

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 2 MARS 2023 ÄRGÅNG 12

NYHETER

Utställarrekord
på Sjölog

INTERVJUN KARL HERLIN

Nya isbrytarna
får hög standard

KULTUR/HISTORIA

Svensk vinst
i Nordiska fototävlingen

REPORTAGET

GLÄDJE-
SPRIDARE
PÅ JOBBET

BEFÄLHAVARE NICLAS JORNÉE ÄLSKAR ATT KÖRA BÅT

TEMA

SJÖFARTENS OMSTÄLLNING

HÅRD KRITIK MOT HINDER • DESTINATION GOTLAND VÄNTAR INTE PÅ OLJEBOLAGEN • NORGE LIGGER I FRAMKANT

Utan långsiktighet – ingen återväxt

MARS

Förra månaden fick vi äntligen fira Sjöbefälsföreningens 175 verksamma år. Vi kan stoltsera med att Sjöbefälsföreningen är Sveriges äldsta, idag aktiva, fackförening. Förbundet godkändes av Kungliga Majestät Oskar I den 22 januari 1848. Vi har hans namnteckning på vårt certifikat upphängt på väggen i vårt kansli ute i Skarpnäck där vi har vårt kontor och även styrelserum.

En intressant detalj med bildandet av förbundet, som då var ett Maskinbefälsförbund, är att initiativet bland annat kom från nautiker och framför allt befälhavare som ansåg att det behövdes en ordentlig utbildning för den tekniska personalen. De blev

oroliga då maskindelar flög ut genom skyligheten, personer skadades och driftsäkerheten inte alltid var den bästa. Sjöbefälsföreningen, som tillkom år 2012 efter sammanslagningen mellan Sjöbefälsförbundet och Sveriges Fartygsbefälsförening, har haft olika namn under dessa 175 år. Till en början så gick vi under namnet Machinist-Samfundet som startade år 1848 och som sedan gick ihop med Machinist-Föreningen år 1860. Sveriges Fartygsbefälsförening bildades år 1907, för att nämna några.

Nu har vi under högtidliga former firat 175 år på anrika Vasamuseet. Totalt närvarade nästan 300 gäster och kvällen blev mycket minnesvärd. Stort tack till alla er som deltog!

I kölvattnet av jubileet stundar avtalsrörelsen med Almega och SARF. Vi har redan hunnit träffa våra motparter och därmed dragit igång avtalsrörelsen på kanslinivå där vi växlat yrkanden med varandra. Man kan spontant säga att vi står rätt så långt ifrån varandra. Men det kan finnas ett och annat

yrkande som tål att funderas på. Vi har redan sedan förra avtalsrörelsen yrkat på en modernisering av våra avtal när det gäller frågan om föräldralön. Det vill säga att man som anställd får en liten del av sin lön när man är föräldraledig, i ett visst antal månader. Något som arbetsgivarna borde vara förespråkare till, det skulle ju vara ett sätt för dem att locka folk och vara en attraktiv arbetsgivare. Vi är faktiskt det enda SACO-förbundet som ännu inte har föräldralön i våra avtal, vilket känns väldigt gammalmodigt.

Ett flertal goda år med låg inflation, räntor och elpris har bytts ut mot ett läge med stundande lågkonjunktur, stigande räntor och hög inflation. Samtidigt som vi i nuläget inte vet hur märket kommer att bli. Industrifacken har gått ut och begärt 4,4 procent i löneökningar i ett ettårsavtal. Det är det högsta krav man lagt fram sedan 1997 när industriavtalet tecknades. Arbetsgivarna inom industrin svarade med 2,0 procent plus ett engångsbelopp. Även avtalslängden är svår att sia om. Men flera bedömer att längden sannolikt kommer att hamna någonstans på 1–2 år. I skrivande stund pågår förhandlingarna fortfarande.

Blå Tillväxt besökte trafikutskottet under februari månad och träffade både nya och bekanta ansikten. Vi fick en möjlighet att framföra våra tre prioriterade områden för en konkurrenskraftig sjöfart, vilket är att utveckla den svenska tonnageskatten, säkerställa en långsiktig och förutsägbar nettomodell och ersätta stämpelskatten med en stämpelavgift. Tre mycket viktiga åtgärder som inte kostar speciellt mycket att ändra. Men just långsiktigheten är något som vi alla vill att politikerna ska ta fasta på. Jag är fullkomligt övertygad om att utan långsiktighet kommer vi inte heller att se någon större återväxt inom sjöfarten eller folk som intresserar sig av att studera vidare till befäl. Med fler svenska fartyg kommer inte bara fler arbetstillfällen utan också fler praktikplatser som gör det lättare att komma in i branschen som ny.

Politikerna kommer att bli uppvaktade av oss flera gånger under året. Bland annat kommer vi att ordna med ett frukostseminarium i riksdagen, ett seminarium under Almedalsveckan och mycket annat som står på agendan. Vi får inte tappa farten i detta viktiga skede då vår uppfattning är att politikerna äntligen börjar lyssna på oss och förstå vikten av svenskflaggade fartyg.

Mot ljusare tider!



OSCAR LINDGREN



sjöbefälen Nr 2

04 Nyheter

Utställarrekord på Sjölog
Nytt riskbaserat regelverk kan leda till fler lotsningar
Galaxy får lettisk flagg

10 Fackligt

Prövning av ITF-avtal tog 14 år
Vice ordförande har ordet

12 Reportaget: Ressel rederi

Niclas gillar att sprida glädje på jobbet

16 Intervjun: Karl Herlin

Hög standard på nya isbrytarna men förstatligandet oroar

20 Tema: Sjöfartens omställning

Hård kritik för hinder mot omställningen av sjöfarten
Destination Gotland väntar inte på oljebolagen
Grön sjöfart och miljöteknologi ska ge Norge exportframgångar

28 Kultur/historia: Nordiska fototävlingen

Svensk knep förstaplatsen

30 In English: The transformation of shipping

Oil companies too slow for Destination Gotland



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 12 Utgivningsdag 17 mars 2023

Ansvarig utgivare Oscar Lindgren

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 2023

Annonser Sonia Tilly 090 711 523 sonia.tilly@vkmedia.se

Framsidesbild Niclas Jornée är befälhavare på Ressel rederi.
Foto Sofi Cederlöf

TS-kontrollerad upplaga 6 000 ex

MEDLEM AV 



Projektledare Simon Fredrin är väldigt nöjd med årets mässa.

Utställarrekord på Sjölog

Årets studentmässa på Chalmers, Sjölog, blev en succé. Trycket från utställarna blev så stort att projektgruppen var tvungna att tacka nej till tolv utställare.

– Det har varit ett jättestort intresse att vara med, säger projektledare Simon Fredrin, som går sista året på sjökaptensprogrammet. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

GÖTEBORG JANUARI 2023

Hur har dagen gått?

– Det har varit en jättetrevlig dag och allt har gått jättebra. Vi har haft 74 företag på plats och fler får vi inte in. Jag kollade besöksantalet och det var 1 100 personer.

Är det rekord i antalet utställare?

– Ja, precis, vi har lyckats få in 14 fler företag än förra året. Vi har fått sätta en rad till i stora hallen.

Hur kommer det sig tror du?

– Det har varit ett jättestort intresse att vara med. Det känns som en vändning i branschen och att det finns ett behov av folk och att företagen vill träffa studenter.

Sen hängde ju covid kvar lite innan förra mässan så det kan ha dragit ner också.

Hur har er planering sett ut?

– Vår grupp körde igång i somras. Sen har vi haft veckomöte varje vecka fram till nu. Vi är elever från alla program: sjöingenjör, sjökaptan och logistik. Och dessutom från alla årskurser. Så det har blivit en del schemakrockar och det är alltid någon på praktik. Igår var nog första gången som vi sågs på riktigt allihopa, annars har det alltid varit någon på länk. Men jag tycker att det har gått bra ändå.

Hur har ni delat upp arbetet?

– Vi har haft en projektledare, en kassör, tre säljare, en företagsvärdansvarig som

är ansvarig för de 27 företagsvärdarna och en PR-ansvarig som har hand om marknadsföring och katalogen. Det har behövts det här stora gänget med tanke på att vi studerar på heltid och många av oss också har extrajobb.

Vad har varit roligast?

– Att knyta kontakter med alla företag, det är jättetrevligt och helt klart det bästa.

Är det något som inte har gått som det skulle?

– Det är 74 företag inblandade så det krävs en del för att kommunicera med alla. Det handlar mycket om att jaga folk för att få material i tid i och med att vi trycker en katalog och har en deadline. Jag skulle vilja lämna över ett digitalt bokningssystem till nästa års projektgrupp så att man får ladda upp materialet när man anmäler sig. Nu får säljarna ringa runt och jaga folk så där tror jag att vi skulle kunna spara många arbetstimmar.

Har det varit svårt att få in företag?

– Först fick vi jaga en del. Men innan jul var det många som hörde av sig själva. Alla företagen fick infon samtidigt, vi

skickade ut cirka 200 mail till tidigare utställare och potentiella. Och så har vi gjort reklam. Vi hade tolv företag som ville komma men som inte fick plats. De sa att 'vi behöver inte vara med i katalogen, bara vi får ett hörn någonstans.' Men det gick inte att klämma in fler. Jag tror att vi lyckades med marknadsföringen. Vi har gått ut till gymnasieskolor, andra högskolor och i sociala medier. Det känns som att det har gett resultat.

Funderade ni på att expandera?

– De har haft Sjölog på Svenska mässan någon gång förut, men då tappar man närheten till studenterna och då kommer det inte lika många. Så det här känns som enda alternativet om man vill att många studenter ska komma.

Varför tycker företagen att det är viktigt att vara här?

– De ser ett behov av mer personal, de vill visa upp sig och locka till sig fler kandidater. Stena Line har till och med haft ett eget intervjuum inför sommarsäsongen.

Är ni nöjda?

– Ja, att lyckas expandera till den här storleken, och få så här många besökare känns jättebra. Vi ser också fram emot kvällens bankett. Det blir 295 sittande gäster, vilket är ungefär dubbelt så många som förra året. Det blir besök av Stefan Andersson och lite annan underhållning.

Hur har stämningen varit under dagen?

– Bara positivt. Jag har bara hört gott från alla håll, både utställare och besökare. Utställarna var förvånade att det var så många besökare. Vi hade 150 goodiebags till de första som kom in och de gick åt fort. Det var kö utanför när vi öppnade.

Hur kommer det sig att du ville bli projektledare?

– Jag var företagsvärd förra året och jag tyckte det var jättekul. Jag kände att jag ville driva det här vidare och hade mina idéer om hur jag ville göra det och få det att expandera.

Vad ska du göra nu?

– Jag är färdig i skolan om en månad. Efter det väntar nya utmaningar och dags att börja jobba inom tank- och offshore-sektorn. **S C**



FOTO SOFICEDERLÖF

Sjöbefälsföreningen firade 175 år

Den 4 februari firade Sjöbefälsföreningen sitt 175-årsjubileum på Vasamuseet i Stockholm. Föreningens förtroendevalda, kansliet, medlemmar och inbjudna gäster var på plats för att fira. Totalt deltog nästan 300 gäster. Förbundet godkändes av Kungliga Majestät Oskar I den 22 januari 1848, då under namnet Machinist-Samfundet. Detta gör Sjöbefälsföreningen till Sveriges äldsta, idag aktiva, fackförening.

Skattemål för sjöbefäl fick helt olika utgångar

Som Sjöbefälen tidigare skrivit om så har Sjöbefälsföreningens bemanningsbolag NOS tidigare anställda blivit anklagade av Skatteverket för att felaktigt hävdat skattefrihet i sina deklARATIONER, när de arbetade på den så kallade 183-dagarsregeln. Skatteverkets beslut överklagades i två olika mål till Förvaltningsrätten, där de anställda vann. Men Skatteverket tog det vidare till Kammarrätten och utfallet där blev olika, förlust i det ena målet och vinst i det andra.

– Det är väldigt märkligt att två mål som är så lika har fått så olika utfall, säger Sjöbefälsföreningens vd Oscar Lindgren.

Det första målet gällde 28 befäl och togs upp i Förvaltningsrätten i Malmö. Det andra målet gällde tre befäl och togs upp i Förvaltningsrätten i Göteborg. Båda målen vanns av sjöbefälen som alltså fick rätt mot Skatteverket. Men Skatteverket överklagade båda domarna till Kammarrätten i Göteborg.

Det första målet, för de 28 befälen, avgjordes i mars 2022 och där förlorade befälen och Skatteverket fick rätt. Det andra målet, för de tre befälen, avgjordes i februari i år och där vann sjöbefälen mot Skatteverket.

De två olika domarna skapar en stor orättvisa för sjöbefälen. Anställda som har arbetat i samma bemanningsbolag och varit uthyrda till samma fartyg, får nu helt olika skattesatser. De 28 som förlorade har blivit krävda på, i vissa fall, miljoner i skatt och straffavgifter. Medan de tre som vann inte behöver betala något alls.

