

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 2 MARS 2021 ÄRGÅNG 10

NYHETER

Pandemin leder till psykisk ohälsa ombord

INTERVJU PATRIK JÖNSSON

Vill öka kunskapen om säkerhetskulturen

KULTUR/HISTORIA FOTOTÄVLINGEN

Prisregn över svenska fotografer

REPORTAGET

MER ISOLERAT OMBORD

BEFÄLHAVAREN FREDRIK NYLUND PÅ *FINNTRADER* ÄR OROAD ÖVER ATT DEN SOCIALA SAMVARON MINSKAR

TEMA

FOSSILFRI SJÖFART

MÅNGA PROJEKT PÅ GÅNG: VIND • ELEKTROMETANOL • BATTERIDRIFT • BIOGAS

Vi blickar framåt med viss tillförsikt

MARS

Vårsolen börjar så sakta värma oss, det behövs efter nästan exakt ett års mörker. Allt är inte över ännu, Viking Line har nyligen meddelat att det troligen kommer att bli arbetsbristuppsägningar, rederier med passagerare har det fortfarande tungt. Vi hoppas dock att vaccinet kan stoppa de planerna och låta livet återgå mer till det normala där vi kan resa och träffas igen. För varje dag blir det lite ljusare och lite fler vaccinerade så vi ser nu ändå med viss tillförsikt på framtiden.

Vi har nu en delvis ny styrelse som i dagarna möts för det första styrelsemötet efter kongressen. Bland de ordinarie i styrelsen har vi några nya namn som ska välkomnas. Det är Kenneth Toresson och Patrik Fjällström och så har vi Per Ringbom som klivit upp till ordinarie ledamot från suppleantplatsen. Bland suppleanterna är det däremot många nya namn, det är endast två av de tolv suppleanterna som är kvar från föregående kongressperiod. Samtliga valda presenterades med antal röster i decembernumret av tidskriften.



MIKAEL HUSS

Vad har nu styrelsen att se fram mot? Avtalen på central nivå är hemma i ytterligare två år men vi siktar på att kunna hålla såväl klubbordförandekonferens som avtalskonferens innan det blir dags att åter sätta sig i nya avtalsförhandlingar. Under dessa konferenser skall samtliga motioner som klubbats under kongressen beredas. Även äldre motioner och förslag från tidigare konferenser skall diskuteras och rendera i en lista som styrelsen sedan får på bordet. Den senaste avtalsrörelsen gav i princip endast ett lönylft, alla förslag om justeringar av texter i avtalen ratades av motparten. I och för sig tackade vi nej till de flesta av både Sarf och Almegas yrkanden och då kvarstod endast en justering av löner och tillägg. Det blev därmed en rättvis fördel-

ning av utrymmet då alla fick samma påslag. Hade vi i enlighet med vissa av våra yrkanden börjat revidera texterna i avtalen hade det slagit lite olika, både mellan positioner och kategorier av våra befäl.

Vi har en ekonomi som skall skötas och en budget som skall hållas. Det är inte helt enkelt eftersom det är budgeterat att delar av avkastningen från våra placeringar skall räcka till för att fylla på kostnaderna för verksamheten. Enbart medlemsavgifterna räcker alltså inte till för att täcka de kostnader vi har i verksamheten. Det gäller att hela tiden anpassa våra placeringar så att vi både har säkra långsiktiga investeringar och tillräckligt bra avkastning för att verksamheten ska må bra.

Vidare så kommer styrelsen att få utveckla föreningens framtidsvision, det är ett levande dokument som innehåller såväl historia, nutid som framtid, men framförallt med fokus på framtiden. Föreningen måste hela tiden fundera på hur vi på ett bra sätt ska kunna möta alla utmaningar som vi har framför oss. Grunden är ju hur vi på bästa sätt kan tillvarata medlemmarnas intressen. Vi måste hela tiden se om vi har de bästa rutinerna, rätt bemanning och en utrustning som hjälper oss i verksamheten. Just nu håller vi till exempel på att uppdatera hela medlemsregistret då det innehåller delar som numera anses vara föråldrade och som snart inte kommer att finnas kvar på marknaden.

Mycket av feedbacken som når oss kommer från klubbarna och våra fackliga förtroendemän. Det är därför viktigt att var och en framför sina konstruktiva förslag och synpunkter till klubben eller, om den saknas, direkt till någon på kansliet.

Nu jobbar den nya styrelsen i Sjöbefälsföreningen vidare framåt, vi samarbetar i olika frågor med Blå Tillväxt och Saco. Vi har bra kontakter med Seko Sjöfolk och vi har många partners ute i världen som hjälper oss med de bekymmer som alltid kommer upp. Vissa frågor får vi mer eller mindre dra själva, typ alla konstiga tolkningar som Skatteverket utsätter både oss och våra medlemmar för. Det är en av de prioriterade frågorna för oss under kommande kongressperiod, vettiga och rättssäkra regler för sjömän som arbetar på andra flaggor än den svenska. Vi kommer inom kort att träffa både representanter för näringsdepartementet och finansdepartementet. Det har gått så långt, så för att få ordning på regelverket måste det till lagändringar och sånt tar tyvärr tid. Det får ta den tiden, det är viktiga frågor för vår yrkeskår, sjömän får inte vara begränsade till att enbart tjänstgöra på svenskflaggade fartyg.



sjöbefälen Nr 2

04 Nyheter

Ny forskning: pandemin leder till psykisk ohälsa ombord
Avgiftshöjning skjuts upp – än en gång
Viking Line varslar om arbetsbrist
Ekobonus för ny Hansalinje
Folke Havik – Ett långt strävsamt liv är till ända

12 Fackligt

Inomfacklig strid om arbetsrätten
Vice ordförande har ordet

14 Reportaget: Finntrader

Ökad misstrivsel ombord oroar

18 Intervjun: Patrik Jönsson

Vill öka kunskapen om säkerhetskulturen ombord

22 Tema: Fossilfri sjöfart

Många projekt på gång
Vill bygga världens första fossilfria ropax
"Skrovet är en fullständig revolution"
"Bland det största som kommer att hända i vår tid"

30 Kultur/historia: Fototävling

Prisregn över svenska fotografer

32 In English: Fossil-free shipping

Great hope for reducing climate impact

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 9 Utgivningsdag 19 mars 2021

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2020

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

Framsidesbild Befälhavaren Fredrik Nylund på Finntrader.
Foto Claes Hall

TS-kontrollerad upplaga 6 400 ex

MEDLEM AV **SVERIGES
TIDSKRIFT**

"Färligt arbeid" – Kristján Birgisson, Matros, Akterträlaren Breki – Island är en av bilderna som fick juryns hedersomnämning.

Ny forskning: pandemin leder till psykisk ohälsa ombord

Ett drygt år efter att pandemin bröt ut är det fortfarande svårt att genomföra besättningsbyten i utesjöfarten och många sjömän blir kvar betydligt längre än vad kontrakten medger. Forskning visar också att pandemin lett till psykisk ohälsa bland sjömän med ångest, sömnsvårigheter och depressioner. TEXT LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM FEBRUARI 2021

Med stängda landsgränser och inställda flyg blev många sjömän fast ombord när pandemin bröt ut förra året. Enligt den internationella arbetskonventionen, MLC, är det inte tillåtet att jobba längre än elva månader i streck. Under pandemin har den gränsen i många fall passerats med råge och det rapporteras om sjömän som varit ombord i närmare två år. Samtidigt har flera länder valt att klassa sjömän som så kallade key workers, vilket underlättar resor till och från fartygen. Den 5 februari hade 55 länder godkänt sjömän som key workers, enligt uppgift från IMO (International maritime organization).

Måste sitta i karantän

Ett av de rederier som haft problem med besättningsbyten under pandemin är Wallenius marine med huvudsäte i Stockholm. Rederiets personalchef, Dennis Johansson, berättar att man i dag har ett fungerande system för av- och påmönstringar, även om det är omständligt. Personal som reser ut från Filippinerna börjar med ett corona-test och två veckor på ett särskilt karantänhotell. Efter ytterligare ett corona-test precis innan avresa flygs de till lämplig hamn i framförallt Asien, USA eller Europa för ny karantän i ytterligare minst fem dagar. Sedan tas ett nytt test innan påmönstring. Även rederiets svenska sjömän, som främst mönstrar på i Europa, sitter i karantän och tar minst ett corona-test innan de tillåts gå ombord.

– Vi gör allt vi kan för att följa restriktioner och undvika att få smittan ombord. Som så många andra rederier har vi även

en del äldre i våra besättningar. Vi är väldigt försiktiga och hittills har vi inte haft ett enda corona-fall i våra fartyg, säger Dennis Johansson.

Men trots goda förberedelser och lång framförhållning räcker det inte alltid för att kunna genomföra besättningsbyten som planerat.

– Länder kan ändra sina restriktioner från en dag till en annan och vi kan inte göra annat än att anpassa oss. Kan vi inte mönstra av i någon hamn i Asien som det var tänkt blir man kvar ombord tills fartyg kommer till Europa och det tar ungefär en månad. Vi kan fortfarande inte hålla de avlösningstider som står i kontrakten, men det har blivit mycket bättre, säger Dennis Johansson.

Han och hans medarbetare på kontoret försöker också hålla en tät dialog med besättningarna och meddela vad som händer.

– Vi har haft enstaka fall med personal i våra besättningar som mått psykiskt dåligt, men de är väldigt få. Bland filippinerna är min

uppfattning att det framför allt är de som varit hemma som haft en klump i magen för att de inte kunnat åka ut och tjänat pengar. De är ju kontraktsanställda och har ingen lön när de är hemma, säger Dennis Johansson.

Ökad psykisk ohälsa

Inom den internationella sjöfarten har pandemin lett till ökad psykisk ohälsa bland sjömän. Birgit Pauksztat är forskare vid Uppsala universitet och har deltagit i en internationell studie om pandemins effekter tillsammans med Michelle Grech, University of Queensland, Momoko Kitada, World Maritime University och Rikke Bjerg Jensen, Royal Holloway University of London. Rapporten, som kom i slutet av förra året, visar att över 40 procent av de svarande upplevt depressionssymptom vid flera tillfällen. Ungefär hälften hade haft ångestsymtom.

– Det som oroad dem mest var proble-



FOTO WALLENIUS



Anställda i Wallenius påbörjar resan till fartyget. Här på flygplatsen i Manila. Foto privat.



