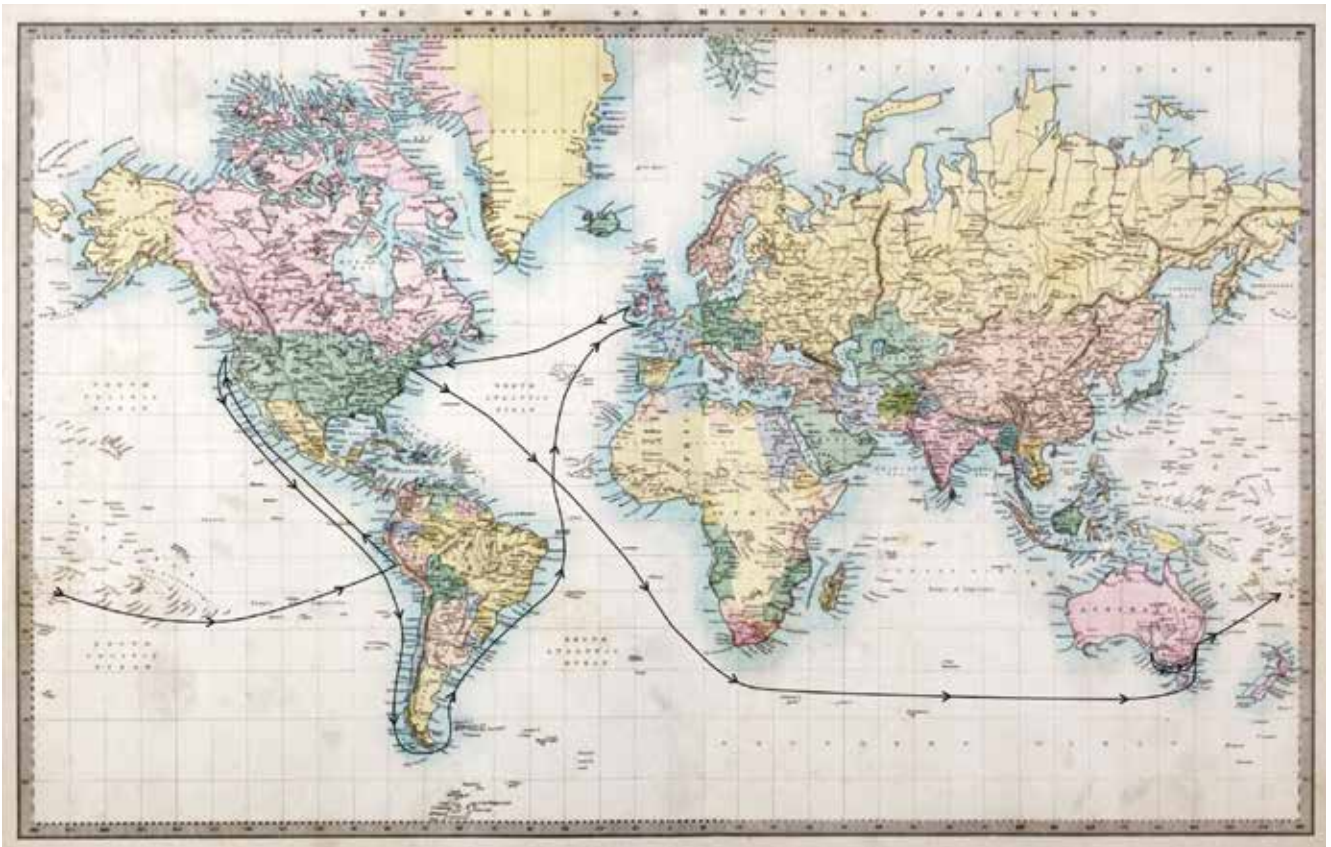
"Mina tavlors motiv /.../ är sjömannen, hans liv hans värld. Jag har sökt realisera sjömannens väsen: de brokigt böljande äventyren, den raka, grå disciplinen, den mörka blå viljan och den eldfärgade passionen."

Chockade över livet ombord

Sjömännens livsstil romantiserades kanske främst för att den passade med ideal som fanns i tiden. Verkligheten som mötte de matrosar vilka gav sig ut på haven var emellertid en helt annan än den som skymtade i sjömansvisor och konst. I Magnus Wretmans bok "Styrmannen och hans pligter" beskrivs hur det tunga arbetet ofta utfördes av minderåriga skeppspojkar nattetid då de äldre sjömännen sov. Prygelstraff kunde också utföras fullt legalt.

"Få ge sig till att förarga en styrman med nog stark rygg för en grundlig genompiskning."

Åtskilliga av de som överlevde misshandel och slitsamt arbete dog istället av sjukdomar eller drunknade. Kanske i skeppsbrott eller därför att de rätt och slätt hade dränkts av äldre besättningsmän. Hur reagerade då killarna som gett



Alcides resrutt 1914-1915.

sig ut på haven med höga förväntningar på vad sjömanslivet skulle innebära och innehålla?