– Vi lider verkligen med de 28 som förlorade sitt mål och vi förstår att de känner en stor frustration över att i stort sett likadana mål har fått så olika utgång. Nu väntar vi på att den senaste domen ska vinna laga kraft, vilket den gör den 14 april, och sen får vi se hur vi går vidare efter det, säger Oscar Lindgren.

Nytt riskbaserat regelverk kan leda till fler lotsningar

Den 1 december 2023 införs riskbaserad lotsplikt. Syftet är att modernisera regelverket och göra bestämmelserna mer flexibla, men chefen för affärsområdet lotsning på Sjöfartsverket tror att det nya systemet kan leda till fler lotsningar och svårigheter att planera bemanningen. TEXT LINDA SUNDGREN

NORRKÖPING FEBRUARI 2023

Dagens regelverk för lotsning har varit nästintill oförändrat de senaste 40 åren, trots utvecklingen av fartyg och farleder. Men nu ska föreskrifterna uppdateras. Efter flera års utredande träder nya bestämmelser i kraft den 1 december 2023 som innebär att lotsplikten blir mer riskbaserad. Johan Skogwik är chef vid sektionen för sjötrafik på Transportstyrelsen.

– I dag är lotsplikten statisk utifrån fartygets längd, bredd och djupgående i de leder där lotsplikt gäller, säger han. De nya reglerna bygger på ett mer riskbaserat synsätt där både lotsled och fartyg bedöms genom kvantitativa och kvalitativa riskbedömningar utifrån aspekter som exempelvis lotsledens längd och komplexiteten att navigera i den. Det innebär att alla lotsleder bedöms på lika villkor oavsett var i landet de ligger.

Grundregeln i det nya regelverket är att alla fartyg över 70 meters längd och 20 meters bredd är lotspliktiga. Men beroende på fartygets konstruktion och förhållandena i den aktuella farleden kan fartyget undantas från skyldigheten att anläta lots. Bedömningen ska göras utifrån risknivå där flera påverkande faktorer vägs in. I en bilaga till de nya föreskrifterna finns en tabell där varje lotspliktigt farled har riskbedömts enligt ett siffersystem från ett till fyra. Längre och mer komplicerade sträckor har en högre siffra och enklare leder en lägre.

– Exempelvis är lotsleden in till Trelleborg en kort och ganska rak ränna med-

an farleden Tjärven – Stockholm ställer större prov på navigationskunskap och manöverkunskap med flera girar och ett annat trafikmönster, säger Johan Skogwik.

I föreskriften anges också hur fartyg ska riskbedömas med hänsyn till sådant som längd, bredd, last, skrovkonstruktion och bunker. Men även om ett fartyg bedöms ha låg risk kan lots komma att krävas ändå i vissa områden.

– En lotsled inne i någon av våra vattentäcker, som Mälaren och Vänern, ges inte möjligheter till undantag. Det eftersom de lotslederna har en hög riksnivå då områdena är så känsliga, säger Johan Skogwik.

Finns fortfarande brister

Transportstyrelsens utredning av lotsföreskrifterna har pågått i flera år och dragit ut på tiden. Kritik från branschaktörer har fått myndigheten att backa från tidigare förslag och arbeta fram nya kriterier. Inte heller de föreskrifter som nu sjösätts, har passerat utan anmärkning. Enligt Sjöfartsverket finns det fortfarande brister i systemet och man nöjde sig därför med ordömet ”godtagbar” i det senaste remissyttrandet.

– Det är ovanligt att vi uttrycker oss på det sättet, att vi varken tillstyrker eller avslår ett förslag, säger Andreas Arvidsson, affärsområdeschef lotsning vid Sjöfartsverket.

Sjöfartsverkets invändningar mot de nya föreskrifterna handlar framför allt om två saker. Dels anses den nya beräkningsmodellen inte ta hänsyn till de dynamiska förutsättningar som exempelvis ström-

mar, vind och siktförhållanden, som råder vid det aktuella tillfället.

– Vi pratar om svårigheter medan Transportstyrelsen pratar om risker. För att ta reda på hur svårt det är att gå igenom en led måste man ta med sådant som besättningens kunskaper och fartygets förmågor, men det görs inte i de nya föreskrifterna. Samtidigt har jag förståelse för att det är jättesvårt att föreskriva kring de här frågorna, säger Andreas Arvidsson.

Svårare att planera bemanningen

Den andra större invändningen som Sjöfartsverket har mot de nya föreskrifterna handlar om att man tror att det kan bli svårare att personalplanera lotsverksamheten framöver.

– De nya reglerna blir vassare eftersom grundregeln säger att alla fartyg över 70 meters längd och 20 meters bredd ska ta lots överallt. Man tajtar till reglerna jämfört med i dag där längdgränsen kan skifta mellan olika områden. Samtidigt öppnar man upp för fler undantag vilket gör det svårare för oss att veta hur många fartyg som kommer behöva ta lots, säger Andreas Arvidsson.

Transportstyrelsen räknar med att det inom vissa områden kan bli fler lotsningar och i andra färre, men att behovet på ett nationellt plan förblir ungefär oförändrat. Andreas Arvidsson delar inte den bedömningen utan tror att det snarare kommer behövas fler lotsar med det nya systemet.

– Vi har gjort ett antagande om att det kommer behövas mellan fem och sju nya lotsar. Men om det faktiskt blir så vet vi inte ännu, säger han.

Om ett fartyg är lotspliktigt eller inte kommer befälen på anlöpande fartyg kunna räkna fram genom en så kallad lotspliktsguide på Transportstyrelsens webbplats. Enligt Johan Skogwik håller guiden på att uppdateras i enlighet med de nya bestämmelserna.

– Lotspliktsguiden kommer finnas tillgänglig i god tid till de nya föreskrifterna träder i kraft, så att man hinner förbereda sig ombord, säger han. **LS**

APROPÅ RISKBASERAD LOTSPLIKT:



ILLUSTRATION ÅKE 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

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus stödjer Bättre ergonomi med smarta arbetskläder

Tunga lyft och arbete i obekväma ställningar är vanligt förekommande på fartyg. Nu har Sjömanshusstiftelsen beviljat bidrag till ett forskningsprojekt som med hjälp av så kallade smarta arbetskläder ska försöka förbättra ergonomin ombord.

Belastningsbesvär är ett vanligt problem i arbetslivet, både i land och till sjöss. Tunga lyft, repetitiva rörelser och belastning av kroppsdelar i påfrestande ställningar kan leda till besvär, skador och sjukskrivningar. Nu har Sjömanshusstiftelsen beslutat att stödja ett forskarlag som under ledning av Jörgen Eklund, professor emeritus vid Kungliga tekniska högskolan i Stockholm, planerar ett forskningsprojekt om belastningsergonomi bland intendenturpersonal. Med hjälp av teknisk utrustning i form av bland annat smarta arbetskläder ska belastningen på kroppen mätas och ohälsosamma rörelser medvetandegöras för att i förlängningen kunna vidta åtgärder för att minska skaderisken.

”Det vi behöver undersöka är hur mätningarna påverkas av fartygens rörelser och anpassa teknik och inställningar efter det.”

– Vi använder en tajt tröja som man bär närmast kroppen med textilelektroder av ledande material samt elektroniska enheter placerade i tygfickor, säger Jörgen Eklund. Tröjan mäter hur mycket man lyfter armarna, böjer på ryggen och så vidare.

Kroppsrörelserna registreras flera gånger per sekund och resultaten skickas trådlöst till en applikation i en mobiltelefon som personen bär med sig. I appen sammanställs datan och presenteras i form av en riskbedömning.

– Vi kan få ut en bedömning av belastningsrisken enligt en enkel färgskala. Röd betyder hög risk, gul viss risk och grön ingen eller en väldigt låg risk för de flesta individer, säger Jörgen Eklund.

Mätresultaten ger forskarna information om arbetsbelastningen, så att de riskfyllda arbetsmomenten kan förebyggas. Även den



Enligt Jörgen Eklund är smarta arbetskläder ett enkelt och kostnadseffektivt sätt att bedöma ergonomisk belastning på.

enskilde sjömannen kan få en direkt återkoppling på sin arbetsteknik under arbetets gång.

– Systemet skickar inte bara mätdata till mobiltelefonen utan kan också ge en direkt indikation till den som arbetar. Om man jobbar med rak rygg ger det ingen signal alls. Böjer man sig 20 grader framåt får man en lätt vibration och mer än 45 grader ger en starkare vibration. Du ska jobba så att du minskar vibrationerna, säger Jörgen Eklund.

Smarta kläder har redan använts inom andra branscher med gott resultat, berättar Jörgen Eklund. Däribland bilindustrin och sjukvården. Men eftersom förhållandena inom sjöfarten delvis skiljer sig från landbaserade företag behöver tekniken anpassas efter de förutsättningar som råder ombord.

– Det vi behöver undersöka är hur mätningarna påverkas av fartygens rörelser och anpassa teknik och inställningar efter det. Framför allt handlar det om vågrörelser som kan påverka utrustningen. Men om pilotprojektet faller väl ut, vilket vi hoppas och tror, vill vi genomföra mätningar i större skala inom sjöfarten, säger Jörgen Eklund.



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Forskning

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus är en betydande finansiär av forskning som syftar till att förbättra arbetsmiljön och öka säkerheten ombord. Bland de forskningsprojekt som stiftelsen bidragit till genom åren finns både sådana som handlar om sjömans fysiska och psykiska hälsa och de med en mer direkt koppling till säkerheten på fartyg. Läs mer om vårt stöd till forskningen och om hur du ansöker om forskningsanslag på sjomanshus.se.

M/S Galaxy får lettisk flagg

Tallink Siljas fartyg *M/S Galaxy* kommer att få lettisk flagg. Flaggbytet sker den 18 april. Det skriver Sjöfartstidningen.

– Om man ser till framtiden och de möjligheter och alternativ som finns för att använda fartyget, så ger den lettiska flaggan de mest flexibla villkoren för oss, säger kommunikationsdirektör Katri Link till Sjöfartstidningen.

I juli förra året varslades besättningen på *M/S Galaxy* om arbetsbrist då fartyget skulle chartras ut till Nederländerna för att bli boendefartyg och sedan flaggas ut. Arbetsbristförhandlingarna resulterade i att 124 manskap och 51 befäl förlorade sina arbeten. Charterkontraktet i Nederländerna löper ut den 20 april, men har nu förlängts i sex månader, enligt svenska Yle.

– Vi tycker att det är olyckligt att Tallink Silja har valt den här vägen och vi kommer att följa utvecklingen noga framöver. Man har brottats med stora arbetsmiljöproblem ombord och en utflaggning innebär inte att dessa försvinner. I stället drabbas sjömän av annan nationalitet, vilket givetvis är lika illa, säger Sjöbefälsföreningens förhandlingschef Lennart Jonsson.

Ökning av antalet passagerare

Antalet passagerare i svenska hamnar ökade under fjärde kvartalet 2022. Under samma kvartal 2021 låg passagerarantalet på 4,6 miljoner och under 2022 ökade det till 5,2 miljoner. Det visar ny preliminär officiell statistik från Trafikanalys.

– Vi ser att färjetrafiken till och från utländska hamnar fortsatt återhämtar det passagerarbortfall som vi såg i början av pandemin. Resandet ligger dock fortfarande drygt 15 procent under nivåerna innan pandemin. Hamnarnas godshantering påverkades inte lika mycket som passagerartrafiken och har varit ungefär på samma nivåer som innan pandemin, säger Björn Tano, projektledare på Trafikanalys, i ett pressmeddelande.

Förslag: regionala skyddsombud

Transportstyrelsen föreslår att regionala skyddsombud ska införas ombord på fartyg med upp till tolv ombordanställda.

– Genom att tillåta regionala skyddsombud, som verkar utifrån och kan arbeta långsiktigt, så skapas möjligheter för bättre samverkan och därmed blir arbetsmiljön bättre för de ombordanställda, säger Erika Persson, utredare på Transportstyrelsen, i ett pressmeddelande.

Enligt Transportstyrelsens förslag, som nu slutredovisas till regeringen, ska regionala skyddsombud utses av arbetstagarorganisationerna istället för dagens skyddsombud som utses av de ombordanställda. Regionala skyddsombud kommer bara att utses på fartyg där det inte redan finns skyddsombud. Arbetstagarorganisationen måste också ha minst en medlem ombord eller kollektivavtal med rederiet.

Rättelse: Fel i korsordet

I förra numret av Sjöbefälen innehöll korsordet ett antal fel. Apropå stavas med ett p och inte med två. Den bakre delen av hästens käke stavas ganasch och inte ganache. Och hävt stavas inte hävit. Sjöbefälen ber om ursäkt för felen och tackar de läsare som uppmärksammade oss på detta!


Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

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

Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



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






Tillsammans är vi Donsötank

1953 – 2023

www.donsotank.se

Prövning av ITF-avtal tog 14 år

Kan ett fall få ta 14 år för ett avgörande i Arbetsdomstolen? Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde berättar.