Färjorna har gjort många förändringar för att kunna fortsätta gå i trafik, men har ändå drabbats hårt i och med covid-19. Foto Linda Sundgren

men med besättningsbyten. Drygt 70 procent berättade att de själva eller andra på deras fartyg hade upplevt svårigheter med detta, säger Birgit Pauksztat.

Birgit Pauksztat berättar att problemen med av- och påmönstringar kan skilja sig mellan personer på ett och samma fartyg,

FOTO PRIVAT



beroende på nationalitet. Men även om det bara är en eller ett par som har bekymmer berörs ofta hela besättningen. – Att någon eller några har problem att mönstra av påverkar ofta stämningen ombord. Det kan uppstå spänningar inom besättningen som riskerar att spå på konflikter och många uppgav också att de kände sig trötta. Förutom att trötthet kan påverka hälsan vet vi att det också ökar risken för olyckor, säger Birgit Pauksztat.

Rapporten grundas på en enkät som mejlades ut till fartygen mellan juli och september förra året. 671 sjömän (varav 5,1 procent kvinnor) från 45 flaggstater svarade på enkäten. Men även om många av dem upplevde problem till följd av

pandemin, fanns också sådant som kunde underlätta tillvaron.

– Stödet från rederiet är superviktigt, att det finns en öppen dialog mellan fartyg och land och att besättningen får information om vad som händer. Det fanns också ett behov av stöd från befäl och kollegorna ombord, men det var lite dubbelt eftersom arbetsbelastningen ombord samtidigt ökat under pandemin. Därmed fick man troligen mindre tid än vanligt att ställa upp för varandra. På sikt kan det bidra till att underminera arbetsklimatet ombord, säger Birgit Pauksztat.

Något annat som spelade stor roll för besättningarnas mående var tillgången till internet.

– Avsaknaden av bra internetuppkoppling till sjöss är något som varit ett problem i många år, men som blivit särskilt tydligt under pandemin. Vår undersökning visar att långt ifrån alla sjömän har tillgång till ett pålitligt och gratis internet ombord, och då tillhör sjömännen i vår

studie ändå de som har tillräcklig uppkoppling för att kunna ta emot och besvara en enkät online, säger sBirgit Pauksztat.

Folk har förlorat jobbet

Inom färjetrafiken har pandemin delvis fått andra effekter än på laststidan. Här handlar det framför allt om indragna linjer, upplagda fartyg och folk som permitterats eller förlorat jobbet. Jörgen Lorén



FOTO STENA LINE

är sjösäkerhets- och säkerhetsansvarig på Stena Line.

– Vi har sagt upp runt 1 400 personer om vi inkluderar alla regioner, säger han. En del av dem har vi kunnat återanställa och vissa har återanställningsrätt om trafiken skulle komma igång igen inom en inte alltför avlägsen framtid. Men det är klart att man förstår att folk mår dåligt.

Eftersom Stena Lines fartyg går i trafik i Europa har rederiet inte upplevt samma problem med besättningsbyten som den internationella sjöfarten. Däremot finns en oro bland besättningarna för att få smitta ombord, berättar Jörgen Lorén.

– Vi har haft några fall av covid ombord i våra fartyg. Då har vi hanterat det tillsammans med företagshälsovården och följt vår plan för smitta ombord. Men det här är nytt för oss som för alla andra och vi lär oss efterhand.

Ett annat problem som Jörgen Lorén och hans kollegor ställts inför är den stora variationen av regler som gäller i olika europeiska länder.

– Ta bara det här med kravet på godkända covid-tester för inresa i ett land. En del länder kräver att testerna är max 24 timmar gamla, andra tillåter 48 timmar medan en del har satt gränsen vid 72 timmar. I Storbritannien har man till och med olika regler beroende på om man ska till England, Skottland, Wales eller Nordirland. Nu hoppas jag att det inte kommer några nya regler för vi gör redan allt vi kan för att förhindra att smittan sprids. **L S**

Vaccination av sjömän

Flera globala organisationer, däribland International maritime organization (IMO), International chamber of shipping (ICS) och International transport worker's federation (ITF) kräver att sjömän prioriteras vid covid-vaccinering. Enligt informationssidan Port technology har Singapore som ett av de första länderna i världen beslutat att ge sjömän förtur i vaccinationskön. I Sverige finns dock inga planer på att ge sjömän förtur till vaccinet, enligt Transportstyrelsen.

Avgiftshöjning skjuts upp – än en gång

Sjöfartsverket planerade att höja farleds- och lotsavgifterna från årsskiftet, men på grund av den rådande pandemin och dess inverkan på sjöfarten skjöts höjningen upp till 1 maj. Nu har verket beslutat skjuta fram avgiftshöjningen till 1 september. TEXT BENKT LUNDGREN

NORRKÖPING FEBRUARI 2021

Regeringen har beslutat att tillfälligt befria Sjöfartsverket från vinstkrav, vilket har bidragit till att verket kunnat skjuta upp den planerade avgiftshöjningen.

– Vi tar hänsyn till den stora osäkerhet kring marknadsutvecklingen som finns inom flera delar av branschen och skjuter på den planerade avgiftshöjningen. Många aktörer har det kämpigt och vi vill göra vad vi kan för att branschen ska klara sig ur den här krisen, säger Katarina Norén, generaldirektör vid Sjöfartsverket, i ett pressmeddelande.

Katarina Norén påpekar dock att verkets ekonomiska situation är mycket ansträngd. Den uppskjutna höjningen belastar eko-

nomin med cirka 100 miljoner kronor, vilket på sikt är ohållbart, säger Norén.

– Vi är mycket glada för att tidpunkten är framflyttad, och med tanke på sjöfartens svåra situation är det naturligtvis bra att slippa en avgiftshöjning just nu, säger Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss. Tyvärr tyder det mesta på att läget knappast är bättre 1 september, så en höjning då kommer att vara mycket ovälkommen.

Utredning av ny avgiftsmodell

Vid årsskiftet startade under ledning av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) en utredning om en ny avgiftsmodell för Sjöfartsverket. Utredningen beskrevs i förra numret av SB. En ny avgiftsmodell kan dock enligt utrednings-



Katarina Norén
Foto Niclas Fasth/Sjöfartsverket.

uppdraget börja gälla först från och med 2023. I dagsläget finansieras Sjöfartsverket till 70 procent av avgifter från handels- och sjöfarten.

– Vi har föreslagit en förstärkning av anslagen. Det är avgörande för att säkerställa sjöfartens konkurrenskraft och är i linje med regeringens godsstrategi som förespråkar överflyttning från väg till sjö. På sjön finns kapacitet och underhållskostnaden är lägre, säger Katarina Norén i pressmeddelandet. **BL**

Viking Line varslar om arbetsbrist

Viking Line varslar både befäl och manskap från *Viking Cinderella*. Det aviserade rederiet i början av mars.

TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO VIKING LINE

Det handlar om 12 befälstjänster och 72 manskapstjänster som berörs. Samtliga tjänster finns inom intendenturen.

– Det här känns ju såklart jättetråkigt. De anställda inom färjebranschen har varit väldigt utsatta det senaste året och vi hade verkligen hoppats att det inte skulle bli fler uppsägningar nu, säger Sjöbefälsföreningens ombudsman Lennart Jonsson.

Varslet beror på det osäkra bokningsläget som råder för 2021.



– Vi hoppas verkligen att de här uppsägningarna kommer att dras tillbaka och att branschen kommer på fötterna igen. Rederierna har fått förlängd korttidspermittering fram till slutet av juni och vid det laget är förhoppningsvis de flesta vaccinerade och gränserna har öppnat så

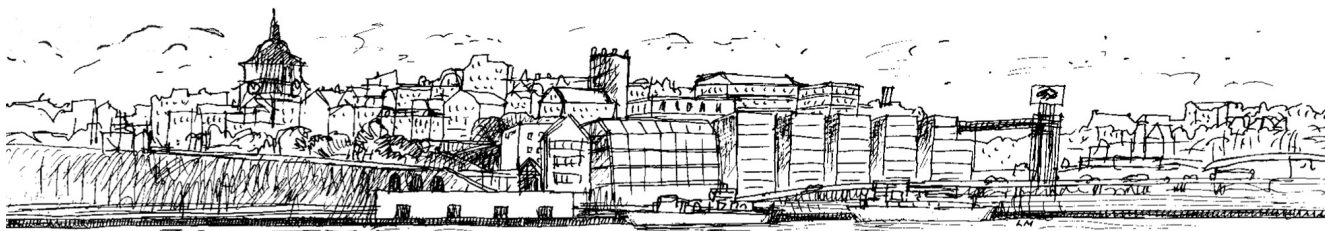
att folk kan börja resa igen, säger ombudsman Lennart Jonsson.

Förhandlingarna mellan Viking Line och Sjöbefälsföreningen inleddes den 12 mars, vilket dock var efter den här tidningens pressläggning. För aktuell information, se Sjöbefälsföreningens hemsida. **SC**

APROPÅ UPPSKJUTNA AVGIFTSHÖJNINGAR:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Ekobonus för ny Hansalinje

En ny färjelinje kallad Hansalinjen planeras mellan Nynäshamn och Rostock, Tyskland. Det är Rederi AB Gotland som har fått ekobonus från staten för att minska utsläppen från inrikestransporter genom att flytta gods från väg till sjöfart. TEXT SOFI CEDERLÖF

Uppskattningen är att den nya färjelinjen kommer att minska utsläppen med cirka 20 procent.

– Vi vill gärna bidra till att avlasta vägnätet och minska utsläppen från transporterna. I ett första steg planerar vi för en fraktklinje för logistikföretag som vill minska sitt klimatavtryck och tillsammans

med oss bidra till att klara både Sveriges och EU:s klimatmål, säger Håkan Johansson, vd Rederi AB Gotland, i ett pressmeddelande.

Stopp i Visby

Rederi AB Gotland trafikerar idag Gotland genom Destination Gotland, som skulle bli ett systerföretag. Tanken är att den nya linjen ska göra vissa stopp i Visby. Förutom gods ska linjen även ta passagerare.

– Eftersom våra turer kan vara sammankopplade med interrailkortet kan tågresenärer också komma med färjan från Nynäshamn och hoppa på tåget i Rostock för att sedan ta sig vidare ut i Europa. På samma gång skulle Sverige och Gotland också bli mer lättillgängligt för europeiska resenärer, säger Håkan Johansson, vd Rederi AB Gotland, i ett pressmeddelande.