– Läser man Magnus Wretman så förstår man ju att många blev chockerade över hur livet ombord såg ut och att det inte alls motsvarade deras drömmar. Många hoppade av. Många lämnade yrket innan det knappt hunnit börja.

I artikeln "Goda råd till havets söner", publicerad i Svensk Sjöfarts Tidning vid första världskriget, syns att det fanns faror också av andra slag. I artikeln uppmanas sjömännen undvika "rusgifvande drycker" och att vara försiktiga vid "val af logis".

– Jag följde spåren av J.W. Granström som seglade på skeppet *Alcides* över hela jorden. När första världskriget startade seglade han längs den amerikanska västkusten och hamnade till slut i Astoria som på den tiden var okänt för sjanghajer. Det förekom även på andra platser men just där var det utbrett och kallades för "crim-ping". Det innebar helt enkelt att sjömän kidnappades och fick arbeta av en skuld.

Bakom de goda råden till "havets söner" och vikten av "logis", fanns obskyra sjömanshotell vilka i praktiken sysslade med människohandel. Det finns många histo-



Lars Berge. Foto Sofia Runesdotter.

rier om sjömän som i berusat tillstånd skrivit under papper och vaknat rättlösa på fartyg med vidriga arbetsförhållanden.

Blev farligare när kriget kom

Första världskriget gjorde havet än farligare, tyska ubåtar torpederade många handelsfartyg. Däribland *Alcides*, vilket J.W. då dessbättre hunnit lämna. Kriget hälsades annars, åtminstone av folk på land, med samma optimism som rådde på många andra områden. Kläddesignern Coco

Chanel skapade ett mode med inspiration från de franska flottisterna. Deras uniformer utgjorde förebilden för de tvärrandiga tröjor som sen bars av konstnärer, skådespelare och författare. Däribland Pablo Picasso, Birgitte Bardot och Jean Cocteau.

Havet som skådeplats för ett närmast rättslöst land, där utsatta sjömän fick betala ett högt pris, började annars närma sig sitt slut. Efter påtryckningar från den norske sjömannen Andrew Furuseth undertecknade Woodrow Wilson "Seamans act of 1915". Villkoren till havs började där efter förbättras. Vissa svenskar som själva seglat på haven spelade även de en viktig roll, inte minst för arbetarrörelsen.

– Charles Lindley, en sjöman från Stockholm, var med och startade det som sen blev Labourpartiet i Storbritannien. När han återvände till Sverige var han den första sjömannen som valdes in i riksdagen och han var med och drog igång fackföreningsrörelsen i Sverige.

Sjömanslivet på världshaven må ha varit långt tuffare än det framstod i visor och i konst. Men kanske låg trots allt en sanning i Fritiof Anderssons paradmarsch. Sjömännen hade svultit och frusit men segrade till sist ändå. **FB**

Fewer jobs for Swedish maritime officers

The tax rules for Swedish seafarers on foreign flagged ships are being interpreted in an increasingly narrow way by the authorities, resulting in a noticeably smaller international labour market. This has particularly affected newly graduated officers, who often used to start their first jobs on foreign ships. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

In January last year the Confederation of Transport Enterprises published a report on the current status of the shipping sector, which showed a significant and increasing need for new recruits and more candidates for the maritime officer academies. According to the survey, Swedish shipowners will need to employ around 800 crewmembers in the next five years, of which 450 need to be officers. Four out of ten companies said that it was difficult to recruit new employees, while at the same time many of their officers are coming up to retirement age. Since then, recruiting drives have been arranged in the form of events such as the Maritime Convoy and a recruitment day during the Donsö Shipping Meet. There was also a small increase in the number of students on maritime officer programmes in the autumn at Chalmers University of Technology and the Maritime Officer Academy in Kalmar.

The market is shrinking

However, the market for Swedish maritime officers is still shrinking in overall terms. One of the reasons is the traditionally small size of the Swedish merchant fleet at around one hundred ships; another is the Swedish Tax Agency's sharpening of the interpretation of the 183-day rule that applies to Swedish seafarers on ocean-going ships sailing under foreign flags.

"With so few ships sailing under the Swedish flag, this system is extremely sensitive and even small changes can have a major impact," says Mikael Huss, CEO of the Maritime Officers' Association. "If three more ships sail under the Swedish flag, in principle we have a shortage of officers, but if three ships choose another flag then our unemployment doubles overnight."

Shipping is very sensitive to market fluctuations and the situation has been volatile for many years.

"It's always been like this," says Mikael Huss. "We can see that the labour market operates in cycles of about four years, which is the time it takes to train officers. This makes it difficult to get recruits for maritime officer academies because the labour market may be completely different when students take their degrees compared to when they started their studies," says Mikael Huss.