Ett norskt fartyg som användes i internationell fart, främst i Europa, förde panamansk flagg. Besättningen var fyra polska besättningsmän och två ryska befäl. Fartyget låg 2001 i svensk hamn. Sjöfacket begärde att bolaget skulle teckna ITF:s så kallade Special Agreement och vidtog stridsåtgärder. Sjöfackets aktion ingick i ITF:s samarbete mot bekvämlighetsflaggade fartyg, ”flagg of convenience” (FOC). Lönenivån var avsevärt lägre än andra fartyg. Bolaget skrev under kollektivavtalet i oktober 2001. Bolaget var inte nöjt utan väckte talan 2002 i Arbetsdomstolen (AD) och gjorde gällande att kollektivavtalet var ogiltigt. Sjöfacket väckte med min hjälp en mottalan mot bolaget och yrkade skadestånd för brott mot kollektivavtalet. 2003 låg fartyget åter i svensk hamn och då det första avtalet hade upphört att gälla i december 2002 vidtogs nya stridsåtgärder och bolaget skrev under ett nytt Special Agreement. Det norska bolaget väckte en ny talan 2003 för det andra kollektivavtalet och sjöfacket väckte en ny mottalan mot bolaget 2003. Nu handlade jag fyra mål i AD samtidigt.

Tvist i tvisten

I kollektivavtalen fanns lagvalsklausuler som sa att en tvist skulle avgöras enligt svensk lag. Det var dessutom tvistigt om klausulerna var giltiga. Denna tvist i tvisten skulle enligt Romkonventionen prövas enligt svensk rätt. I en mellandom 2009, åtta år efter den första stridsåtgärden, fick vi det glädjande beslutet från AD att lagvalsklausulerna var giltiga.

AD hade nu först att ta ställning till frågan om EG/EES-rättens tillämplighet och om ett förhandsavgörande skulle begäras från EU-domstolen. Frågan var om reglerna om fri rörlighet för tjänster gällde för ett norskt bolag som hade transporttjänster med ett fartyg med panamaflagg. AD beslutade i dom 2012 – nu elva år efter första stridsåtgärden – att begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen. EU-domstolen angav i juli 2014 att om bolaget var etablerat i Norge och hade utfört sjötransporttjänster från eller till en EES-stat, kunde bolaget åberopa friheten att tillhandahålla tjänster. Ett krav var dock att bolaget kunde bevisa att det var kvalificerat som utförare av de aktuella tjänsterna och att mottagarna av tjänsterna var etablerade i andra EES-stater än Norge.

Bolaget var kvalificerat som utförare

När AD återupptog de fyra AD målen 2015 och bolaget inte kunde få fram tydliga handlingar från 2001 som tydligt visade att bolaget var kvalificerat som utförare hoppades vi på framgång. Men AD kom trots detta fram till att bolaget var kvalificerat som utförare av de sjötransporttjänster som utfördes med fartyget.

I nästa steg fanns ytterligare möjlighet till framgång. AD klargjorde att EU-förordningen medförde att det i princip var tillåtet att vidta stridsåtgärder med syfte att minimivillkor upprätthölls på fartyg som anlöpte medlemsstatens hamnar. Men detta kunde inte tas till intäkt för att vidta åtgärder som gick längre än vad som krävdes för att säkerställa rättvis konkurrens mellan olika

bolag i branschen, till exempel genom att tillåta stridsåtgärder med krav på lön som överstiger den minimilön som tillämpas i branschen. Om sjöfackets syfte med stridsåtgärden var att en rimlig lön betalades till de anställda utgjorde detta ett berättigat mål som kunde rättfärdiga begränsningar i den fria rörligheten för tjänster.

Var fackens syfte acceptabelt?

AD skulle nu avgöra om sjöfackets syfte var acceptabelt. ITF:s medlemmar träffade två typer av kollektivavtal med FOC-fartyg. TCC-avtal (total crew cost) används för arbetsgivare som träffar kollektivavtal frivilligt, vilket är cirka 95 procent av alla ITF-avtal. Special Agreement tecknas om avtal inte kom till stånd utan varsel om stridsåtgärder. I TCC-avtalet ingick grundlön, en fast övertidsersättning samt viss semesterersättning. Summan utgjorde månadslönen. Men grundlönen i Special Agreement var högre. AD kom fram till att lönenivån var högre än TCC-avtalets. AD ansåg att kraven var för långtgående för att stridsåtgärden skulle vara tillåtna, de stred mot fördragets regler om fri rörlighet för tjänster.

Med beaktande av EU:s så kallade likvärdighetsprincip beslutade AD 2015 – 14 år efter stridsåtgärden – att kollektivavtalen skulle lämnas utan avseende enligt 36 § avtalslagen och att sjöfacket skulle betala skadestånd till bolaget enligt MBL.

Det är exceptionellt att ett mål i AD tar så lång tid men nu lades det ändå fast att det enligt EU-rätten var berättigat att i vart fall tillämpa TCC-avtalets nivåer, eventuellt med en avgift för de merkostnader som vidtagna stridsåtgärder för med sig. **S G**

SJÖPENSIONÄRERNAS KLUBB I GÖTEBORG

Vi är en anrik och stabil förening för alla pensionärer i Göteborg med omnejd som varit verksamma till sjöss. Vi träffas en gång i månaden, förutom på sommaren, och kan då lyssna till ett anförande om något intressant ämne, eller ett uppträdande. Ett uppskattat inslag i föreningen, där det även serveras fika eller lättare lunch. Vi arrangerar också dagsresor, fester och lotterier m.m. Sammankomsterna hålls på tidigare Sjömanskyrkan i Göteborg Kl 12.00. Medlemsavgiften är 150:-/år. Partners är också välkomna som medlemmar.

Låter det intressant att träffa och umgås med tidigare kollegor, så kontakta:
Lennart Ling på tfn 070 546 79 11 eller e-mail lennart.ling@outlook.com
Göran Callebro tfn 070 415 51 36 eller e-mail gorancallebro@gmail.com

Välkomna till en trevlig och aktiv förening!



Vice ordförande har ordet

I början av februari firade Sjöbefälsföreningen att vår föregångare Maskinistföreningen bildades för 175 år sedan. Det gör oss till det äldsta fackförbundet, som fortfarande är aktivt, vilket definitivt är värt att fira! Kvällen tillbringades på Vasamuseet. Vi började med en guidad tur runt om skeppet och fortsatte med en trevlig middag. Lite improvisationsteater som underhållning, och sen avslutades kvällen med mingel där man träffade på gamla bekanta och det obligatoriska lilla barhänget en stund. En trevlig kväll helt enkelt!

När man funnits i 175 år är det viktigt att hitta en balans mellan traditioner och förnyelse. Så gott som alla organisationer stöter på detta problem. Det handlar om att man som organisation ständigt måste jobba med förnyring och modernisering, samtidigt som man behåller sina traditioner och sin kärna. Det är också viktigt att det finns en transparens och att man har vettiga organisationsstrukturer. Låt mig genast slå fast att grundbulten i Sjöbefälsföreningens verksamhet skall vara medlemmarna och medlemsnyttan. För snart ett år sedan fick Sjöbefälsföreningen en ny vd. Varje gång en organisation byter ledare så ändras riktningen lite grann. I vårt fall så är vi väldigt glada över införandet av befälsveckan och det ökade fokuset på just medlemsnytta.

I vår grupp för framtidsplaner/visioner kommer jag att trycka på transparensen,

som en av ingredienserna för en uppdaterad Sjöbefälsförening. Det är inte det enda, det finns andra saker också, men det är så att transparens skapar förtroende och vi verkar i en förtroendebans. Saknar våra medlemmar förtroende för oss så har vi ingen verksamhet, så enkelt är det. Vi behöver också utbilda våra styrelsemedlemmar på några olika sätt, så att äldre kan undervisa yngre vid behov, till exempel läsa ekonomiska rapporter, kunna förstå strukturer och flöden i våra dotterbolag, som gör att vi har en förhållandevis bra ekonomi. Vi har en lång historik som snart är borttappad när vi i den lite äldre generationen lämnar, (egentligen skulle jag vilja se ett historieboksprojekt). Det är viktigt att veta och förstå varför avtal, överenskommelser, uträkningar är gjorda på ett visst sätt. Vi behöver också ha strukturer, till exempel stadgar, formalia för protokoll och agendor, för genomförande av styrelsemöten, kort sagt strukturer som stöttar oss. Men att man alltid gjort en sak på ett visst sätt får inte betyda att det inte går att ändra. Vi har ganska nyligen infört en personalchef i organisationen, som skall ansvara för att vi lever upp till lagens bokstav gällande vår personal. Ledningen har även gjort andra förändringar i vår organisation med styrelsens godkännande för att fylla de krav man kan ställa på en nutida facklig organisation.

Vi måste också fortsätta arbetet för att få till flera arbetsplatser för juniorbefäl. Fortfarande skall det vara självklart att

man går ut sjöbefälsskolorna med högsta möjliga kompetens. Vi måste stötta intendenturbefälsutbildningen så att många fler väljer den.

Och även om vi är ett opolitiskt förbund måste vi påverka våra svenska sjöfartspolitikere i ännu högre grad, så att de kan bereda väg för en inflaggning värd namnet. Vi behöver ta bättre hand om den inre sjöfarten i Sverige. Vi skulle kunna gå i spetsen för gröna och rättvisa transporter, som tappades bort nästan helt på grund av covid...

Vi behöver också mycket mer plats i offentligheten, vi ska vara en aktör att räkna med.

Efter allt detta, gör din röst hörd! Skriv en motion, nästa år är det kongress!!!



JAN HÄGGBLOM

FOR CLEAR VISIBILITY WITHOUT REFLECTIONS

Our system for sun and glare protection has been installed on a great number of ship bridges since the 1980s.



SOLAR PROTECTION FOR SHIP BRIDGES

www.bergaflex.com | info@bergaflex.com



Niclas gillar att sprida glädje på jobbet

Niclas Jornée har varit befälhavare på Ressel rederi i åtta år. Numera kan han även titulera sig klubbordförande för Sjöbefälsföreningens lokala klubb i Ressel, som han var med och startade upp för ett och ett halvt år sen. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STAVSNÄS NOVEMBER 2022

Det går ett rykte om att Niclas Jornée har köpt fika. Och när Niclas köper fika så blir det gofika. Därför är det inte bara däcksmannen Roger Essebro som står förväntansfullt och väntar på *M/S Queens* däck, utan även Joar Söderberg och Seth Axelson från Värmdö hamnar, som jobbar i hamnen. De blir inte besvikna. Kladdkake-

längd med kokos på och en kopp kaffe i *Queens* ombyggda pentry.

Det är början av november och lågsäsong, vilket innebär en lugnare tillvaro för besättningen på *M/S Queen*. Just idag har de inga inplanerade körningar, men det ändras snabbt när de får en körning till Styrsvik. Senare tillkommer också en körning till Sandhamn, och så måste de tillbaka till Styrsvik igen för att hämta last-

bilen som de lämnade där på morgonen.

En vanlig jobbdag börjar klockan sju på morgonen i Stavnäs. Under högsäsong brukar det redan stå en rad lastbilar och vänta på honom när han kommer till jobbet.

– Vi ägnar någon timme åt att flytta gods med gaffeltrucken från lastbilarna till båten. När vi sen lämnar kaj så är vi ute och åker hela dagen. Efter en hektisk morgon med lastning är det skönt att bara sitta och köra båt. Man slappnar av, man vet att det inte går att köra snabbare än åtta knop och vi kommer fram när vi kommer fram. Vi har inga fasta tider att förhålla oss till, som passagerarbåtarna har, säger han.

Tre olika fasta rutten

Ressel rederi har godsansvaret i Stockholms skärgård. Det är upphandlad trafik

på uppdrag av Trafikförvaltningen i Region Stockholm. De har tre olika fasta rutter, från Husarö i norr till Nämndö i söder, Sandhamn i öster och Grinda i väster. Övriga platser i skärgården körs av underbolag till Ressel.

– Det är stor skillnad på låg- och högsäsongs. Under lågsäsong kör vi mycket lastbilar och privatpersoners bilar. Under högsäsong kör vi gods åt Vaxholmsbolaget [som ägs av Region Stockholm, reds. anm.]. All mat och dryck till restauranger och affärer, möbler, fönster, fyrhjulingar, snöskotrar. Allt som ska ut i skärgården. Han fortsätter:

– Det som är viktigast i skärgården är alkohol, det måste komma i tid. Butikerna som är ombud för Systembolaget måste följa Systembolagets öppettider.

Under högsäsong kör de varje dag och de jobbar från sju på morgonen tills de är klara, vilket kan vara allt från 17-20 på kvällen, vilket gör att de får 10-14-timmarsdagar. Fördelen är att de bara jobbar vardagar, måndag-fredag. De jobbar i två veckor och har sedan en vecka ledigt.

– Kunderna kan boka in saker nattetid så det är svårt att veta innan hur nästa dag kommer att se ut. Ibland är det så mycket som ska ut att vi får köra dubbla turer.

Vid lågsäsong däremot blir det lite kortare dagar, då brukar de sluta runt 17.

– Charmen med lågsäsong är att få njuta av lugnet i skärgården. På sommaren är det fullkomligt maniskt, men så fort skolan börjar så försvinner alla. Då har vi vattnet för oss själva.