Förutom Hansalinjen har tre andra projekt fått ekobonus för att flytta gods från



Destination Gotland kommer att bli ett systerföretag till den nya Hansalinjen.
Foto Olof Segerberg/Destination Gotland

väg till sjöfart. Dessa är: Wallenius Marine för sjöfart i Mälardalen, IW Line Rederi för sjöfart mellan Norrköping och Kapellskär och AB Flivik Shipping för sjöfart i Kalmar/Köpenhamnsområdet. **SC**

Career 20 Event 21

27 april

11.00-15.00

Årets branschdag kommer att ske digitalt, vilket vi ser fram emot väldigt mycket! För mer information vänligen besök våra sociala medier eller vår hemsida. Hoppas ni besöker oss!

@careerevent.se

@careerevent.se

www.careerevent.se

Huvudsponsor

Kursdatum

VÅREN 2021

www.sjofartsutbildningar.se

info@sjofartsutbildningar.se

HELSINGBORG	GÖTEBORG
BST refresh 22-23 mars 12-13 april 3-4 maj 7-8 juni AFF refresh 20-21 april 8-9 juni Kombi refresh (BST+AFF) 19-21 april 18-20 maj 7-9 juni	BST refresh 12-13 april 17-18 maj Kombi refresh (BST+AFF) 12-14 april 17-19 maj

FÖRNYA ERA
CERTIFIKAT
MED OSS!

Brandskyddsföreningen
Norrbotten

Kartläggning av andelen kvinnor

Sjöfarten är av tradition en mansdominerad bransch. Det mönstret har börjat brytas under de senaste decennierna, både i Sverige och internationellt, men exakt hur ser det ut? Detta ska nu kartläggas i ett samarbete mellan Wista och IMO. Undersökningen sker i form av en enkät.

– Jag bjuder in alla medlemsstater och maritima aktörer att delta i undersökningen, säger IMO:s generalsekreterare Kitack Lim i ett pressmeddelande.

– Att öka andelen kvinnor i sjöfarten är ett nödvändigt steg framåt för att skapa en mer diversifierad och inkluderande miljö i vår bransch, säger Despina Panayiotou Theodosiou, ordförande i Wista International.

Utlandsavtalen klara

Lönerna i de fartyg som omfattas av utlandsavtal uppräknades från den 1 september 2020 med 4,0 procent. De nya lönerna gäller till 1 februari 2022 och de som slutat sin anställning efter den 1 september 2020 ombedes snarast begära att få ut retroaktiv lön. Lönerna har justerats med hänsyn till effekten av ändringar i skattesystemet, nya kost och traktamentesersättningar samt ändringar avseende löner och tillägg enligt uppgörelsen i storsjöavtalet för år 2020. Det kan noteras att storsjöavtalets bruttolönehöjning på 3,0 procent motsvarar en nettolönehöjning på 4,0 procent. Som tidigare är lönerna i utlandsavtalen så kallade nettolöner som förutsätter att ingen beskattning sker, förutsatt att villkoren för detta uppfylls.

Malmporten – Största projektet sedan Göta kanal

Ett beslut i kommunfullmäktige i Luleå banar väg för ett av de största infrastrukturprojekten inom svensk sjöfart sedan Göta kanal. Det kallas Malmporten och innebär att farleden in till Luleå breddas och fördjupas, och en ny djuphamn anläggs. Då kan hamnen ta emot de största fartyg som trafikerar Östersjön och Bottenhavet, upp till 160 000 dwt jämfört med dagens 55 000 dwt. En bidragande orsak till beslutet är att malmtransporterna från gruvorna i norra Sverige och Finland börjar nå kapacitetstaket. Den totala kostnaden för Malmporten beräknas till 2,7 miljarder kronor, som delas lika mellan staten och Luleå kommun. Muddringsarbetet beräknas börja 2024, och fyra år senare ska Malmporten invigas.

Muddringsbåt kantrade – en död

En arbetsbåt med grävmaskin kantrade i Trelleborgs hamn den 17 februari. Besättningen på tre man ramlade i vattnet. Två av dem kunde räddas och föras till sjukhus, där man konstaterade att deras skador var lindriga. Den tredje kunde inte hittas, trots omfattande räddningsåtgärder från bland annat närliggande färjor. Arbetet försvårades av isbildningen. En dryg vecka senare påträffades kroppen efter den saknade besättningsmannen. Både en rättsmedicinsk undersökning och en platsundersökning av fartyget, som bärgats till kaj, kommer att genomföras. De tre i besättningen var danska medborgare, och utredningen ska utföras av både svenska och danska myndigheter.



Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn

Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

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



Kaknäs Sjömanscenter

Besöksadress: Kaknäsvägen 30

Telefon: 08-556 943 30

E-post: info@sjomanskyrkan.com

Hemsida: www.sjomanskyrkan.com

Larm om kanotist i vattnet.

Vi skickade omedelbart ut en hårfrisör.



Till havs kan allting hända. En dröm kan förvandlas till mardröm, en strålande dag kan fortsätta med en åskstorm och en stilsäker hårfrisör kan visa sig vara en flexibel sjöräddare. Man vet aldrig.

Just därför är det så viktigt att Sjöräddningssällskapet och våra frivilliga sjöräddare finns. Välkommen som medlem på sjoraddning.se. Eller swisha en gåva till 900 5000.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

FRIVILLIGA SJÖRÄDDARE SEDAN 1907.

Dina pengar kommer fram! Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.



ACCEPT
Försäkringar



www.accept.se/sjobefal

Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

Med Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring kan du försäkra upp till 100 000 kr/mån. Du väljer själv om du vill ha möjlighet att få ersättning i 100, 150 eller 200 ersättningsdagar.

Prisexempel: 206 kr

Du har då försäkrat en bruttolön på upp till 55 000 kr i 100 ersättningsdagar. Besök www.accept.se/sjobefal för mer information och för att teckna.

Inkomstförsäkring är ett komplement till ersättningen från en nordisk a-kassa om du blir arbetslös.



Ett långt strävsamt liv är till ända

Folke Havik, verkställande direktör i Svenska Maskinförbundet 1976-86, har gått bort. TEXT BENKT LUNDGREN FOTO PRIVAT

Folke Havik ledde förbundet under en mycket omtumlande tid för svensk sjöfart med flera konkurser som ledde till en rekordhög arbetslöshet bland svenskt sjöfolk. När man läser Folkes reflexioner i avskedsintervjun i dåvarande Maskinförbundet, så är det nästan tragikomiskt att notera relationerna till statsmakterna. Då, 1986, hade sjöfacken lyckats få igenom det så kallade internationaliseringsavtalet. Folke spelade en central och pådrivande roll i detta. Avtalet kom att i stor utsträckning rädda jobben åt svenskt befäl, även om fartygen flaggades ut.

Men det förutsatte förståelse från statsmakternas sida att utforma skatte-reglerna så att rederierna kunde erbjuda jämförbara villkor som i svensk flagg med lägre kostnader. Den förståelsen fanns då, men samtidigt var sjöfarten djupt besviken över att rederistödet slopades.

I dag är situationen snarast den motsatta. Rederistödet har återinförts och fungerar väl, men skattereglerna som

ligger till grund för internationaliseringsavtalet har mer eller mindre upphört genom en allt rigidare tolkning från Skatteverkets sida.

Tryggade pensioner

Organisatoriskt gladdes Folke vid sin avgång över att båda befälsorganisationerna gått in som föreningar i dåvarande Salf (numera Ledarna). Det underlättade samarbetet. I dag vet vi att de följande 25 åren blev lite turbulenta i det avseendet, men vid årsskiftet 2011/2012 förenades sjöbefälen äntligen i Sjöbefälsföreningen, på ett sätt som Folke säkerligen hälsade med glädje. Att samarbetet med Ledarna däremot upphörde ett par år senare får ses som exempel på historiens ironier.

Bland hans många tunga insatser som vd måste pensionsfrågan nämnas. Genom att sjöbefälen anslöts till SPP (numera Alecta) kom deras tjänstepensioner att tryggas på ett helt annat sätt än vad som varit möjligt i den lilla Sjöbefälens pensionskassa. Särskilt denna insats från Folkes sida omnämndes när han vid kongressen 1988 utsågs till hedersledamot i Maskinförbundet, en titel som få personer fått åtnjuta.

Folke Havik blev 95 år.

Fartygsinspektioner visar på brister

Fyra områden behöver följas upp ytterligare, visade RSI:s, Responsible Shipping Initiatives, första rapport. TEXT BENKT LUNDGREN

2019 bildade ett antal tunga transportköpare Responsible Shipping Initiative (RSI) för att genom fartygsinspektioner främja ansvarsfulla transporter vad gäller arbetsförhållanden, miljö, hälsa och säkerhet. Inspektionerna inleddes i januari 2020 men avbröts tillfälligt på grund av pandemin och återupptogs i september. I en första rapport redovisas fyra områden som behöver följas upp under 2021:

- **Reseplanering.** Den strider ofta mot branschens rekommendationer och riktlinjer. Flera fall av icke-godkänd Ecdis (Electronic Chart Display and Information System) konstaterades.

- **Besättningens vilotid.** Den ska redovisas och överensstämma med MLC och STCW. Flera rederier har en "utmaning" på den punkten, som det uttrycks i rapporten.

- **Ordningen i maskinrummen.** Denna brister ibland med oavslutade reparationer, farligt materiel och vätskor som inte förvaras på ett korrekt sätt.

- **Alkoholpolicy.** Den finns i regel men är ibland otillräcklig eller otydlig. Testning av besättningen redovisas inte trots att utrustning för detta finns ombord.

Under 2021 kommer fler inspektioner att göras.

– Som stora transportaktörer har vi en skyldighet att se till att transporter sker ansvarsfullt. Vi är mycket glada över att detta partnerskap nu är inlett och hoppas att vårt arbete kommer ge resultat både på kort och lång sikt. Under 2021 hoppas vi genomföra fler inspektioner för att få ännu större underlag att basera vårt fortsatta arbete på, säger Anders Ripström, inköpschef för logistik och transport i Södra, i ett pressmeddelande.