"A really bad development"

Now that parts of the maritime sector are again in crisis due to the ongoing pandemic, the situation is possibly even more worrying than previously. According to Mikael Huss, the problem is caused by a new, more restrictive interpretation of the 183-day rule which is applied to those working under the foreign agreement (also called the Internationalization agreement). This states that Swedish seafarers on foreign flagged ocean-going ships who work on board for at least 183 days a year should not pay any tax. Social security charges and pension contributions are paid through private insurance policies. For some years now, however, the Swedish Tax Agency has been increasingly strict in its interpretation of the 183-day rule, leading to a great deal of uncertainty. Officers have been forced to pay back tax, retroactive tax and penalty tax going several years back.

"This is a really bad development," says Mikael Huss, "because if people don't know how the rules are applied, they aren't take on work under the internationalization agreement and employers don't dare to employ Swedes either."

Seafarers who have to pay tax retroactively could find their whole financial situation is ruined. At the same time, international ships are no longer an option.

The Tax Agency has questioned several of the criteria related to the 183-day rule, one of these being that the ship should

mainly be in deep waters (approximately 75% of the time). Deep waters are considered as being outside Europe, beyond the Trondheim Fjord to the north and the Azores to the west. Another criterion for the 183-day rule is that seafarers must be working for a Swedish or European employer. In the past it was possible to be employed by a temporary employment agency in Sweden, even if the company had a head office in another country, but now employers must have their main business in Europe for the 183-day rule to be applied.

"This new interpretation is killing the shipping industry, because many staffing companies are now disqualified as employers," says Mikael Huss. "The result is that the interpretation of regulations hinders more than it helps. We have to bring about a change, either by going back to the earlier interpretation or by introducing new regulations."

Unemployment lower among engineers

If you look at the unemployment statistics, in September there were 63 unemployed nautical officers in all categories of officers registered with the Maritime Employment Services. But it is much less among officers than crew members, and in particular service personnel have been badly affected. In September last year there were 41 unemployed nautical officers in total. Unemployment is much lower among engineer officers – in September there were only 11 without work in all officer categories. These figures also reflect the number of officers trained at maritime academies, where classes for maritime engineers have not been full for several years.

What is the most important action needed to create a sustainable and stable labour market for Swedish maritime officers?

"The most important thing is to change the terms in the 183-day rule," says Mikael Huss. "If we can then push through the changes with support from the Swedish Blue Growth (alt. Blå Tillväxt) initiative, together with SEKO Seafarers and the Swedish Shipowners' Association, to achieve better tonnage tax, a net tax system and stamp duty, we will also sort out the problems with flagging."

This is a translation of the article
on page 22-25.

KONS/RIK/ION OXUDE MEDIA

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 31/5 2020, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor 2020 finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

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

Vecka	Pris
1–16	6 000 kr*
17–53	3 500 kr*
	*inklusive städning



SÄLEN

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

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



STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

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



IDRE

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

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

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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

Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Karl Huss – 08-518 356 10

Förbundsjurist i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

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

Oscar Branje (kontaktperson)
tel 0733-29 92 92, e-post oscarbranje@icloud.com

A P MÖLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

Per Westergren
tel 070-676 44 16 e-post klubbjdjurgardsfarjan@sjobefal.se

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

Fredrik Nylund
tel 0702-18 31 02

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

GOTA NETSS

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

SJÖVÄGEN

Daniel Nilsson
tel 073-981 32 89, e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

Linda Öhrbom
Tel: 073-939 47 42, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TERNTANK

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

TT-LINE

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

WALLENIUS

Vakant

VIKING LINE

Oskar Fahlén
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Daniel Rylander
tel 072-019 40 44, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

70% för 0 kr.

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



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

DET ÄR HÖG TID ATT BOKA DIN STCW-KURS!

BOKA DIN PLATS REDAN NU
WWW.OMC.NU

Välj att göra det hos oss som är en **ideell förening** med över **20 års erfarenhet** av att utbilda i att rädda liv till havs och ombord.

Professionella instruktörer som alla har egen arbetslivserfarenhet inom sina respektive yrkesområden. Väl tilltagna övningsområden för **brand, sjukvård och vatten** samt med väl utarbetade rutiner för att du skall känna dig trygg i tider med Covid-19.

Om du väljer att utbilda dig på Öckerö, passa då på att bo på vårt kurshotell vid havet. Somna gott med vetskapen om att ditt val av oss som ideell förening gör att **varje krona går tillbaka** till att **fortsatt utveckla vår kursverksamhet för ökad säkerhet** för dig som har havet som arbetsplats.



ÖMC

ÖCKERÖ MARITIME CENTER
ÖCKERÖ & RINDÖ | WWW.OMC.NU