Det bästa är att få köra båt

Det bästa med jobbet tycker Niclas är att få köra mycket båt.

– Det är både många tillägg och mycket navigering. Att få köra runt i skärgården och se årstidsskiftningarna. Att se alla bli gula och röda. Eller på våren, när allt blir grönt.

Det sämsta med jobbet är pendlingsavståndet. Niclas bor i Järfälla och pendlar varje dag till Stavsånäs.

– Jag önskar att jag bodde närmare. Jag har funderat på att flytta ända sen jag började. Problemet är att min sambo har fem minuter till jobbet. Men vi har ju hytter ombord så blir det riktigt långa dagar går det att sova här. Men jag har inte gjort det till någon vana för så kul är det inte, säger han.

Arbetsmiljön ombord tycker han är bra och den har blivit bättre sen de fick en ny förarstol, även om det tog ett tag innan rederiet gick med på att köpa in den.

– Arbetsmiljö är inte så prioriterat. Men säkerhetsbiten är väldigt bra. Det är aldrig

några frågor om man till exempel behöver nya skyddsskor.

Niclas har jobbat på Ressel i åtta år och han trivs väldigt bra.

– Vi har väldigt bra stämning i godstrafiken. Framför allt så blir vi väldigt sammansvetsade, även med säsongarna. Ofta kommer de tillbaka. Rederiet är måna om att vi ska få tycka till om vilka som ska anställas, till exempel om det är någon som vi gärna vill ha kvar.

Positiva reaktioner på lokal klubb

För cirka ett och ett halvt år sen, i oktober 2021, startades Ressels lokala sjöbefälsklubb.

– Det var så pass många frågor som väcktes, jag kände att vi behövde vara fler som hanterade det här. Jag har stått som kontaktperson i många år och det har funkat när det var små frågor, men när det blev större grejer som att skriva lokala avtal så kände jag att vi behövde en klubb. Det visade sig att det fanns fler som var intresserade.

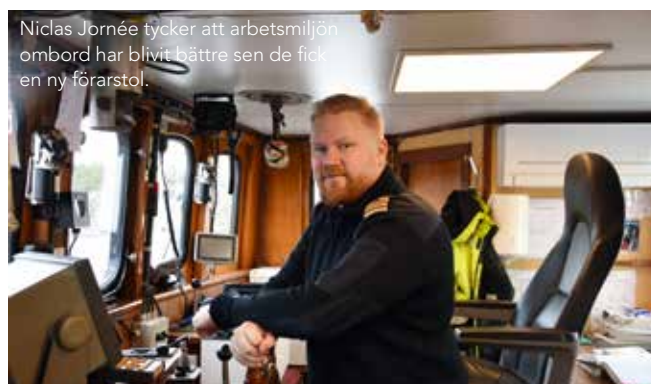
Hittills har de fått väldigt många positiva reaktioner, både från kollegor och från ledningen.

– Det är många som säger att de är glada att det finns någon som orkar ta tag i saker, säger han.

Niclas målsättning är att de ska ha två



Seth Axelsson, Roger Essebro och Joar Söderberg blir bjudna på finfika ombord på M/S Queen.



Niclas Jornée tycker att arbetsmiljön ombord har blivit bättre sen de fick en ny förarstol.



Däcksman Roger Essebro lägger loss när det är dags att lämna kaj.



Ressel rederi har godsansvaret i Stockholms skärgård och kör bland annat lastbilar.

möten per år, ett årsmöte på våren och ett medlemsmöte på hösten. På så sätt behöver det inte gå ett helt år mellan mötena.

– Samarbetet med rederiet är positivt. Det kan vara svårt att få till fysiska möten, men det är på väg att bli bättre. Vi är glada över att vi har fått till lokala förhandlingar om en alkohol- och drogpolicy och om kameraövervakning. Det är något vi har jobbat ganska mycket med det senaste året. Sen är det otroligt lärorikt att få vara med på klubbkonferenser och avtalskonferenser, säger Niclas.

Hoppas på föräldralön

Just nu pågår en avtalsrörelse där nya avtal ska tecknas mellan Sjöbefälsföreningen och arbetsgivarnas representanter i skärgård och Storsjö, Almega och Sarf.

Vilka är dina förhoppningar för avtalsrörelsen?

– Jag har en förhoppning om att arbetsgivarsidan ska förstå vad det innebär med föräldralön och graviditetspenningstillägg och hur stor skillnad det skulle göra för våra kvinnliga sjömän. Och att de inser att den här branschen fortfarande inte är jämställd. Sen hoppas man ju också på bättre och högre ob-ersättning och högre lön. Det är en utopi att tro att vi ska få tillbaka någon form av sjöskatt, men det vore bra om våra löner blev jämförbara med liknande ansvar i land, säger han.

Hade siktet på Försvarsmakten

Niclas har en skärgårdskaptensutbildning från Klart Skepp, och nu har han en obergrensad klass 6-behörighet.

– Jag tycker inte att man ska behöva ha fyra års utbildning för att köra skärgårdsbåtar i skärgården. Samtidigt är kanske inte Klart Skepp den bästa skolan, för de gödslar ut folk. Hade jag inte hatat att plugga så hade jag läst sjökaptent. Men jag är tacksam över att det fanns en utbildning som var mer direkt ut i arbetslivet.

Men egentligen hade han siktet inställt på Försvarsmakten, och han hade velat göra lumpen i flottan.

– Det har alltid funnits någon lockelse med det. Jag sneglar fortfarande på möjligheten att jobba på Försvarsmakten och deras båtar. Det var en slump att jag sorterade önskemålen fel inför lumpen. Men på ett sätt var det bra, för det ledde mig hit. Hade jag kommit in där hade jag nog blivit kvar. Men det lockar mig inte tillräckligt för att jag ska säga upp mig från ett väldigt trevligt jobb, säger han. **SC**

Kämpar för rimliga ersättningsnivåer för gravida

Befälhavare Amanda Paulsson på Ressel har precis fått sitt första barn. Under graviditeten var hon rädd för att hon skulle skickas hem på grund av risker ombord och tvingas leva på graviditetspenning, som ger max cirka 26 000 kronor före skatt. I skärgårds- och Storsjöavtalen finns varken graviditetspenningstillägg eller föräldrapenningstillägg, något som Amanda tycker är en brist när branschen försöker locka till sig fler kvinnor. *TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF*

STOCKHOLM DECEMBER 2022

Om man som gravid har ett fysiskt ansträngande arbete, eller har risker i arbetsmiljön, så kan man bli hemskickad på graviditetspenning av sin arbetsgivare, om det inte finns möjlighet till omplacering. Det är dock stor ekonomisk skillnad på att till exempel bli sjukskriven, då man får upp till 80 procent av sin lön, men max cirka 34 600 kronor före skatt, mot att bli hemskickad med graviditetspenning, då man får upp till 80 procent av sin lön, men max cirka 26 000 kronor före skatt. För Amanda Paulsson, som tjänar cirka 41 000 kronor före skatt, har det varit en oro att veta att det finns en risk att hennes inkomst som gravid nästan kan halveras.

– Jag har känt en stress för det här under graviditeten. Ska jag behöva ta ett lån bara för att kunna bo kvar i mitt hus? Det blir som att välja mellan sin egen och fostrets hälsa eller pengar och så ska det inte vara. Hon fortsätter:

– Nu har jag en bra relation med min chef, annars vet jag inte hur jag hade gjort. Jag har också mått bra under graviditeten så det har gått bra, men hade det varit sommar så hade det varit för stressigt. På ett av våra andra fartyg, *Emelie II*, hade jag inte kunnat arbeta eftersom det vibrerar för mycket och den är för tigt att komma ombord på med stor mage. Då hade jag blivit hemskickad, säger hon.

Funderar på att byta bransch

Hon tycker att graviditetspenningen borde höjas till att i alla fall vara på samma nivå som sjukpenningen. Dessutom tycker hon att det borde finnas ett graviditetspenningstillägg i Sjöbefälsföreningens avtal, och också ett föräldrapenningstillägg, något som är standard i många andra branscher. Det skulle innebära att arbetsgivaren betalar ut en procentsats av lönen, till exempel tio procent, medan arbetstagaren går på graviditetspenning eller föräldrapenning.

– Jag känner att om jag ska ha ett barn till så måste jag nog byta bransch för att slippa den här stressen. Och så sitter vi och säger att vi ska ha en jämställd bransch. Hade jag kunnat lägga över graviditeten på min sambo så hade jag gjort det, men det går inte.

Vad hade ett graviditetspenningstillägg betytt för dig?


– Det hade betytt att jag inte behövde vara stressad över det ekonomiska, det hade varit en lättnad och en trygghet. Om det hade funnits så hade kanske fler arbetsgivare varit motiverade att hitta en ny tjänst istället för att skicka hem gravida arbetstagare, säger hon.

Graviditetspenningstillägg och föräldrapenningstillägg är två yrkanden som Ressel-klubben tycker är viktiga i avtalsrörelsen och som också togs upp på Sjöbefälsföreningens avtalskonferens, där det bestämdes att de ska drivas i avtalsrörelsen. **SC**

Amanda Paulsson har känt en stress över att bli hemskickad på graviditetspenning under graviditeten eftersom det skulle innebära ett stort inkomstbortfall.



Hög standard på nya isbrytarna men förstatligandet oroar

A man with short, light-colored hair and a serious expression is sitting at a desk in a control room. He is wearing a dark polo shirt with a logo on the chest. The desk is cluttered with several computer monitors, a keyboard, and a mouse. The background shows a large room with windows and other equipment, suggesting a professional or industrial setting.

Förhandlingarna om de nya isbrytaravtalen går trögt och oron inför förstatligandet av verksamheten ökar ombord. Samtidigt rullar processen med utvecklandet av nya isbrytare vidare med upphandling av byggnationsvarv. Karl Herlin är befälhavare på isbrytaren *Atle* och har deltagit i den arbetsgrupp som jobbat med bland annat arbetsmiljö och inredning på de nya fartygen. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

När Sjöbefälen besökte isbrytarna i juni förra året, hade den värsta oron efter beskedet om förstatligandet av isbrytarna lagt sig och flera såg framtiden an med viss tillförsikt. Hur är stämningen ombord i dag?

– Jag skulle säga att det är betydligt mer oroligt ombord nu än det var då. De lokala avtalsförhandlingarna gick inte bra alls, och nu har Arbetsgivarverket tagit över förhandlingarna på central nivå istället. Ju längre bort från verksamheten man kommer desto svårare blir det eftersom de inte vet hur det fungerar inom sjöfarten. Vi jobbar ju på ett helt annat sätt än man gör i land. Vi har försökt att förklara för dem gång på gång, men vi verkar inte få någon riktig förståelse för det.

Vilka är stötestenarna i förhandlingarna?

– Jag deltar inte själv i förhandlingarna, men det handlar bland annat om arbetstider, de flesta ombord är intresserade av att jobba såsom de gör i dag med årsarbetstidsavtal eller enligt 1:1-system. Tillgång till fria hem- och hitresor och att få behålla samma lönenivå som i dag. Jag tror också att det här med höjd pensionsålder har vållat en del diskussioner. I tidigare förhandlingar avstod vi från löneökningar för att istället få behålla en lägre pensionsålder och då blir ju folk inte så glada om man plötsligt ska ändra på det. Framför allt inte de som är lite äldre och börjar närma sig pension.

Vilka effekter kan svårigheterna att komma överens i förhandlingarna få, tror du?

– Vi har problem med kompetensförsörjningen redan i dag. Vi har en speciell verksamhet och det tar många år att bli erfaren, både på maskinsidan och på däck. Några har valt att gå vidare till andra jobb och det finns fler som funderar på att sluta. Man tycker att hela den här processen har varit långdragen. Att några väljer att sluta vid ett övertagande av verksamhet får man kanske räkna med, men om vi närmar oss 15–20 procent börjar vi få problem att klara vårt uppdrag.

Parallellt med förhandlingarna pågår planeringen av två nya isbrytare. Hur långt har det arbetet kommit?

– Designfasen är färdig och nu pågår upphandlingen av varv. De har fått in ett

antal intressenter som man jämför och viktat mot varandra. Därefter kan byggnationen påbörjas.

Du har deltagit i den arbetsgrupp som varit med och utvecklat arbetsmiljön och inredningen ombord på de nya fartygen. Kan du berätta hur ni gått tillväga?

– Vi har gått igenom varje utrymme och diskuterat hur vi kan göra dem bättre jämfört med Atleklassen i dag. I arbetsgruppen har det funnits representanter från varje avdelning och olika positioner och det har varit väldigt bra och transparent ända från början. Alla avdelningar har fått vara med och tycka till även om inte hela besättningen deltagit. Vi har varit ungefär tio personer i gruppen, och det är lagom. Är man 20–25 blir det för många viljor.

Kan du ge några exempel på sådant som kommer bli bättre på de nya fartygen jämfört med dagens isbrytare?