Medlemsföretag i RSI är Billerud-Korsnäs, EFO, Lantmännen, SSAB, Stockholm Exergi och Södra.

Inomfacklig strid om arbetsrätten

Efter att regeringen hotat med att lagstifta om arbetsrätten baserat på den utredning som lades fram i somras, så nådde några av arbetsmarknadens parter under hösten till slut en överenskommelse. PTK och Svenskt Näringsliv kom överens medan LO sa nej. Här följer en genomgång av de viktigaste delarna av utredningsförslaget och överenskommelsen mellan parterna. TEXT BENKT LUNDGREN

I januari 2019 slöt den sittande S-MP-regeringen ett avtal med Centerpartiet och Liberalerna som godtogs av riksdagen och därmed gjorde att regeringen Löfven kunde sitta kvar. Uppgårelsen fick snabbt den positiva beteckningen JA (januariavtalet), kanske som en motvikt mot decemberöverenskommelsen 2014 (DÖ), som brakade samman efter några månader.

Den mest uppmärksammade eftergiften S-MP-koalitionen fick göra till C och L var att arbetsrätten måste förändras. För C och L var det en hjärtesak att turordningsreglerna i Lagen om anställningsskydd (Las) luckrades upp, särskilt för små och medelstora företag. En utredning tillsattes som fick namnet "En moderniserad arbetsrätt" (SOU 2020:30). Samtidigt som den tillsattes uppmanade de avtalslutan- de partierna arbetsmarknadens parter att göra en överenskommelse om förändringar i arbetsrätten. Om de kunde komma fram till en sådan överenskommelse skulle riksdagen acceptera denna enligt god "svenska-modellen"-tradition. Men denna morot kombinerades med en piska: Om parterna inte kunde sluta en överenskommelse, skulle det förslag som den tillsatta utredningen lade fram genomföras som en reformering av Las.

Påminner om tillkomsten av Las

Förloppet påminner en hel del om det som utspelade sig för nära 50 år sedan och som utförligt beskrivits här i SB av Stig Gustafsson. Då misslyckades LO och dåvarande arbetsgivarorganisationen Saf att träffa en uppgörelse om arbetsrätten, vilket resulterade i att Las beslutades av riksdagen. Detta har enligt vissa historie-

skrivare uttryckts som att Las var "ett beställningsjobb av LO". Att parterna dessförinnan hade förhandlat om saken utan att nå resultat brukar aldrig omnämnas i denna historieskrivning. Stig Gustafsson har även flera gånger beskrivit de uppenbara överdrifterna i arbetsgivar- sidans kritik av Las i allmänhet och turordningsreglerna i synnerhet.

Men sådant är det politiska spelet i en extremt komplicerad parlamentarisk situation. I juni ifjol lades utredningsförslaget fram. Vid beskrivning av huvudpunkterna nedan inskränker vi oss till de som väckt livligast debatt:

- Antalet anställda som får undantas från turordningsreglerna vid arbetsbristuppsägning utökas till fem, och rätten att undanta anställda gäller alla arbetsgivare. I nuvarande Las gäller det enbart arbetsgivare med högst 10 anställda.

- Vid uppsägning av personliga skäl behöver inte arbetsgivaren betala lön under den tid uppsägningen överklagas och prövas i domstol. Endast om domslutet blir att uppsägningen förklaras ogiltig, är arbetsgivaren skyldig att betala ut lönen. Uppsägning av personliga skäl i företag med högst 15 anställda kan inte ogiltigförklaras.

- Arbetsgivarens ansvar för de anställdas kompetensutveckling skärps och ska i princip omfatta alla som varit anställda minst sex månader, oavsett anställningsform.

Ville lösa frågan avtalsvägen

Samtidigt som utredningen arbetade förhandlade LO, PTK och Svenskt Näringsliv om att lösa frågan avtalsvägen. Detta misslyckades, så tillvida att inget avtal kunde

träffas mellan alla tre parterna. Dock kom PTK och Svenskt Näringsliv i oktober överens om ett avtal, som LO:s styrelse sa nej till. Tvåpartsavtalet vilar på fyra ben: Anställningsskydd, stöd i omställning, rätt till kompetensutveckling och ekonomisk trygghet vid arbetslöshet. Visstidsanställda och de som jobbar på företag utan kollektivavtal omfattas. Avtalet förutsätter vissa beslut av statsmakterna. Bland annat vill man att staten inför ett nytt offentligt studiestöd för vuxna, parallellt med det nuvarande studiemedelssystemet. Studiestödet ska omfatta hela arbetsmarknaden och rikta sig till de som redan är etablerade på arbetsmarknaden, det vill säga har arbetat i minst 8 år.

Bland de punkter som skiljer sig från utredningsbetänkandet kan nämnas:

- Vid arbetsbrist får alla arbetsgivare undanta tre anställda från turordningsreglerna. Vid större uppsägningar i företag som omfattas av kollektivavtal gäller speciella regler.

- Reglerna för när en arbetsgivare har rätt att säga upp av personliga skäl förtydligas, för att göra det förutsägbart för båda parter vad som krävs för en uppsägning.

- Vid tvist mellan arbetsgivare och anställd om en uppsägning får den anställda rätt till ekonomiskt skydd genom en kollektivavtalad försäkring som kompletterar a-kassan.

Regeringen stödjer överenskommelsen

Efter att LO ställt sig utanför avtalet har PTK och SN velat underlätta för enskilda förbund att ansluta sig. Bland annat har man justerat visstidsanställdas rätt till tillsvidareanställning. Den ska inträffa efter 12 månaders anställning under en 5-årsperiod. Ursprungligen gällde 18 månader. Sedermera har också två tunga LO-förbund meddelat att de ansluter sig till avtalet: Kommunal och IF/Metall.

Av de partier som träffade januariavtalet för två år sedan har arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S) sagt att regeringen stöder överenskommelsen och har tillsatt tre utredningar för att genomföra den. Partiledare Annie Lööf har uttalat att Centerpartiet står bakom överenskommelsen i stället för det statliga utredningsbetänkandet. **B L**

Vice ordförande har ordet

Då så, nytt år och nya förutsättningar. Först av allt vill jag välkomna de nyinvalda styrelsemedlemmarna, och naturligtvis tacka för förtroendet i och med återvalet.

Kongressen 2020 avhölls som sagt digitalt och vi har avhållit något styrelsemöte, så småningom börjar formerna för digitala möten att komma på plats. Det blev en något rumphuggen kongress förra året då den till stor del innehöll endast formalia, men efter några om och men har vi kunnat följa våra stadgar, det är ju de som styr i vår verksamhet. Som vanligt innehöll kongressen ett antal motioner också, av vilka några varit uppe flera gånger förut. Jag tänker bland annat på våra kock-stewarter, där bland annat jag och vår ordförande startade ett initiativ för några år sedan om att dessa skall tillhöra befälet ombord och naturligtvis organiseras av oss. För tillfället hör de till manskapsorganisationen för sjöfolk i Sverige, men det har inte alltid varit så! Och detta kommer jag naturligtvis att arbeta för så långt det bara går. En annan sak vi har anledning att bevaka i dagsläget är de utbildningar som står till buds för blivande sjöbefäl och särskilt den nystartade intendentutbildningen i Kalmar, att den inte förlorar sin sjöinriktning ur siktet. Trots allt kommer den här Coronan att gå över så småningom och då kommer det att behövas intendenturbefäl. Apropos framtidstro så börjar det dyka upp små blänkare här och där om rederier som planerar aktivt för framtiden. Vi får bara hoppas att deras planer blir av också.

Vi har nya avtal med våra motparter, den här gången endast en uppräknig av lön, annat var kanske inte att vänta i dessa tider, men det betyder inte att vi släpper de frågor om immateriella saker som vi driver. En sak till att reflektera över inför kommande period och avtalsförhandlingar är att nu när arbetsgivaren har märkt att det går att köra båt med en absolut minimibesättning så är det något vi kommer att få handskas med i framtiden, så det är läge att ta höjd för detta redan nu.

En sak till som är aktuell nu är hur sjömän mår psykiskt, en del har kanske större delen av sitt sociala liv ombord, och med uppsägningar och permitteringar kan det bli mycket jobbigt att hantera detta.

I fjol startade vi också ett projektarbete/omvärldsgranskning i styrelsen som handlar om var Sjöbefälsföreningen befinner sig i framtiden, hur vi som förening ser ut och hur vi tar oss dit. Så här finns det också en del att göra.

Apropå framtiden så väntar man på en ny båt till Kvarckentrafiken, meningen var att den skulle sättas in i trafik denna vår, men nu varnar varvet för förseningar på grund av Coronautbrotten. En annan tanke är hur det ska gå om nuvarande reserestriktioner fortsätter. Det har aldrig betraktats som att resa utomlands av befolkningen på finska västkusten, de flesta har släktingar i Sverige, många har arbetat eller studerat i till exempel Umeå, så när restriktionerna infördes blev allas liv och planer omkastade. Även lasttrafiken behöver ett nytt fartyg, det sparar in både tid och pengar att slippa köra runt Bottenviken.



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.



BERGAFLEX

SOLAR PROTECTION FOR SHIP BRIDGES

www.bergaflex.com | info@bergaflex.com

Ökad misstrivsel ombord oroar

Fredrik Nylunds arbetsvardag ombord på *Finntrader* har blivit annorlunda.

– Vi lever idag mer isolerat ombord. Det finns inget utrymme för social samvaro. Trivseln håller på att försvinna. Det är en fråga som sjöfarten måste ta tag i, menar befälhavaren på *Finntrader*, som seglar mellan Malmö och Travemünde. TEXT JOHAN ERICHS FOTO CLAES HALL

MALMÖ FEBRUARI 2021

Mycket har förändrats under Fredrik Nylunds tid till sjöss.

– Krav på ökad effektivitet har gett en mer slimmad organisation. Du kommer till fartyget och du sköter ditt jobb. Den romantik som förr förknippades med sjömanslivet är idag helt borta, säger Fredrik Nylund.

Även det sociala livet ombord har påverkats.

– Det kamratskap som fanns förr saknas idag. Vi var mer nära varandra tidigare. Det finns inget utrymme för social samvaro och jobbet ombord är mer som en vanlig arbetsplats. Men det är inte bara en negativ utveckling. Positivt är att de missbruksproblem som förekom tidigare, helt verkar ha försvunnit. Vi har idag nolltolerans. Ingen alkohol förekommer och det är väldigt bra, menar Fredrik Nylund.

Krävs 100 procent närvaro

Tillvaron på bryggan har dock inte förändrats lika mycket.

– På bryggan fungerar det bra. Det känns som att vi har högt i tak och det mesta är ganska prestigelöst. I stort sett är det som när jag började som befäl förutom att det blivit ett mjukare samarbete. Den uttalade hierarki som fanns tidigare, då man var rädd att fråga någon överordnad om hjälp, märker jag inte idag. Nu handlar det mer om att ta hänsyn och ofta väga hur personlig man kan vara i sin kommunikation, det gäller att kunna känna av atmosfären och ofta

vara lite amatörpsykolog i rollen som befälhavare.

Idag tjänstgör Fredrik Nylund två veckor till sjöss och har efter detta två eller fyra veckors ledighet enligt ett två/tre system. Arbetstiden delas mellan 50 procent som befälhavare och 50 procent som överstyrman. Under ett drygt dygn i tjänst blir det en dubbeltur (två arbetsperioder och två viloperioder).

– Det fungerar bra även om jag numera känner att det krävs 100 procent närvaro när man är ombord. Någon fri tid ombord finns inte längre. Det är arbete eller vila. Det märks också när jag går av. I regel behöver jag en två-tre dagar för att vila ut efter en avslutad arbetsperiod, så kände jag sällan förr, berättar Fredrik Nylund.

Började som 16-åring

Fredrik Nylund tillhörde i början av karriären den inte helt ovanliga gruppen av ungdomar som led av viss skoltrötthet och ville söka sig till sjöss, en blandning av äventyrlusta och frihetskänsla.

– Så var det och jag ville ha en kort utbildning. Min far har varit både fiskare och sjöman och jag växte upp i kuststaden Kristinestad som ligger i finska Syd-österbotten.

Han började som 16-åring som lättmatros ombord på en torrlastare som gick på Östersjön och Nordsjön.

– Från Finland lastade vi stål som vi körde till Wismar och Gent. Som returlast hade vi ofta mindre bulkpartier som kalksten från Gotland och kol från Ventspils som vi lossade i olika finska hamnar.



Banan på Finnlines inleddes 2007. Till en början som överstyrman på sträckan Kapellskär-Nådendal men 2011 bytte Fredrik arbetsplats, för att börja på leden Malmö-Travemünde.

– Snart tio år här och det börjar gå på rutin. Visst kan det kännas lite monotont att alltid gå samma sträcka, men den stora fördelen är att uppdraget går att kombinera med ett familjeliv i land. Det passar mig väldigt bra.

Fredrik upplever få störningsmoment trots att leden kan vara hårt trafikerad.

– Det fungerar bra med trafiksepareringen. Mycket går av vana. Det enda som kan störa ett par gånger om året är vädret.

Flintrännan, farleden i sydöstra delen

**FREDRIK NYLUND****Ålder:** 42**Bostadsort:** Mörbylånga**Familjeförhållanden/Civilstånd:** Gift, två tonårspojkar**Befattning:** Befälhavare**Utbildning:** Styrmansutbildning i Mariehamn och Sjökapten i Kalmar**Hur länge i branschen:** 26 år**Hur länge i Finnlines:** Sedan 2007

av Öresund, har ett minsta djup på 8,4 meter vid medelvatten och det kan vara tufft med nivån vid ogynnsamma vind- och strömförhållanden.

– Hamnen i Malmö är ingen höjdare att gå in i när det blåser. Det är en väldigt öppen hamn och trång vilket gör det besvärligt när man ska gå in i dåligt väder. I Travemünde avgör myndigheterna om vi ska tillåtas gå in om vattenståndet är för lågt eller om det blåser för mycket men så är det inte i Malmö, där är det alltid upp till befälhavaren att bestämma, förklarar Fredrik Nylund.

Skarpare övningar

Med många år i branschen och hemma-

stadd på linjen Malmö-Travemünde finns det självklart en inneboende trygghet i uppdraget som befälhavare och högst ansvarig ombord.

Är ett scenario som skulle kunna äventyra säkerhet och ställa beredskap på prov något du funderar över?

– En incident med brand ombord, att exempelvis en lastbil skulle börja brinna nere på däck, det är ett mardrömsscenario. Jag har arbetat som deltidssbrandman i sju år och vet vilka konsekvenser en brand snabbt kan få. Sedan finns det alltid en oro för personskador. Även om mycket förbättrats när det gäller arbetsmiljön så kan det fortfarande vara en riskabel miljö för manskapet, det är lastning,

förtöjning och många rörliga delar i maskinrummet. Det gäller att hela tiden fokusera på säkerheten.

Övning ger färdighet är ett bevingat uttryck. Är de övningar som ett kartyg idag måste genomföra tillräckligt skarpa och praktiskt givande?

– Övningarna blir av varierande kvalitet. Det är svårt att nå en realistisk nivå även om vi försöker. Vi har idag inte tiden ombord att planera en riktigt bra övning. Vi övar givetvis helt enligt de krav som ställs men frågan är om det räcker om det plötsligt skulle uppstå ett skarpt läge. Jag ser gärna att en professionell organisation som är specialister på olika scenarier och övningar, anlitas för att genom-

FINNTRADER

Byggår: 1995

Varv: Stocznia Gdanska, Gdansk, Polen

Längd: 183 meter

Lastkapacitet: 3670, cirka 240 trailers

Lastdäck antal: Fyra

Passagerarkapacitet: 270 st



föra övningar och upptäcka eventuella brister, säger Fredrik Nylund.

Mer utsatta på sjön

Den fysiska arbetsmiljön har fått ett lyft på många arbetsplatser däribland sjöfarten. Men den psykiska arbetsmiljön har inte fått samma fokus även om betydelsen av individens trivsel på arbetsplatsen uppmärksammats mer under senare år.

– Det är ett område som vi inom sjöfarten borde titta mer på, de psykosociala frågorna. De diskuteras knappast. Att sitta på ett fartyg och må dåligt är inte den bästa rehabiliteringsmetoden. Har man problem i privatlivet så följer de med ut till sjöss och det kan vara svårt att som ensam och isolerad klara ut situationer. Jag vill som ansvarig chef gärna hjälpa till och vara ett bra stöd men jag saknar kunskap om hur man ska bära sig åt. Vår bransch har lidit länge av att de psykosociala frågorna försummats.

Hur ska man, enligt dig, stärka uppbackningen så att det finns ett stöd för de medarbetare som behöver det?

– Företagshälsovården borde engagera sig mer. Tyvärr har det ofta gått alldeles för långt innan man agerar. Jag har upplevt suicid bland medarbetare ombord och då till följd av psykisk ohälsa och det är ingen höjdare. Vi är mer utsatta på sjön än andra arbetsplatser eftersom vi inte kan gå hem och prata med någon efter avslutat arbetspass utan istället är helt utlämnade till oss själva.

Trafiknivåerna som vanligt

Finnlines ägs idag av Grimaldi Group som började köpa in sig 2005 för att bli helägare 2016. Det är en tuff konkurrenssituation för de rederier som idag bedriver godstrafik mellan Sverige och Tyskland.

– Så är det absolut. Huvudkonkurrenten är TFLine men även Scandlines och Stena. Det är en sund konkurrens och vi befälhavare brukar ha kontakt.

Den kommande fasta förbindelsen (klar tidigast 2026) över Fehmarn Bælt, Rødby-Puttgarden, blir ytterligare en konkurrent.

– Det kommer att påverka färjetrafiken.

Jag tror ändå att vi kan vara kvar eftersom förarna ska ha sin vilotid.

Covid-19 pandemin har ju slagit väldigt hårt mot delar av sjöfarten. Hur känner ni av pandemin?

– Vi har trafikmässigt inte märkt någon större skillnad. Godsvolymen 2020 har i stort sett varit på samma nivå som den vi hade under 2019. Det är lite överraskande och även att vi har så många passagerare som reser med oss, vi har nog 30–40 stycken per tur.

Ombord gäller nya riktlinjer för att skydda sig mot Covid-19 smitta.

– Rutinerna för lastbilschaufförernas incheckning ombord har ändrats så att de numera får sitt hyttkort redan i land när de checkar in. Vi har öppnat restaurangen så att besättningen kan sprida ut sig när de åter och slipper sitta lika tätt in på varandra som i mässen. Vi har munskydd när vi vistas i passagerarutrymmen och sedan är det behållare med handsprit placerade över hela fartyget. Det känns tryggt ombord och vi har inte heller haft några smittade bland besättningen.

Sjöfarten har en fördel eftersom det är en isolerad arbetsplats och vi slipper umgås med övriga samhället, menar Fredrik Nylund.

– I början fanns det en oro men i takt med att vi infört tydliga instruktioner och dessa följs på ett bra sätt upplever jag ingen större otrygghet ombord.

Vilka kan bli efterdyningarna av pandemin när den väl börjar tunnas ut?

– Det kan mycket väl bli så att man inte får jobba om man känner symptom på förkylning. Även begränsning av besök från anhöriga när vi ligger i hamn kan införas och kanske inskränkning när det gäller att lämna fartyg mellan två turer. Det är ändå en viss risk att åka ut i samhället. Friheten kommer att inskränkas och det positiva kan vara att vi slipper få in sjukdomar ombord. Pandemin ger oss ett annat riskmedvetande.

Stärka den sociala miljön

Branschorganisationen Svensk Sjöfart publicerade i februari en rapport som förutspådde en dyster framtid för sjöfarten på grund av pandemin.

– Jag är förvånad, det är lite svartmålning. Passagerarfärjorna får ta den stora smällen men övrig sjöfart har klarat sig hyfsat. Finnlines till exempel har varken varslat eller permitterat.

Sedan hösten 2018 är Fredrik Nylund ordförande i den lokala Finnlinesklubben.

– Viktiga frågor att driva är att stärka den sociala miljön vilket gynnar trivseln på arbetsplatsen och friskvård. Vi borde få någon form av friskvårdspenning. Tidigare hade vi det men nu är den helt borta. Jag tror att en friskvårdssatsning kan räknas hem i minskad sjukfrånvaro och bättre trivsel ombord.

Lönefrågan är också generellt i fokus.