– Vi har lyft upp maskinkontrollrummet till däckspan för att minska bullret och öka tillgängligheten. Även gymmet har lyfts högre upp så att det blir ljusare och mindre bullrigt. Hytterna får bättre ljusinsläpp och det blir troligen höj- och sänkbara paneler på bryggan. I byssan blir det höj- och sänkbara arbetsbänkar, bättre arbetshöjder på spisar och diskmaskiner, bra fikarum där alla får plats – sånt är viktigt för trivselen. Omlädningsrum direkt när man kommer in så att man enkelt kan byta om och får access till mässar när man ska gå in och äta eller fikar. Verkstäderna kommer att placeras bredvid varandra vilket är en fördel eftersom däck och maskin jobbar nära ihop. Vi har tänkt till kring sop- och avfallshantering och att det ska vara lätt att bunkra vatten och lyfta ombord proviant med kran.

Det låter som att ni har lagt ner mycket tid på att få till en bra arbetsmiljö ombord?

– Ja, vi har lagt ner ganska många timmar i arbetsgruppen plus att det är fyra stycken som jobbat heltid med det. Vi vill ju att det ska bli så bra som möjligt och vi försöker vara innovativa och hitta nya lösningar. Det blir överlag mer genomtänkta utrymmen med tanke på arbetsmiljön, men också isbrytarkapaciteten kommer att öka och det blir bättre miljöanpassning. Det finns en vilja att lägga ner lite pengar på fartygen och det är viktigt

att besättningen trivs ombord. Sedan får vi se vad slutprodukten blir. Det blir alltså lite ändringar på varvet, men de kommer nog att försöka följa designen så långt det går.

Är det något du är speciellt nöjd med?

– Det skulle vara gymmet då. Inte bara för att jag tycker om att träna utan för att det kommer bli så stor skillnad jämfört med i dag. Vanligtvis brukar gym hamna i något litet överblivet kyffe ombord, men nu lyfter vi upp det vilket gör att det blir ljusare, tystare och mindre brummande från ventilationen. I dag har vi gymmet på däck tre, bredvid maskin, och där är det ganska mörkt och bullrigt.

Ur arbetsmiljöhänseende, är bullret det stora bekymret på en isbrytare jämfört med fartyg inom andra segment?

– Nu låter det ju rätt mycket när man går genom isen, oavsett fartygstyp, men visst har vi en ganska hög ljudnivå här. I dag har vi ett stort, öppet maskinrum där det låter mycket men i de nya båtarna kommer maskinrummet delas upp i flera mindre utrymmen. Det kommer att sänka bullernivån.

Tre av fem isbrytare är snart 50 år gamla, men regeringen har bara godkänt anskaffning av två nya isbrytare i ett första skede. Hur länge till kan ni fortsätta att köra med de äldsta isbrytarna?

– Jag skulle nog säga att bäst före redan börjar bli passerat eftersom det är svårt att hitta delar till dem. En del system finns inte längre att få tag i. Andra fartyg brukar ha en livslängd på 20–25 år, vi är uppe i det dubbla.

De nya isbrytarna, som enligt uppgift från Sjöfartsverket kan tas i drift tidigast 2027, ska kunna bryta rännor upp till 32 meters bredd jämfört med dagens 24 meter. Innebär det att ni kommer klara verksamheten med färre isbrytare framöver?

– Nej, att vi skulle gå ner i antal fartyg har vi inte hört något om. När isen ligger i hela Bottenviken som den gjorde för ett par år sedan, behövs hela vår kapacitet för att hålla fartygstrafiken igång. Vi kommer också påverkas i allra högsta grad av de nya industrier som håller på att byggas längs Norrlandskusten. **LS**

Grund kurstillfällen

BASIC SAFETY

27-29 mar
11-13 apr
24-26 apr
8-10 maj
22-24 maj
7-9 juni
26-28 juni
4-6 sep



ADVANCED FIRE FIGHTING

9-10 maj
5-6 sep



MARITIME CREW RESOURCE MCRM

På begäran



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

21 mar
3 apr
17 apr
25 apr
5 maj
29 maj
12 juni



19 juni
11 sep
mfl...

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

21 mar 2 maj
3 apr 16 maj
18 apr 30 maj
25 apr mfl...



SHIP SECURITY OFFICER

Datum kommer



MEDICAL FIRST AID

20 mar 11 sep
17 apr
15 maj
12 jun



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

8-9 maj
26-27 juni



FAST RESCUE BOAT

22-23* mar
4-5 apr
3-4 maj
31 maj-1 jun
20-21 jun
30-31 aug



*med reservation för isläge

CROWD CRISIS MNG

4-5 apr
4-5 maj
31 maj-1 jun
28-29 jun



MEDICAL CARE

20-21 mar
17-18 apr
15-16 maj
12-13 jun
11-12 sep



Med reservation för eventuella ändringar.

ns modernaste utbildningscenter centralt i Stockholm

Refresh kurstillfällen

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

CROWD CRISIS MNG

15 maj
11 sep



RESCUE BOAT

21 mar 16 maj
3 apr
18 apr
25 apr
2 maj mfl...



BASIC SAFETY

21-22 mar 16-17 maj
3-4 apr 30-31 maj
18-19 apr 13-14 jun
25-26 apr 19-20 jun
2-3 maj mfl...



FAST RESCUE BOAT

23* mar 21 jun
5 apr 30-31 aug
4 maj
1 jun
*med reservation för isläge



MEDICAL FIRST AID

20 mar
17 apr
15 maj
12 jun
11 sep



ADV FIRE FIGHT.

22 mar 17 maj
4 apr 31 maj
19 apr 14 jun
26 apr 20 jun
3 maj mfl...



MEDICAL CARE (inkl. styrd praktik)

20-22 mar 12-14 jun
17-19 apr 11-13 sep
15-17 maj



Med reservation för eventuella ändringar.



STCW-guide

TEMA
SJÖFARTENS OMSTÄLLNING



Klimatpolitiken för de kommande fyra åren mejslas nu ut av regeringen och myndigheterna. En ny klimathandlingsplan ska komma i år. För sjöfartens inrikes utsläpp, som regeringen har störst möjlighet att påverka, är målen högre satta än målen som IMO enats om för omställningen av internationell sjöfart. Samtidigt pågår omställningen inom rederierna. Går branschen och regeringens politik i takt? TEXT JAN ÖSTLUND ILLUSTRATION GOTLAND TECH DEVELOPMENT



Vätgasdrivna konceptfartyget
Gotland Horizon spelar en huvudroll
i Gotlandsbolages planer
på fossilfri Gotlandstrafik.

Hård kritik för hinder mot omställningen av sjöfarten

I år ska klimatpolitiken förnyas av den nya regeringen och mycket kan ännu hända. I ett beslutsunderlag från myndigheten Trafikanalys om nya styrmedel för inrikes sjöfart blev förslagen begränsade. Branschorganisationen Svensk sjöfart menar att det borde göras mycket mer. TEXT JAN ÖSTLUND

STOCKHOLM JANUARI 2023

Mycket talar för att en komplett omställning till fossilfritt behöver göras – och det snabbt. Det finns många faktorer som hindrar sjöfartens omställning till förnybara bränslen, globalt sett. Teknik finns redan idag och många små steg framåt tas, men ännu har det inte riktig tagit fart. Den svenska branschen hoppas på mer riktade åtgärder från regeringen, EU och IMO. Om andra trafikslag gör sin omställning fortare än sjöfarten minskar de relativa miljö fördelar sjöfarten har, vilket i sig skulle kunna påverka branschen och sysselsättningen negativt.

Den nya regeringen har på sitt bord att skriva en förnyad klimathandlingsplan senast 2023. Det är inskrivet i klimatlagen att den ska förnyas vart fjärde år. Det politiska målet om minst 70 procent minskning av koldioxidutsläppen mellan 2010 och 2030 gäller alla trafikslag utom inrikes flyg (som istället styrs av utsläppshandelssystemet). Senast 2045 ska utsläppen i hela Sverige vara i princip noll, inga nettoutsläpp. Målen är skarpare än målen som IMO enats om för omställningen av internationell sjöfart.

Regeringen är bunden vid de svenska målen av ett riksdagsbeslut från 2017,

vilket de nuvarande tre regeringspartierna stod bakom då, men inte Sverigedemokraterna. Vägtrafikens utsläpp kommer att minska långsammare än tidigare beräknat med den lägre inblandningen av alternativa bränslen som regeringen planerar för, den så kallade reduktionsplikten. Därmed måste regeringen med infrastrukturminister Andreas Carlson (KD) presentera andra lösningar för att ändå nå klimatmålet för transportsektorn.

Flera svenska myndigheter lämnade i höstas underlag till regeringen inför arbetet med klimathandlingsplanen. För Transportområdet är det Trafikanalys som lett arbetet som genomförts i samarbete med andra myndigheter. Det är sex olika förslag och mycket fokus ligger på statens egna fartyg och den upphandlade trafiken. De internationella frågorna, som även berör inrikes trafik, hanteras på andra håll, främst i EU och IMO.

Gotlandstrafiken

För Gotlandstrafiken, som genererar en stor del av utsläppen för den inrikes sjöfarten, föreslår Trafikanalys större krav på minskade koldioxidutsläpp i nästa upphandling än i nuvarande avtalsperiod, även om det innebär en högre kostnad för staten eller en lägre hastighet i trafiken.

Specifikt vill Trafikanalys att Trafikverket ställer samma krav som på transportsektorn som helhet, alltså en minskning med 70 procent mellan 2010 och 2030.

Destination Gotland har planer på att ersätta dagens två färjor med två nybyggda färjor som med våtgasdrift kan eliminera klimatutsläppen. Rederiet har presenterat två konceptfartyg och jobbar med att utveckla tekniken och alla processer och säkerheten kring det. Rederiet har i sitt remissvar ställt sig bakom Trafikanalys förslag. De vill däremot inte medverka till att överfartstiderna blir längre för att reducera utsläppen. Med de nya färjorna finns istället förutsättningar för att köra ännu lite snabbare.

Statliga fartyg

Staten äger egna civila fartyg främst inom Kustbevakningen, Sjöfartsverket och Trafikverket och de ligger också bakom en stor del av utsläppen för den svenska inrikessjöfarten. Trafikanalys föreslår formella krav på den statliga flottan för att uppnå samma utsläppsmål som för hela transportsektorn, alltså en minskning med 70 procent mellan 2010 och 2030 och nära nollutsläpp 2045. Det finns redan klimatkrav på de här myndigheterna, men inte så konkreta. Den stora förändringen vore att det med de striktare kraven ska följa en finansiering för att kunna realisera omställningen. Motiveringen är bland annat att staten bör vara en föregångare i omställningen och bidra till teknikutveckling.

Målet är på kort sikt mer ambitiöst än till exempel Trafikverkets Vision 45 med målet att alla vägfärjor ska vara klimatneutrala senast 2045. Även om myndigheten i en miljardaffär hösten 2022 beställde fyra elfärjor för trafik i Stockholms skärgård så berörs merparten av de nära 70 vägfärjorna av det här förslaget.

Enligt en bedömning från Sjöfartsverket hinner man inte göra en komplett teknisk omställning av myndighetens flotta till 2030 utan lösningen för dem stavas energieffektivisering och biodiesel eller andra hållbara drivmedel. De nya isbry-

Omställningsscenario 2021–2045

Utsläppen från inrikes sjöfart stod 2021 för 1 procent av de totala utsläppen i Sverige. De kan minska från 640 000 ton koldioxidekvivalenter 2021 till 0 år 2045 genom åtgärder inom fyra kategorier:

Den största minskningen beräknas komma ur kategorin biodrivmedel. Därefter följer elektrifiering, energieffektiviseringar och flytande naturgas (LNG). Av dessa bedöms LNG vara i fas, men minskar bara klimatpåverkan med omkring 15 procent. Inom de övriga kategorierna behöver omställningstakten öka. Källa: Klimatpolitiska rådets databas Panorama

tarna som ska beställas kommer att drivas av både diesel och metanol, enligt myndigheten.

Svensk sjöfart kritiska

De föreslagna styrmedlen beskrivs som tandlösa av Fredrik Larsson som ansvarar för miljö- och klimatfrågor på föreningen Svensk sjöfart:

– De nya förslagen är bra, men det är inte tillräckligt. Det är nu 3,5 år sedan vi publicerade sjöfartsbranschens färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Endast ett fåtal av de hinder vi pekade på har rivits ned sedan dess. Vi tog det här på allvar, men det verkar inte som att politikerna gör det. Det börjar bli svårt att ta klimatplanerna på allvar om man inte tar bort hindren. Rederiernas egna energieffektiveringar kommer inte att räcka, säger han.

Föreningen är positiv till att även sjöfarten måste minska utsläppen. Det gäller även om det innebär högre kostnader som måste vältras över på kunderna, vilket skulle kunna leda till mindre efterfrågan av sjötransporter. Enligt Fredrik Larsson finns redan tekniken som behövs ombord, men en del saker måste göras om. Huvudproblemet som han ser det är att det inte finns tillräckligt med alternativa bränslen för att ställa om, särskilt inte till hela världshandelsflottan, vilket föreningen nyligen belyste med ett räkneexempel i en debattartikel i Göteborgs-Posten. I sitt remissvar säger Svensk sjöfart att staten bör ta hänsyn till att de alternativa bränslena även behöver räcka till privata aktörer och att det borde ingå i statens roll att se till att bränslena räcker.