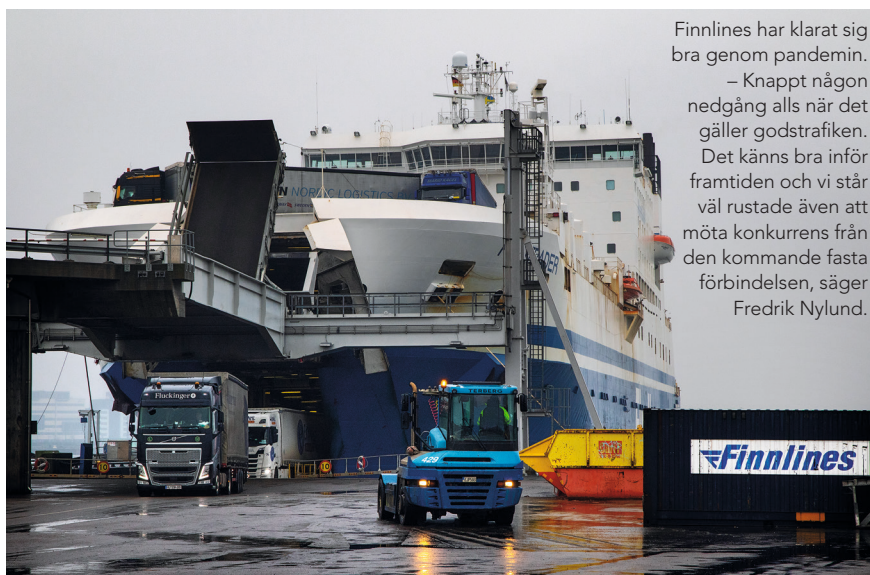
– Enhetslöner, som ger en högre grundlön och ett bättre pensionsunderlag. Vi måste driva frågan för egen del men även för att bli en attraktivare arbetsplats för kommande generationer som ska ta över en gång. Ingångslönen är för låg.

Hur starkt är det fackliga engagemanget ombord?

– Inte särskilt stort. Frågan är vilken roll facken kommer att spela på längre sikt. Alltmer blir reglerat i lagstiftning och det gör att fackliga överenskommelser framöver kan minska i betydelse, säger Fredrik Nylund. **J E**



– Många som är till sjöss idag upplever en större ensamhet jämfört med tidigare. Allting är slimmare och effektivt och det finns inte mycket tid för social samvaro. Frågan om psykisk ohälsa ombord borde uppmärksammas mer, tycker Fredrik Nylund.



Finnlines har klarat sig bra genom pandemin.

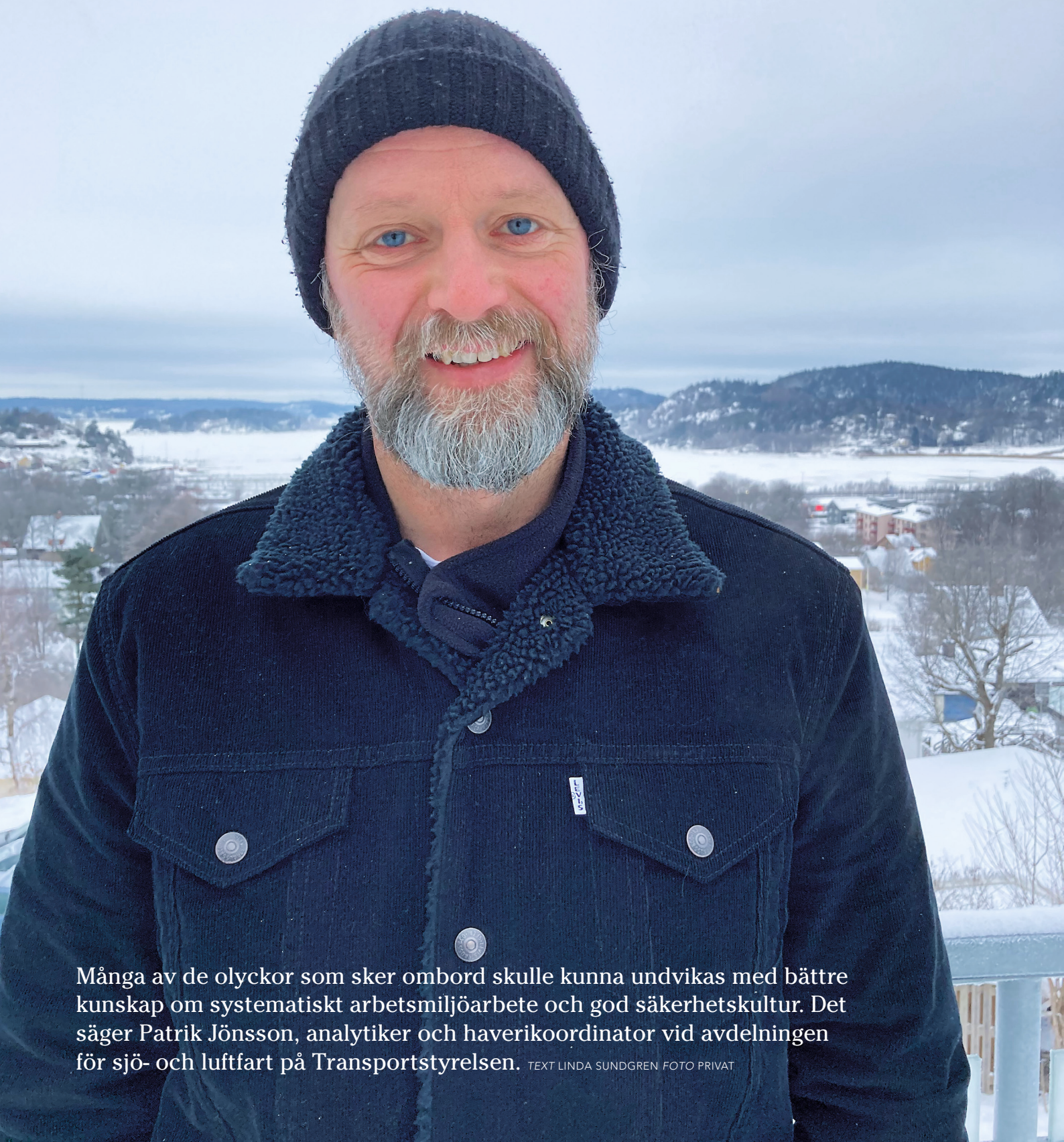
– Knappt någon nedgång alls när det gäller godstrafiken. Det känns bra inför framtiden och vi står väl rustade även att möta konkurrens från den kommande fasta förbindelsen, säger Fredrik Nylund.



Fredrik Nylund har drygt två år som befälhavare på Finntrader som går mellan Malmö och Travemünde.

– För mig är detta ett utmärkt sätt att kunna kombinera jobbet till sjöss med familjeliv, menar Fredrik Nylund.

Patrik Jönsson vill öka kunskapen om säkerhetskulturen ombord



Många av de olyckor som sker ombord skulle kunna undvikas med bättre kunskap om systematiskt arbetsmiljöarbete och god säkerhetskultur. Det säger Patrik Jönsson, analytiker och haverikoordinator vid avdelningen för sjö- och luftfart på Transportstyrelsen. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO PRIVAT

Under 2019 rapporterade sjöfarten 288 olyckor till Transportstyrelsen, vilket var färre än året innan. De allvarliga olyckorna ökade något medan de mindre allvarliga och tillbud minskade. Hur ser du på det?

– Rapporteringsmässigt var 2019 ett ganska normalt år. Vi brukar få in mellan 220 och drygt 300 rapporter om året. Ökningen av antalet allvarliga olyckor var heller inte särskilt stor. Men för att vi ska vara riktigt nöjda vill vi se en minskning av antalet allvarliga olyckor och fler rapporter om tillbud och avvikelser. En sådan utveckling hade pekats mot en ökad medvetenhet om säkerhetskulturen ombord, men så är alltså inte fallet.

Hur hänger rapporteringen av tillbud samman med säkerhetskulturen?

– När det gäller mer allvarliga olyckor är vi ganska säkra på att de kommer till vår kännedom. Det finns en större benägenhet att rapportera dessa och de är dessutom svårare att dölja. När det gäller mindre allvarliga olyckor och tillbud utgår vi från att det finns ett stort mörkertal. Om dessa anmäls handlar mer om den enskilde sjömannens inställning till att rapportera och den säkerhetskultur som råder ombord. Samtidigt är det viktigt för det förebyggande säkerhets- och arbetsmiljöarbetet att också den här typen av händelser rapporteras.

Under 2019 klämdes en befälhavare till döds på sin pråm i samband med ett lossningsarbete på Rindö i Stockholms norra skärgård. Vilka slutsatser kan dras av den händelsen?

– Framför allt att man måste vara försiktig vid ensamarbete. Att arbeta ensam är ingenting vi rekommenderar, men för många egenföretagare är det enda alternativet för att klara ekonomin. Det är också väldigt viktigt att se till att teknisk utrustning och lyftinrättningar är besiktigade enligt regelverket och, kanske framför allt, att man har den kunskap som krävs för att hantera dem på ett säkert sätt. Tittar vi på de dödsolyckor och andra mycket allvarliga olyckor som inträffat under senare år och som Statens haverikommission utrett, ser vi en röd tråd: brister i implementeringen av det systematiska säkerhetsarbetet och ISM-systemet. På pappret har man oftast ett ISM-system men det är inte alltid infört och driftsatt. Vi ser också

ISM-system som inte är anpassade till det specifika fartyget med de risker och problem som kan finnas lokalt.

När det gäller sjöolyckor (olyckor kopplade till fartygets drift) nämns framför allt tre bakomliggande orsaker: tekniskt fel, yttre faktorer som dåligt väder samt brister i organisation, kommunikation och rutiner. Du säger att den sistnämnda kategorin är särskilt viktig att arbeta med. Varför då?

– Därför att den är lättast att påverka och göra något åt. Många gånger beror den här typen av brister på att man inte implementerat det systematiska sjösäkerhetsarbetet och ISM-systemet fullt ut och inte jobbar systematiskt med arbetsmiljö- och säkerhetsarbetet ombord, alltså samma problem som vid de riktigt allvarliga olyckorna. Och det verkar ofta bero på okunskap. Men det finns förstås också rederier som jobbar väldigt bra med de här frågorna och som lägger ner mycket arbete för att få det att fungera.

Vad kan ni som ansvarig myndighet göra för att öka kunskapen om arbetsmiljö- och säkerhetsarbetet hos rederier och ute på fartyg?

– Det handlar nog om att göra ännu mer av det vi redan gör, som att informera om säkerhetskultur och systematiskt arbetsmiljöarbete på exempelvis sjöfartsseminarier och på sjöbefälsskolorna. Och då menar jag inte bara de som går sjökaptens eller sjöingenjörens utbildning utan även de som läser in lägre behörigheter och ska jobba i det nationella tonnage. När de lämnar skolorna är det bra om de känner till vad som är god säkerhetskultur och hur man arbetar med den i praktiken.

Transportstyrelsen har nyligen meddelat att tillsynen av säkerhetskulturen ombord ska utökas de kommande åren. Sju säkerhetskulturområden pekas ut som särskilt viktiga, däribland resurser och kompetens, kommunikation, rättvis kultur och systematiskt säkerhetsarbete. Hur ska den här tillsynen gå till i praktiken?

– Vi planerar att göra en tema-tillsyn av säkerhetskulturen ombord. Vi vill belysa för redarna hur viktigt det är att arbeta systematiskt med säkerhet och arbetsmiljö och hjälpa dem att komma igång. Våra inspektörer ska använda en tillsyns-

metod som redan prövats inom järnvägs- och lufttrafiken och som fallit väldigt väl ut där, om jag förstår saken rätt. Nu ska vi testa den inom sjöfarten och därefter göra en utvärdering. Om det fungerar kommer vi att fortsätta använda den. Meningen var att vi skulle påbörjat det här arbetet redan i somras, men det gick inte på grund av pandemin. Nu är ambitionen att vi ska komma igång någon gång under året.

“NÄR DET GÄLLER MINDRE ALLVARLIGA OLYCKOR OCH TILLBUD UTGÅR VI FRÅN ATT DET FINNS ETT STORT MÖRKERTAL”.

Vad går metoden ut på?

– Den bygger på en trestegsrapport där första steget handlar om den ”vanliga” tillsynen, som utförs av våra inspektörer ombord. Andra steget är tematillsyn, alltså det vi ska göra nu, medan det tredje är mer omfattande inspektioner som sträcker sig över en längre tid. Ett exempel på det senare är den tillsyn vi gjorde av Sjöfartsverket och som pågick under ett helt år.

En fartygsinspektion omfattar vanligtvis en stor mängd områden som ska granskas. Hur kommer satsningen på säkerhetskulturen påverka övriga inspektionsområden?

– Det är inte meningen att inspektionerna ska ta längre tid eller blir mer omfattande än de är i dag. I förlängning hoppas vi att det snarare blir tvärt om, att inspektionerna blir mer effektiva. Men det kommer nog ta ett tag innan vi når dit. Troligen kommer inspektörerna inte hinna se över hela säkerhetskulturen på ett fartyg under en inspektion. De får nog ta en del i taget och sedan bygga på under kommande inspektioner. Om fem till tio år har vi förhoppningsvis en bra helhetsbild av hur det ser ut både ombord på enskilda fartyg och på rederier med flera fartyg. Våra inspektörer kommer att få en särskild utbildning för att kunna genomföra tillsyn enligt den nya metoden, men det är också viktigt att rederierna engagerar sig. De behöver se till att all personal, oavsett grad och befattning, har kunskap om säkerhetskulturen ombord och är medvetna om de risker som kan finnas i just deras arbetsmiljö. **L S**

Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

RESCUE BOAT

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



BASIC SAFETY

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



RESCUE BOAT

17 feb
17 mar
8* apr
28 apr
19 maj



BASIC SAFETY

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



FAST RESCUE BOAT

19 feb
19 mar
8* apr 11 jun
30 apr 17* jun
21 maj 2 jul



ADV FIRE FIGHT.

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



ADV. FIRE FIGHTING

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



CROWD CRISES MNG

16 mar
27 apr
8 jun



SÄKERHETSUTB.

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



MEDICAL CARE

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





NYTT UPPLÄGG - NYA MÖJLIGHETER

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

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

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

Varmt välkommen!

Teamet på Safetygruppen



STCW-guide

Grundkurser

BASIC SAFETY

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



ADVANCED FIRE FIGHTING

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



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

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



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

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



SHIP SECURITY OFFICER

TBD



MEDICAL FIRST AID

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



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

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



FAST RESCUE BOAT

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



CROWD CRISES MNG

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



MEDICAL CARE

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



Med reservation för eventuella ändringar.

TEMA

FOSSILFRI SJÖFART

Minskning av utsläpp

Utsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Det är ett utsnitt ur klimatlagen som riksdagen antog 2017.

I april 2020 gav regeringen i uppdrag åt Sjöfartsverket att analysera och föreslå hur myndighetens båt- och fartygsflotta skulle kunna bli fossilfri.

Som ett led i den gröna omställningen har Svensk Sjöfart tagit fram en färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Till lösningarna hör nya bränslen som biodrivmedel och el samt effektivare och mer fyllda fartyg.

2018 antog FN:s sjöfartsorganisation, IMO, målet att växthusgaser från internationell sjöfart ska minskas med minst 50 procent till 2050 (jämfört med 2008). Dessutom skall det strävas efter att fasa ut utsläppen helt innan seklets slut. Allt enligt Parisavtalets temperaturmål.



Svavelutsläppen har minskat och det vimlar av innovationer med sikte på sjöfart. Men det saknas ytterligare regelverk som skatter, forskningsanslag från staten och kanske bidrag från näringslivet. Något behöver göras för att skynda på omställningen av fossila bränslen inom sjöfartsnäringen. TEXT AGNETA SLONAWSKI FOTO WALLENIIUS



Många projekt på gång

Svavelutsläppen har minskat och investeringen i flytande natur- och biogas har ökat. Och otaliga, små och större, miljöprojekt är på gång. Men fortfarande är det en lång väg att gå för att nå en klimatvänlig sjöfart. Trots det finns det stort hopp inför framtiden när det gäller sjöfartsnärings bidrag till att minska klimatpåverkan.

GÖTEBORG NOVEMBER 2020

Representanter för Svensk Sjöfart anser att det bör delas ut statliga medel som öronmärkts för särskilda forsknings- och innovationsprogram för att uppnå en energieffektiv och fossilfri sjöfart. Och Fossilfritt Sverige har lagt en fast färdplan för att uppnå fossilfria mål. Selma Brynolf, Chalmersforskare med fokus på framtida bränslen för sjöfarten, är hoppfull.

– Det blir man när man hör om alla olika initiativ som pågår. Det testas och det finns en stor kreativitet i branschen. Det är positivt. Men vi bör sätta upp tydliga och görbara mål inför en framtida och mer klimatsmart sjöfart. Om en tio år behöver vi ha bestämt oss för en väg framåt. Just för att vi skall hinna få fram nya miljövänliga fartyg, poängterar hon.

Hon ringar in tre områden som hon tror starkt på inför framtiden. Det handlar i

stora drag om vätgas och bränsleceller, ammoniak, batterielektrisk drift plus segelfartyg.

– Vätgas är en intressant byggsten att göra saker med. Problemet är att man behöver kyla ned det och att det är dyrt. Ammoniak kan vara ett bra alternativ. Det är också en gas och där behöver man inte lika mycket energi för att komprimera. En annan spännande sak är vindenergi, i form av segel på fartyg. Det ser lovande ut, även om man kanske måste invänta tillräckliga vindar och vara beredd på att det inte går i mer än en tiotolv knop. Där finns det i alla fall en stor potential att minska energiförbrukningen, särskilt på långgrutter och vid oceanfart, menar Selma Brynolf.

Regler har effekt

Så sammantaget går det åt rätt håll om man kopplar ihop miljö- och klimatpå-

verkan med sjöfartsnäring. Det finns flera viktiga områden att ta i beaktande. Vi skulle kunna koka ned det till fyra sektorer: regelverk, kostnader, infrastruktur och säkerhet.

De stora penseldragen handlar bland annat om att införa kraftiga begränsningar av svavelutsläpp inom Seca-området (Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen). Enligt en studie från Finlands motsvarighet till SMHI har svavelutsläppen minskat med över 80 procent, sedan Seca infördes. Ett annat utsläpp som är på väg att regleras hårdare inom sjöfarten är kväveoxider. Något som bidrar till övergödning och förurning av havsmiljön, men även är farlig för andningsorgan hos människor och djur. Svavelbegränsningen inom den globala sjöfarten har gått från en maxgräns på 3,5 viktprocent svavel ned till 0,5 viktprocent. Sammantaget kan man säga att utsläppstaken sänkts på svavelbegränsningar och kväveutsläpp.

– Det visar ändå att regler har en effekt, eftersom svavelhalten i bränslet minskat och att det i sin tur har en effekt på metanutsläpp, plus att investeringen av LNG (flytande naturgas) har ökat stort inom sjöfarten, både i Sverige och globalt. När regelverk finns på plats blir frågan viktig och tas på allvar, menar Selma Brynolf.

Sverige står väl rustade

Men det finns motsättningar i branschen. Protester verkar komma när branschen uppfattar regelverk som orättvist geografiskt; inrikes eller globalt. Motståndet tenderar att komma från de aktörer som har något att förlora på nya regler.

– Men regelverk är ett effektivt styrmedel och vi i Sverige står väl rustade när regler väl kommer internationellt. Jag tror ändå att det måste få kosta om man vill ha en fossilfri sjöfart, säger Selma Brynolf.

Regelverk är en sak, men vad händer om näringslivet skulle sjösätta fonder för miljöinnovationer inom sjöfart? Eller ett beslut om koldioxidskatt i närtid. Eller ett system där nivån på hamnavgiften blir lägre för fartyg som gått över till alternativa bränslen.

Fram till dess får vi nog se en stor del



Chalmersforskaren Selma Brynolf jobbar med ett europeiskt projekt som försöker utvärdera kostnader och miljöpåverkan för fartyg som bunkras med elektrometanol.
Foto: Privat

investeringar i exempelvis scrubbers, som är en förhållandevis billig insats. De olika valen beror också på om vi pratar om godstrafik, passagerartrafik eller kustnära fartyg. Just när det gäller kustsjöfart så är batteridrift effektivt. Där behöver man inte göra om el till bränsle. En nackdel med batterier är dock att de är dyra och att de har komponenter i sig som inte är bra för miljön.