– Ju fler som tänker lösa problemet med att gå över till biodiesel desto större blir knappheten och desto högre blir priserna. Vi importerar det mesta och efterfrågan kommer att öka i hela Europa. Jag har svårt att se hur det ska fungera i praktiken, säger Fredrik Larsson på Svensk sjöfart.

Sjöfartens nationella samordnare

Den funktion som kallas Sjöfartens nationella samordnare finns inom Trafikverket och arbetar främst med överflyttning av godstransporter från väg till inrikes sjöfart och närsjöfart. Samordnarens arbete ska enligt förslaget utökas med att arbeta för sjöfartens klimatomställning och hela uppdraget ska förlängas till 2030, istället för 2024 som nu är slutår. Förslaget motiveras med att det ger en viktig signal om ett politiskt stöd och ambitioner om sjöfartens omställning.



Fredrik Larsson
Foto Svensk Sjöfart

Inspirationen till förslagen om hur samordnaren ska arbeta med omställningen har Trafikanalys hämtat från Norge. Myndigheten föreslår att det införs dels ett offentlig-privat samverkansprogram för att skynda på teknikutvecklingen för en omställning av flottan, dels ett servicekontor för att ge subventionerat konsultstöd åt mindre aktörer. Förebild är norska Grønt Skipfartsprogram (GSP). Där möts aktörer i olika delar av näringen för att samarbeta med varandra och med berörda forskare och myndigheter.

Begränsat uppdrag för Trafikanalys

Trafikanalys uppdrag, när de skulle lämna underlag till regeringen, var begränsat till inrikes sjöfart och styrmedel möjliga att genomföra av Sveriges regering och fick inte innehålla förslag på skatteområdet. Styrmedel inom energiförsörjningen och hamninfrastrukturen hanterades parallellt i andra delprojekt. Pia Bergdahl är projektledare hos Trafikanalys och är en av de som har arbetat med underlagsrapporten.

Kan regeringen ändra målen för klimatpolitiken?

– Ramverket enligt klimatlagen och riksdagens långsiktigt fastställda mål ligger fast och det finns ingen orsak att tro att det ändras. Det som kan ändras är övriga utsläppsmålsåtgärder för att nå dessa mål. Det får vi veta först när vi ser den nya klimathandlingsplanen. Det är en fråga för regeringen att besluta om, säger hon.

Har ni funderat på hur det ska gå till i praktiken när statens fartyg ska övergå till alternativa bränslen. Räcker bränslena till och hur kommer priserna att påverkas?

– Vi kan bara konstatera att bränslena är knappa. Myndigheterna har gjort strategiska planer där de kommer fram till olika lösningar, bland annat beroende på tillgången till bränslena. Vi säger även i vår



Pia Bergdahl
Foto Trafikanalys

huvudrapport att omställningen kommer kosta pengar. Om allting ska drivas på ett annat sätt så måste man få fram både infrastruktur och energi till det. Det behöver alla ta sin del av, säger Pia Bergdahl.

Tror ni att de nödvändiga förutsättningarna finns för att lyckas göra en kopia på det norska sjöfartsprogrammet, som blivit en framgång där?

– Norge är en större sjöfartsnation och de har mer pengar i sin sjöfartspolitik. Vi tror det finns saker att lära ändå. Att göra ingenting är ingen lösning. På det här sättet kan företagen arbeta tillsammans med bra incitament, få draghjälp av varandra och av staten.

Utsläpp från mindre fartyg

Det sista förslaget i paketet rör vidare utredning av nationella krav på utsläpp från mindre fartyg, om EU går vidare med ett förslag som bara riktas mot större fartygs utsläpp. Utsläppen från större fartyg i EU kommer att börja kosta de närmaste åren. Den 17 december kom Europaparlamentet och EU:s medlemsstater överens om bland annat att införliva sjöfarten inom EU i systemet för utsläppshandel. Det ska först gälla fartyg om minst 5 000 brutto och fasa in mellan 2024 och 2026. Högre kostnader för fartygens utsläpp väntas gynna efterfrågan på alternativa bränslen med mindre utsläpp. Det ska finnas möjligheter till undantag för inrikes resor till öar, exempelvis Gotland.

Fredrik Larsson summerar omställningens problem med att det händer för lite.

– Så länge utsläpp är gratis och fossilt är billigare än alla andra alternativ kommer vi inte att få ur proppen. Men man måste vara optimist, lägger han till.

Sjöbefälen har försökt nå infrastrukturminister Andreas Carlson, men han har inte återkommit. **J Ö**

Destination Gotland väntar inte på oljebolagen

Helt fossilfri färjetrafik till Visby. Det är målet för Gotlandsbolaget som planerar för drift med gasturbiner i två fartyg som nu är under utveckling. Om allt går i lås ska fartygen vara i trafik 2030. Med ”grön” vätgas i tankarna elimineras koldioxidutsläppen. TEXT OCH FOTO JAN ÖSTLUND

VISBY JANUARI 2023

Det är en del tekniska utmaningar som måste hanteras först, både ombord och kring transporterna och hanteringen av vätgasen. Planen är att senast 2025 kunna beställa två nya moderna färjor med gasturbiner, en fullstor färja och en snabbare katamaran med plats för lite färre passagerare och personbilar men inga lastbilar. Sedan gäller det att få tag i tillräckliga mängder vätgas – tillverkad utan användning av fossil energi – för att klimatmålen ska kunna nås. Gotlandsbolagets vd Håkan Johansson ser energifrågan som den största av dessa utmaningar.

– Jag tror att man som stor energianvändare behöver driva på utvecklingen för att få fram morgondagens bränslen. Då ökar sannolikt chanserna för att det går snabbare än om man ska vänta på att oljebolagen och några nya energibolag gör det, säger han.

Detta paket av utmaningar har överlämnats till ett team under ledning av Christer Bruzelius, till 2021 vd för Destination Gotland och med en lång karriär

inom skeppsbyggnad innan det. I dotterbolaget Gotland Tech Development arbetar de med omställning av Gotlandstrafiken och omställningen till ett fossilfritt samhälle i allmänhet.

Dagens gasdrivna färjor

Dual-fuel-motorena på systerfärjorna *M/S Visby* och *M/S Gotland* som används idag kan gå på antingen ren naturgas eller biogas (LNG/LBG) eller en blandning av de två eller på marine gas oil (MGO). Sjöbefälen följde med på en resa från Nynäshamn med *M/S Gotland*, byggd 2019, för att prata om hur långt omställningen kommit redan idag.

Teknisk chef Magnus Jonsson tar oss först längst ner i mitten av fartyget och visar de två tankarna som var och en rymmer 285 kubikmeter nedkyld och flytande gas. Vid anlöp i Nynäshamn hinner man bunkra 60 ton från två lastbilar på drygt 50 minuter. Annars kan bunkringen också göras från fartyg, vilket tar betydligt längre tid.

– Vi har fått rutin på bunkringen nu och tycker inte längre att det är omständigare

än att bunkra MGO, även om det kräver en annan personlig säkerhetsutrustning och sensorer som stoppar om det skulle uppstå något läckage av vätskan som är -160 grader, säger Magnus Jonsson.

På grund av sanktionerna mot Ryssland och de höjda energipriserna går huvudmaskinerna för närvarande på MGO efter samråd med beställaren Trafikverket, men förhoppningen är att snart återgå till en blandning av naturgas och biogas. Enligt Magnus Jonsson tar det bort alla utsläpp av svavel och partiklar och sänker utsläppen av koldioxid och kväveoxider med 20 respektive 85 procent.

– Utöver miljöaspekten så ger gasdriften också en renare arbetsmiljö för den tekniska personalen och även längre underhållsintervall.

Magnus Jonsson tar oss sedan med till de tolvcyndriga huvudmaskinerna från Wärtsilä och visar gasrören som målats gula för att särskiljas. Den flytande gasen har värmts upp, blivit gasformig och expanderat innan den kommer dit. Sommartid tillvaratas den flytande gasens kyla till att kyla inomhusmiljöerna ombord.

För den händelse att det blir övertryck i systemen med gas eller flytande gas finns på varje LNG-fartyg en ventilationsmast som släpper ut överskottet högst upp på fartyget.

En del av omställningen kan även handla om ändrat beteende.

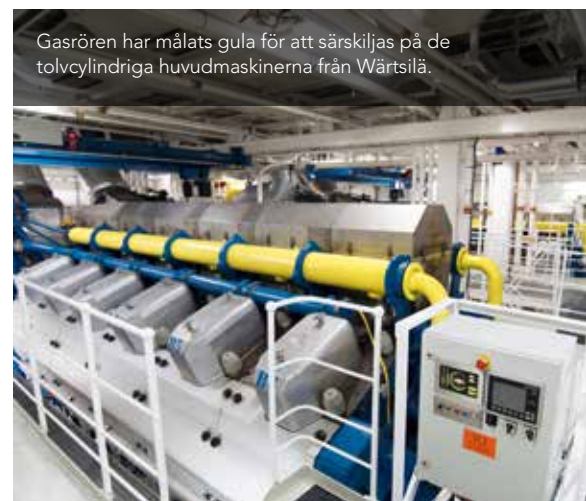
– För miljöns skull jobbar vi systematiskt med att alltid avgå inte bara på tid-



Håkan Johansson
Foto Gotlandsbolaget



Christer Bruzelius
Foto Gotland Tech Development



Gasrören har målats gula för att särskiljas på de tolvcyndriga huvudmaskinerna från Wärtsilä.

Teknisk chef Magnus Jonsson tycker att de har fått rutin på bunkringen av natur- och biogas nu och att det inte längre känns omständigare än att bunkra MGO.



tabell utan hellre några minuter före. Kan vi sänka topphastigheten bara lite så blir vinsten stor när rederiet har över 3 000 turer på ett år, säger Magnus Jonsson när vi fått av oss våra hörselskydd.

Vätgas i nästa generation

Det är många som vill ta steget till fossilfrihet med hjälp av vätgas. Behoven är stora, inte bara inom transportsektorn utan även inom industrin. Det kommer att bli en dragkamp och många undrar om det kommer att finnas gas till allt. Därför planerar Gotland Tech Development för lokal produktion av vätgas med hjälp av vindkraft i Östersjön och transport via pipeline. Det är ett av projekten som Gotland Tech Development är inblandade i, med Uppsala universitet

som projektledare och med flera andra partners.

– Tillstånden är den viktigaste frågan här och nu. Politikerna behöver göra sin del med att skapa förutsättningar genom att komma vidare i tillståndsprocesserna, säger Christer Bruzelius.

Rederiet har också köpt in sig som delägare i ett svenskt företag som arbetar med teknik för att tillverka vätgas av avfall. Ett annat forskningsprojekt som stöds rör biogas, som kan användas i dagens gasdrivna Gotlandsfärjor som komplement till naturgas och även blandas med vätgas till framtidens fartyg. Där ser Christer Bruzelius inte lika stor potential att skala upp i framtiden, på grund av att råvaran inte kommer att räcka till alla behov.

Ombyggnad till elhybrider

De nya fartygskoncepten och vätgasproduktionen är huvudprojekten, men ett projekt som har flera partners rör ombyggnad av dagens färjor till elhybrider. Elproduktion ombord kan ersättas av stora batterier som laddas på land med grön el och skiftas vid anlop till kaj.

– Batteripaket ska kunna minska åtgången av bränsle och utsläppen av koldioxid med tio procent. Ett helt elektriskt fartyg fungerar inte på våra långa sträckor. Batterierna blir för stora och dyra, men det här är ett jättespännande projekt säger Christer Bruzelius.

Energimyndigheten stöder utvecklingen och projektets resultatrapporter ska vara öppna så att andra intresserade kan jobba vidare med dem på sina fartyg. **JÖ**



Systerfärjorna M/S Visby och M/S Gotland som används idag kan om några år byggas om till elhybrider med batterier som laddas på land.



Konceptfartyget Hydrocat ska korta resorna till Gotland ytterligare lite, med "grön" vätgas producerad av vindkraft till havs. Illustration Gotland Tech Development

Ett av många pilotprojekt inom partnerskapet Grønt Skipsfartsprogram är realiseringen av bulkfartyget *With Orca*, med vätgasdrift och rotorsegel. Illustration: Norwegian Shipdesign



Grön sjöfart och miljöteknologi ska ge Norge exportframgångar

I Norge samarbetar staten och näringslivet i ett Grønt Skipsfartsprogram (GSP) för sjöfartens omställning. Trafikanalys föreslår att införa ett liknande partnerskapsbaserat omställningsprogram här i Sverige. Sjöbefälen fick en intervju med Hans-Christian Wintervoll, chef för Servicekontoret vid GSP. TEXT JAN ÖSTLUND

NORGE JANUARI 2023

Det gröna sjöfartsprogrammet GSP arbetar med visionen att uppnå världens mest effektiva och miljövänliga sjöfart. Längs vägen vill man skapa tusentals nya

arbetstillfällen för att exportera miljöteknologi och gröna sjöfartstjänster.

Det mesta av arbetet sker i två parallella spår. I det ena spåret möts expertis från programmets 115 partners som kommer från stora delar av den norska sjöfarts-

sektorn. Där drivs olika pilotprojekt för teknikutveckling med teman som alternativa drivmedel, energieffektivisering och infrastruktur. I det andra spåret finns Servicekontoret som ger kvalificerad hjälp till transportmarknadens aktörer för att stimulera efterfrågan och utbudet av gröna sjötransporter och därigenom förnyelsen av flottan.

Chefen för Servicekontoret vid GSP är Hans-Christian Wintervoll. Som nyutbildad maskiningenjör började han vid klassningssällskapet DNV och blev där expert på alternativa bränslen inom sjöfarten. GSP är inrymt på DNV som har i uppdrag att både administrera arbetet och bidra med sin kompetens.

– Utan en marknad som efterfrågar gröna transporter är det svårt att få till ett utbud, men det behövs också ett utbud för att någon ska kunna köpa, säger Hans-Christian Wintervoll om ett av problemen som ska lösas av gruppen som han leder.

Syr ihop nya transportupplägg

Vid Servicekontoret, som är helt bekostat av norska Klimat- och miljödepartementet, hjälper de bland annat till att sy ihop nya transportupplägg. Exempelvis kan varuägare få ett visst antal timmar konsult hjälp – fritt eller till en låg kostnad – för att utveckla sitt sätt att jobba med logistiken. På så vis kan gods föras över på köl och ge fler jobb på norska fartyg.

– Exempelvis sammanförde vi två varuägare som fraktar sten och grus i ena riktningen och spannmål i den andra och som tidigare inte sett möjligheten till att minska tomtransporter tillsammans. Det ledde i nästa steg till ett pilotprojekt i GSP och beställningen av världens första utsläppsfria bulkfartyg, *With Orca*, med vätgasdrift i kombination med rotorsegel.

Merparten av arbetet utförs i pilotprojekten som är öppna för alla partners, varav de flesta är privata företag.

– Hittills har 44 pilotprojekt startats och en tredjedel är redan realiserade i verkligheten eller på väg att realiseras. I en pengapott ligger en grundplåt från staten tillsammans med ett belopp från varje företag som deltar. Ur den potten finansieras sedan pilotprojekt som beslutas om i gemensamma partnermöten som hålls varje kvartal, säger Hans-Christian Wintervoll.

För 2023 har det avsatts nästan 34 miljoner norska kronor för GSP i den norska statsbudgeten. Den största delen går till Servicekontoret. Hur mycket hela programmet kostar går inte att säga, eftersom partnerföretagen bidrar med mycket eget arbete som inte mäts i någon gemensam bokföring.

Svenska företag deltar

Flera svenska företag deltar i programmet, som Alfa Laval och ABB. Kravet som ställs på utländska företag, som ju får stöd av de statliga norska medlen, är att de måste ha en väsentlig verksamhet i Norge.

Ett mål är att den kunskap som byggs upp i pilotprojekten sedan ska kunna användas kommersiellt i uppdrag åt andra kunder till partnerföretagen, inte bara i Norge utan i hela världen. På så sätt vill man att Norge ska ta en internationell ledarposition. Faktiskt kan den som vill även använda en hel del resultat helt gratis.

– Våra resultatrapporter publiceras på nätet, där de är tillgängliga för alla. Vad vi vet så används det ganska lite av utländska företag, kanske för att bara en mindre del skrivs på engelska, resonerar Hans-Christian Wintervoll.

Lång tradition av samarbete

Inför beslut om en svensk lansering frågar vi Hans-Christian Wintervoll vad han tänker om det. Han svarar med att räkna upp deras framgångsfaktorer:

– Bred sjöfartskompetens inom landet, samarbetsvilja i näringslivet och en långsiktig politisk vilja sedan starten 2015.



Hans-Christian Wintervoll
Foto Grønt Skipsfartsprogram

I Norge finns alla typer av sjöfartskompetens från alla led i värdekedjan. Om vi till exempel inte hade några varv vore det här svårare. Precis som i Sverige har vi i Norge en lång tradition av samarbete inom näringslivet. Man vet när man ska samarbeta och när man ska konkurrera. Slutligen har politiken verkligen velat satsa på detta genom flera mandatperioder och över ett regeringsskifte och vi som arbetar här har haft bra stöd från Sjöfartsdirektoratet och från Klimat- och miljödepartementet.

Han slår fast att det tar tid att bygga upp en sådan här sak och få den att mogna – och det måste få ta tid. **J Ö**

Forskare: Brist på förnybara bränslen blir hinder

I en av underlagsrapporterna till Trafikanalys arbete om klimat-handlingsplanen har IVL Svenska Miljöinstitutet diskuterat hinder för förnybara bränslen på sjöfartsområdet.

Det är redan idag låg tillgång till samtliga alternativa bränslen som forskarna tittat på, med visst undantag för biodiesel. De konstaterar att produktionskapacitet håller på att byggas upp för metanol och biogas och planer finns på vätgasproduktion, men det behöver skalas upp.

Produktionspotentialen anses medel till hög för samtliga studerade bränslen.

Forskarna ser framför sig att när flera rederier går över till ökad andel förnybara bränslen så kan det bli konkurrens om bränslena. Efter att det skrevs har Trafikanalys lämnat förslag som skulle öka användningen av alternativa bräns-

len för hela den statliga, civila flottan. Men den hårdaste konkurrensen kan komma från andra branscher tror forskarna, då det är många industrier som efterfrågar grön energi.

För vätgasen, som Gotlandsbolaget valt som framtida bränsle, ser forskarna även behov av att utveckla systemen för transport, lagring, bunkring och användning. Där ligger vätgasen bättre till än ammoniak men sämre till än andra alternativa marina bränslen.



1:a plats – ”Self portrait”, Jörgen Språng, Kockstuert, Bit Viking, Sverige

Juryns motivering: Som utgångspunkt kan vi säga att det är en något uppställd bild, men den innehåller enorm volym. Storlekarna kommer fram tack vare personen. Här finns så mycket innehåll och den blev utplockad som en tidig favorit. Det finns linjer som skapar symmetriska trianglar, och just trekanter gör ofta en bild fototekniskt spännande. Här finns också kontraster mellan skrovet och den upplysta propellern. Vi kan också se att propellern speglas i lite av rodet. Även om det känns som om personen är uppställd på sin plats, kan det likväl vara en kontrollant som inspekterar något. Men bilden vinner mycket på att visa den lilla personen i den stora miljön.

Svensk knep förstaplatsen

När den nordiska fototävlingen för sjöfolk arrangerades, den 27 januari, var det för 35:e gången. 2022 års tävling samlade totalt in 860 bidrag från 142 fotografer.

TEXT JIMMY ERIKSSON

HAUGESUND JANUARI 2023

Efter två års tävlingsfinal på distans var det fint att återigen kunna träffa de nordiska kollegorna fysiskt. Norge och Sjöfartsdirektoratet stod för värdskapet för mötet, som avhölls i Haugesund. Direktoratets Trine Tynes hade sett till att det fanns en lämplig lokal för bildbedömningen och en taggad jury på plats. Till mötet hade varje land med sig 15 bilder från de natio-

nella tävlingarna. Den svenska deltävlingen avgjordes i Norrköping, den 12 januari.

För den nordiska tävlingen var det fotograferna Alfred Aase och Jan Kåre Ness som utgjorde juryn. För Aase var det ett kärt återseende då han även var med för tio år sedan, när tävlingen sist hölls i Haugesund. Medan juryn arbetade fick vi arrangörer oss en guidning i staden.

När två timmar passerat var det dags för juryn att presentera resultatet. 75 bilder

hade nu sållats ned till fem vinnare och ett antal bidrag som fått juryns hedersomnämning. En efter en, vändes först de bilder upp som fått hedersomnämning och en motivering följde varje bild. När det var dags att avslöja pristagarna, steg spänningen ytterligare i rummet.

Då alla vinnare avslöjats stod det klart att det blivit en ovanligt jämn fördelning, nationsmässigt, av de premierade och hedersomnämnda bidragen. Norge var det land som hade flest bilder i urvalet – två pristagande bilder från Daniel Möllerström på tredje respektive fjärde plats, och två hedersomnämningar. Finland och Island fanns också representerade i topp-5-listan och så också Sverige, som tack vare Jörgen Språngs fina och annorlunda självporträtt tog förstapriset. **JE**



2:a plats – ”Arbeider i all slags vaer”, Hlynur Ágústsson, Matros häcktrålaren Þórunn Sveinsdóttir, Island

Juryns motivering: Som pressfotograf faller jag för bilder som den här – det vi kallar för äkta bilder. Innehållet i den sker där och då och speglar väldigt mycket vardagen för de här männen. Det finns lite dramatik och en massa innehåll, som tillsammans berättar en historia. Bilden blir starkare av att den är tagen i mörkret. Du ser ljuset som markerar att den är tagen på nattetid. Den var inte svårt att välja ut den här bilden. Det svåra var att avgöra om den skulle vara etta, tvåa eller trea.



5:e plats – ”Amsterdam Roads”, Jan Wikström, Kapten Odda Marie, Finland

Juryns bedömning: En vacker bild med en massa fina linjer och en massa fina färger. Att motivet och huvudmotivet inte är centrerat gör att kompositionen blir starkare, till skillnad från om det hade varit i centrum. Det är lätt att överbehandla en sån här bild, för att ge den ännu starkare färger och kontraster, men i det här fallet har den behandlats varsamt.



3:e plats – ”Inspection of Anchors”, Daniel Möllerström, Matros Njord Viking, Norge

Juryns motivering: Här är en bild som visar arbetet på båten, i en fin komposition. De två arbetarna är precis intill ankaret, vilket ger oss förståelse för dimensionerna på båten. Kättingen, som kommer utifrån bilden, skapar fina linjer. Fotografiet är tekniskt bra och horisonten ligger rätt. Bilden är tagen i blåttimen, när solen antingen är på väg upp eller ned. Fin himmel och vackra färger.



4:e plats – ”Coffee break”, Daniel Möllerström, Matros Njord Viking, Norge

Juryns motivering: En ögonblicksbild som visar kamratskap. De ler och har det bra. I det hela, är bilden väldigt bra. Den har ett fint innehåll och det känns inte uppställt – det här är äkta. Den har många element i sig som fångar oss. Här finns humor, på en hög nivå, under vad vi förmodar är en paus i arbetet. Snusdosorna och kaffemuggen hintar om det i denna fina svartvita bild.

Oil companies too slow for Destination Gotland

Fossil-free ferries to Visby. That is Gotlandsbolaget's goal, where they plan to operate two ships with hydrogen gas turbines now under development. If everything goes smoothly, the ships should be in traffic by 2030 at the latest. With "green" hydrogen in the tanks, there are zero carbon dioxide emissions. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

The plan is to order two new ferries with gas turbines: a full-sized ferry and a faster catamaran with room for slightly fewer passengers and cars but no trucks, both by 2025 at the latest. Then it will be necessary to have access to sufficient quantities of hydrogen gas, produced without any fossil energy, for the climate goals to be achieved. The CEO of Gotlandsbolaget, Håkan Johansson, sees the energy issue as the larger of these two challenges.

"As a large consumer of energy, I believe that we need to drive development in order to bring about tomorrow's fuels. There are better chances of fast results than waiting for the oil companies and a few new energy companies to do it."

This set of challenges has been given to a team led by Christer Bruzelius, who was CEO of Destination Gotland until 2021 and has a long career in shipbuilding. In the Gotland Tech Development subsidiary, they are working on the restructuring of the traffic to Gotland and the transition to a fossil-free society in general. Personnel within the group work are working with partners from around the world, from Gotland to Australia.

Current gas-powered ferries

The dual-fuel engines on the two ferries *M/S Visby* and *M/S Gotland* that are already in use can run entirely on natural gas or biogas (LNG/LBG), or a mixture of the two, or on marine gas oil (MGO). Sjöbefälen joined a crossing from Nynäshamn on *M/S Gotland*, built in 2019, to talk about the fuel transition.

Magnus Jonsson, chief engineer, first takes us down midships to show us the two tanks, which can both contain 285 cubic metres of chilled, liquefied natural gas. When they arrive in Nynäshamn, another 60 tons can be filled from two trucks in just over 50 minutes. Bunkering can also take place from another ship, but this takes significantly longer.

"We have good routines for bunkering now and no longer think it is more difficult than MGO. It does require different personal safety equipment though, and sensors that cut the flow if there are any leaks of the liquid, which is at -160 degrees," says Magnus Jonsson.

Due to sanctions against Russia and increased energy prices, the main engines now run on MGO after discussions with the Swedish Transport Administration, the client, but they hope to go back to a mixture of natural gas and biogas soon. According to Magnus Jonsson, all sulphur and particulate emissions are eliminated with this mix, and it reduces carbon dioxide emissions by 20% and nitrogen oxide emissions by 85%.

"In addition to the environmental aspect, gas operation results in a cleaner work environment for the technicians and longer maintenance intervals," he says.

Magnus Jonsson then takes us to the twelve-cylinder main engines from Wärtsilä and shows us the gas pipes, which are painted yellow for easy recognition. The chilled liquid is heated and expanded into gas before it arrives at the engines. In summer, the cold temperature of the liquid gas is used to cool indoor areas on board.

Should there be too much pressure in the gas or liquid systems, there is a ventilation mast on every LNG ship that releases any excess above the ship.

Part of the transition is about changing procedures.

"For ecological reasons, we work systematically to depart a few minutes before schedule whenever possible. If we can reduce the cruising speed just a little this makes large savings for the shipping company, which has over 3,000 crossings a year," explains Magnus Jonsson when we have taken off our ear protectors.

Hydrogen for the next generation

Many organizations are keen to stop using fossil fuels and move to hydrogen instead.

The demand in this area is huge, not only from transport but also industry. There will be a tough competition for the fuel and the question is whether supply will be enough. For this reason, Gotland Tech Development is planning local production of hydrogen using wind power from the Baltic Sea and transport via a pipeline. This is just one of the projects that Gotland Tech Development is involved in, together with Uppsala University as project manager and several other partners. Permits for wind farms are known to take time, which may also affect this project.

"It is probably the most important issue at the moment. Politicians need to do their bit by improving conditions for permit processing," says Christer Bruzelius.

The shipping company has also purchased a partnership with a Swedish company that is developing the technology to produce hydrogen from waste. They are also supporting another research project for biogas, which can be used in the current gas-powered Gotland ferries as a supplement to natural gas and can be mixed with hydrogen for future ships. Christer Bruzelius does not see as much potential to scale up there in the future, since there will not be enough raw materials.


Conversion to electric hybrids

These new ship concepts and hydrogen production are the two main projects, but another with several partners concerns the conversion of current ferries into electric hybrids. Electricity production on board will be replaced by large batteries that are charged on shore with green electricity and exchanged during mooring time.

"Battery packs must be able to reduce fuel consumption and carbon dioxide emissions by 10 percent. All-electric ships are not viable for our long distances, however, since the batteries would have to be too large and expensive. But this is a very exciting project," says Christer Bruzelius.

The Swedish Energy Agency is supporting this development and reports with the project's results must be made public so that other interested parties can continue to work with them on their ships.

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



EMILY GYLLENSPETZ

→									STÄNG- ER OM- BORD	SKINN- FELTOL- KATS	↓	ANKRAS PÅ? LÄMPA- DE SIG	↓	VER- KANDE
VOLYM														
VILD- HJÄR- NA											↳			
TACKA												LOTT		
ÄR PRESSA- DE OCH TRYCK- TA												BÖJDE KNÄNA		
JOBBAR MED TACKEL OCH TAG	→								NEON				EU INN- AN EU 5 FEBRU- ARI	
GÄR VAND- RANDE TILL?	→								GRE- KISK Ö					
↓	RUNDA INSLA- GEN PÅ JULBORD	MULL- RADE	HÄLL- BAR KÄRL	↓	BORD FÖR PEDAGO- GERNA	↓	AR- TILLERI- PJÄS	STÖR- RE SKÄRM	ÄR HJÄRTE- VÄNNEN	→			AN- HALT	UDDAR
			▶											↓
ÖPP- NING HAND- BOKEN					BLUN- DER						HÄST- KRAKE	STAD ATLETIS- KA KRAF- TERNA		
↳							SÄ VERKAR OLJAN							↓
SKRÄ- PUK BALE					ÄR MINI- INRETT STUTAR- NA					▼			ÖRE- BRO- BLAD	
↳			↓	KAMPA- NIL EXPO			UTROP VID TÖRN ÄDEL- STENEN				STIG CLAES- SON			DOGM- BUND- NA
OMSKA- PAR- VERSIO- NER AV MUSIK						↓	EJ KRIST- NADE FÖR- SONA						FLOD I ITALIEN BITER	
OXUDD 20-23		DENNE INNE- HAR						FULL- VUXNA TJEJER	↓		AN- FALLS- SPELARE BUSKE			
SOVA SÖTT			↓	UPP- SLUPP- NA		ÄR ÄLD- RE TILL FÄRSK VERSION MODE								
SMÖR- JER KRÅSET		SATS- LÄRAN SAGO- KUNG						↓	GOD- ARTAD HÄST- TUMÖR				RID- DAR- ORDEN	
↳							LYRISK DIKT		INTE VÅRA		DÅTIDS- ROMAN- TIK		SPEL- BOLAG	REKLA- MARE BUDD- HISM
SÄNK- ER PRISET		↓	TORK- HUS		MYCKET LÅNGA TIDEN						GENE- TISK KOD	↳		
LUREN- DREJERI JESUS MOR	→						↓	BLIR GENE- RAD						ÄNGLA- STAD
↳			↳		KOM- PEN- TERNA					↳		POJKE I SKO- LAN		↳

KONSTRUKTION OXUDD MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Aprilkrysset". Det går också bra att maila in din lösning till sjobefalen@sjobefal.se
Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 11/4 2023. Vinnarna belönas med en trisslott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2023, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor 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 liftsysteem.

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

*inklusive städning

IDRE

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

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



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



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

08-518 356 00

sbf@sjobefal.se

Verkställande direktör

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Karl Huss – 08-518 356 10

Förbundsjurister i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Alicia Krossling – 08-518 356 70

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Ombudsman i Helsingborg

Malin Persson – 08-518 356 66

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

Jimmy Nilsson – 08-518 356 97

Elin Mehlqvist – 08-518 356 20

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

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2

252 21 Helsingborg

Telefon 08-518 356 66

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madelaine Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

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

KLUBB DJURGÅRDSFÄRJAN

Stefan Boye
tel 0705 23 45 29 e-post klubbjurgardsfarjan@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
e-post finnlinesklubben@sjobefal.se

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FORSEA FERRIES

John Borgman
tel 070-77 55 845, e-post auroraklubben@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

Björn Helmér (kontaktperson)
tel 0762-06 74 98, e-post bjorn.hjelmer@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 Jörnè
tel 070-287 38 18 e-post: resselklubben@sjobefal.se

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
Jesper Svensson (kontaktperson)
tel: 070-691 16 20 e-post sbf.sjofartsverket@sjobefal.se

SJÖVÄGEN

Fabian Carlander
tel 070-952 12 09, e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

STENA LINE

Mikael Johansson
tel 0739-42 16 94, e-post stenaklubben@sjobefal.se

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Stefan Boye
tel 0705 23 45 29 e-post klubbjurgardsfarjan@sjobefal.se

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Patrik Holgersson
tel 0735-76 33 15, e-post isbryarklubben@sjobefal.se

SVITZER SVERIGE

Vakant

TALLINK SILJA

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

TERNTANK

Vakant

TT-LINE

Ricky Söderberg
tel 073-730 54 66, e-post ttlineklubben@sjobefal.se

WALLENIUS

Jens Forsman (kontaktperson)
tel 0708-61 05 85, e-post jensforsman@hotmail.com

VENTRAFIKEN

Michael Olsson
tel 073-340 35 69, e-post ventrafikkklubben@sjobefal.se

VIKING LINE

Oskar Fahlén
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Rebecka Kindeberg
e-post ordforande@lambdastudentforening.se

**Svenska
sjöräddare smiter
från jobbet.**

Tack alla arbetsgivare som låter våra sjöräddare
släppa allt för att rädda liv till sjöss när larmet går.
Läs mer på sjoraddning.se



Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

Propeller-smycke

Jag har med hjälp av en guldsmed tagit fram en propellermodell i rödguld, vitguld och silver för



de som arbetar i maskin till sjöss. Ingraverat namn enligt vad beställaren vill ha, på det ena bladets baksida, och personnumret ingraverat på ett annat blad. I mitten på hubben blir ett löpnummer ingraverat. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna nedan är flytande.

Stor propeller

i rödguld ca 5,5 gram 12 600:-
i vitguld ca 5,2 gram offert lämnas
i silver 990:-

Liten propeller

i rödguld ca 3,5 gram 7 998:-
i vitguld ca 3,4 gram offert lämnas
i silver 790:-

För vidare info och beställning se www.thim.nu Jan-Åke Thim, sjöingenjör.

Sjöingenjör- & sjökaptensring

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



Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 11 199:-
Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 7 498:-

I priserna ingår moms, valfri gravyr och etui. Frakt/porto tillkommer. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande. Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning. För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Sjökaptensring

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



18 K rödguld à 14 310:- inkl porto.
18 K rödguld/vitguld à 15750:- inkl porto.

I priserna ingår moms, valfri gravyr och ett snyggt etui. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande.

Svenskt Guldsmed levererar en exklusiv ring av högsta kvalitet, utförande och finish. Som en extra köptrygghet lämnas ett års kvalitetsgaranti mot eventuella fabrikationsfel.

För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Technical english

För beställning av Technical English, lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl, gå in på vår hemsida www.sjobefalsforeningen.se och klicka på "Beställ technical english" under Hitta direkt, till höger på startsidan.

Margareta & Rickard Zedellers fond

Fondens ändamål är att utdela understöd till ånkor efter sjökaptener och styrmän, som är i behov därav, och vars män varit medlemmar i föreningen. Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan eller beställas från kansliet.

Studiestipendium

Sjöbefälsföreningen erbjuder studerandemedlemmar som genomgår den fyraåriga utbildningen ett stipendium på 200 kronor per omborddag under viss ombordpraktik, totalt max 30 000 kronor per elev. En av förutsättningarna är att man varit medlem i minst ett år före praktiken.

Studerande på den treåriga utbildningen som varit medlem i minst ett år kan få behovsprövat stipendium eller förmånliga lån av förbundet. Det kan gälla den som har dubbel bosättning och/eller hemmavarande barn under 18 år.

LÖSNING TILL KORSORDET I SJÖBEFÄLEN NR 1/2023

	K	KLAVA TURE HAVE- BIST	K	JINE FRITAR FLERA MÄNNE	S	SOM DET STRUK- TAR VIT	NORGE- LITA FRUKT	O	ELASTI- TETET BESLÄK- TID	V
LÄTT RÖRD- NET	Ö	V	E	R	K	Ä	N	S	L	I
FRISK	K	R	Y	O	H	E	L	I	G	
HUGG- VÄPEN TONEN	S	A	B	E	L	K	O	K	H	
Ä	C	K	O	R	D	E	T	N	E	
BOND- FÅNGA- REN	H	NORD- LIG Å STYVIG DELSTAT	A	TUR- RISKT BERG MÅN 12	A	R	A	R	A	T
B	E	D	R	A	G	A	R	E	N	OSRÄS- RENS- NINGEN
SMÅR- LÖS FIORD	F	A	D	D	SÅDAN ÄR LÄCKER	GÅR RUNT I RIVNING KÄMBUM	I	S	D	Å
V	Y	K	A	G	E	N	T	E	N	
ALDRÉ SLÄK- TIG	M	O	R	M	O	R	R	S		
FÖR GEMOM INFALL	T	SPE- LÅSE FÄLSKT	S	C	E	N	P	I	T	A
A	R	B	E	T	S	D	A	G	I	B
PLAGG	P	Ä	L	S	A	D	G	L	I	R
KOPFS- LÄR MEST OCH OFTAST	P	R	U	T	G	L	A	S	T	
BARN- SERIE KÄN- NÄR SERIE POTATIS	R	F	R	A	M	G	Å	K		
S	O	F	F	A	N	S	T	O	N	E
DIV HAND- VÄSKA	P	R	A	D	A	B	I	R	A	
BARN- STEN- ALGERI SERIE	Ä	I	D	C	R	E	D	O	S	
H	E	D	E	N	H	Ö	S	A	L	A
VASS- BAT	R	A	L	E	K	T	Y	R	S	T

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Anders Wikström
Uddevalle

Alvar Stridfeldt
Pålång

Hans Erik Lindberg
Varberg

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefälen gratulerar!



Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

Medlemmar i Sjöbefälsföreningen kan teckna en inkomstförsäkring som är speciellt framtagen för sjöbefäl.

20+
års erfarenhet

Accept har arbetat med inkomstförsäkringar sedan 1998 och var först i Sverige med produkten.

95 %
av våra kunder får snabb respons

När du ansöker om ersättning, får du återkoppling från en handläggare inom tre arbetsdagar.

100 - 200
dagers ersättning

Du väljer själv hur lång ersättningsperiod du vill ha.

100 000
kr
försäkrad lön

Välj själv hur hög lön du vill försäkra upp till 100 000 kr/mån.

Inkomstförsäkringen är ett komplement till ersättningen som en nordisk a-kassa lämnar vid ofrivillig arbetslöshet. Det betyder att du, tillsammans med den svenska a-kassans ersättning, kan få upp till som mest 80 % av din lön. Försäkringen kan endast tecknas av medlem i Sjöbefälsföreningen som omfattas av nordisk a-kassa.

Besök www.accept.se/sjobefal eller scanna QR-koden för att läsa mer.