LNG behöver ersättas av LBG

LNG, naturgas, är det som finns mest tillgängligt på marknaden just nu, men det är fortfarande ett fossilt bränsle så det behöver på sikt ersättas av LBG, biogas.

– Frågan om LNG är jättesvår. Den bidrar till att minska miljöpåverkan, men inte klimatpåverkan, understryker Selma Brynolf.

Dessutom finns det ytterligare en nackdel med LNG, i och med att det lätt blir läckage av metan. Även om det är en dyrbar process att hålla ned läckaget till noll, så är det intressant att undersöka hur man kan utveckla både infångning och lagring av koldioxid.

– Det är dyrt att konvertera till LNG, därför kan metanol eller kolfria bränslen vara aktuella. Sedan kan koldioxidfångning vara en väg, men det är också dyrt, poängterar Selma Brynolf.

Jobbar med elektrometanol

Selma Brynolf jobbar med ett europeiskt forskningsprojekt, HyMethShip, som försöker utröna kostnader och miljöpåverkan för fartyg som bunkras med elektrometanol (en metanol som produceras av vatten och koldioxid med förnyelsebar el). Den separeras ombord till vätgas och koldioxid och kan i vätskeform lagras i en tank ombord, föras iland och användas vid tillverkning av ny elektrometanol. Om allt går som planerat skulle ett första fartyg med elektrometanolssystem kunna byggas runt 2030.

– Om tio år vet vi mer om vätgas eller om ammoniak är ett bra alternativ. Jag hoppas verkligen inte att vi skall hålla på och utvärdera nya bränslen, utan att vi har bestämt oss för en linje och bygger nya fartyg då. Till dess behöver vi få fram stöd för pilotprojekt och nya tekniker. Jag tror att det vore bra om det inte fanns så många alternativ då och att man sett till att det finns en bra infrastruktur. Fram till dess behöver vi behålla kreativiteten med hjälp av bidrag som gör det möjligt med risktagande. **A S**



Stena Lines färja Jutlandica är en batterihybrid.
Foto: Ann-Charlotte Ytterberg

Svensk sjöfarts färdplan för fossilfri sjöfart

Branschorganisationen Svensk Sjöfart tog tillsammans med Fossilfritt Sverige fram en färdplan 2019 för hur den nationella sjöfarten kan bli fossilfri. Målet för nollutsläpp skärptes från år 2050 till 2045. För att uppnå målet krävs en del politiska initiativ, här nedan listas sju av dessa:

1. Utred möjligheterna att skapa en koldioxidfond, som helt eller delvis finansieras av näringen själv, för att stödja investeringar i teknik för att minska klimatpåverkan från sjöfarten.
2. Öka miljödifferenteringen i farledsavgifterna. Avgiftsstrukturen, som också kommer påverka många hamnars avgiftssystem, måste differentieras så att fartyg som vill gå över till alternativa bränslen premieras.
3. Öka produktionen av inhemska förnybara drivmedel.
4. Inför skattebefrielse för landansluten el i hamn för fartyg med bruttodräktighet under 400 samt för laddning av batterier för eldrivna fartyg och för direktöverförd el till lindragna elfärjor.
5. Se till att sjöfarten får ökade örnmärkta statliga medel för att tillgodose behovet av ett särskilt forsknings- och innovationsprogram för energieffektiv och fossilfri sjöfart.
6. För att få mer av godset att gå på sjön bör också marginalkostnaden för att anlöpa hamnar och hämta upp mer gods minska. Det bör finnas en mängdrabatt så att fartygen bara betalar för de två första anlöpen och att det sedan är gratis vid ytterligare påfyllning av lasten.
7. För att skapa mer rättvisa villkor mellan de olika transportslagen bör isbrytning och lots vara en del av den statliga infrastrukturen på samma sätt som snöröjningen av vägar betalas av samhället.

Vill bygga världens första fossilfria ropax

Stena Line är ett av de rederier som var tidigt ute med att ha miljötank ombord. I dag har man 14 fartyg uppkopplade till landström och ett som är konverterat till metanol och diesel. Målet är att ha två helt elektrifierade färjor på vattnet 2030. FOTO PETER MILD



STENA ELEKTRA

Stena Line planerar att ha två fossilfria fartyg som går på batteridrift mellan Göteborg och Fredrikshamn senast 2030. Detta skriver Stena Line i ett pressmeddelande.

– Vi går nu från vision till fartyg med det batteridrivna fartyget *Stena Elektra*. Inom ett år kommer vi att presentera översiktsspecifikationerna och senast 2025 planerar vi att beställa det första fartyget. Detta kommer att bli ett stort steg mot fossilfri sjöfart, säger Niclas Mårtensson, VD Stena Line Group och ledamot av Sveriges statliga elektrifieringskommission, i ett pressmeddelande.

Enligt Stena Line kommer *Elektra* att bli världens första fossilfria ropax-fartyg i sin storleksklass. Hon kommer att bli cirka 200 meter lång och ta cirka 1 000 passagerare samt cirka 3 000 meters gods kapacitet.

GÖTEBORG NOVEMBER 2020

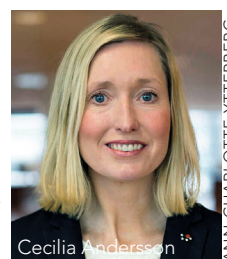
– Vi kommer att fortsätta att leta alternativ till bunkeroljor. Vi har nu tre nybyggda ropaxfartyg i Irländska sjön som är förberedda för att drivas med andra bränslen, till exempel metanol i kombination med diesel. Vi tror mycket på batteridrift och en elektrifierad infrastruktur. Samhället går mot en elektrifiering, vi har kommit en bit i Sverige men det kommer dröja längre i Storbritannien. När det väl sker kommer det göra stor skillnad för våra utsläpp, säger Cecilia Andersson som är miljöchef på Stena Line, och ordförande i Svensk sjöfarts miljökommitté.

Allting hänger samman; lokalt, i närsjöfart och globalt. Det handlar bland annat om att länder och hamnar som trafikeras, också kan erbjuda grön energi. I dag använder sig Stena Line av 96 procent grön el i landanläggningar fördelat på nio länder. De har fem nybyggda fartyg som provar en ny typ av påväxthindrande färg utan koppar. Nybyggena använder nedbrytbara oljor i propeller och vid smörjning nära vatten. Och de har en batterihybrid, *Stena Jutlandica*, som går mellan Göteborg och Fredrikshamn. Målet är en kombination av energibesparande åtgärder och en effektiv drift.

– Det kommer inte bara finnas ett alternativ till bunkerolja i framtiden. Vi behöver utvärdera nya bränslen, så att vi vet vilken väg vi skall gå. I dag finns det en stor palett av olika tekniska lösningar och vi provar oss fortfarande fram. Jag tror inte att det kommer bli lätt. I framtiden kommer vi att se en stor konkurrens om alla nya biodrivmedel och elektricitet, både på land och i luften, säger Cecilia Andersson som menar att det behövs göras saker på många plan i samhället om vi skall ta ett gemensamt kliv mot klimatmålet.

– Det kommer inte bara finnas ett alternativ till bunkerolja i framtiden. Vi behöver utvärdera nya bränslen, så att vi vet vilken väg vi skall gå. I dag finns det en stor palett av olika tekniska lösningar och vi provar oss fortfarande fram. Jag tror inte att det kommer bli lätt. I framtiden kommer vi att se en stor konkurrens om alla nya biodrivmedel och elektricitet, både på land och i luften, säger Cecilia Andersson som menar att det behövs göras saker på många plan i samhället om vi skall ta ett gemensamt kliv mot klimatmålet.

– Kanske ska man göra skillnaden större mellan fartyg som håller hög miljöprestanda och de som inte gör det. Differentierade farleds- och hamnavgifter och olika miljöindex kan vara bra morötter. En annan sak som kommer att driva på takten är handel med utsläppsrätter och att det blir dyrare att släppa ut koldioxid, tror Cecilia Andersson som sätter sin tillit både till frivilliga åtgärder och internationella regler, som förslag som är på g i bland annat i IMO och EU. **AS**





”Skrovet är en fullständig revolution”

Terntank på Donsö ser sig som en föregångare i riktning att nå miljömålen till 2050. Då pratar vi inte enbart om sex nybyggda fartyg (LNG/LBG) som kommer att finnas i rederiet inom två år. Utan om en historia med en miljöblick som går flera decennier tillbaka. FOTO TERNTANK

DONSÖ NOVEMBER 2020

– Miljötänkandet är en gammal tradition hos oss. Vi var först med dubbelbottnar 1974. Det var långt före regelverket. Sedan ökade vi med dubbla sidor. Vi insåg tidigt att dessa insidor kunde användas till att eliminera smutsigt ballastvatten, vid hantering. Terntank var först med att beställa LNG-drivna produktfartyg 2013. Med våra nybyggda fartyg har vi redan minskat koldioxidutsläppen med 40 procent, genom

minskad bränsleförbrukning och LNG-drift. Vi bor och verkar i och på havet och har en historia med att använda ny teknik, både när det gäller säkerhet och miljö. Det gör att vi måste utföra transporterna till sjöss så rent och säkert som möjligt, säger Tryggve Möller, vd på Terntank.

Vill minska utsläpp med 85 procent

Det projekt som företaget nu driver går i korthet ut på att ha sex LNG/LBG fartyg i sin flotta, inom loppet av några år. Förut-

om maskiner med dubbla bränslen som kan köras på biogas (LBG) eller naturgas (LNG), får nybyggda hybridbatterisystem, samt land-el. Målet är en fossilfri shipping med hybridteknik och bioinblandning med fartyg som ska minska koldioxidutsläppen med 85 procent. Till detta kommer ett utbyggt digitaliseringssystem.

– Det vi håller på med nu är gigantiskt stort. Detta är fartyg som byggs långt ut över nuvarande krav och som är tjugo procent bättre än de krav som IMO kommer att införa 2025. Det innebär också att de är omkring tjugo procent dyrare att bygga. Det är en kostnad på omkring sju miljoner dollar mer per fartyg. Vi är lyckligt lottade för de kunder vi har nu verkar acceptera ett pålägg på priset, säger Tryggve Möller.

LNG bidrar i sig till en miljöeffekt, liksom bättre propellrar och en annan



Tryggve Möller

utformning av skroven. Enligt Terntank så har framdrivningseffekten reducerats med 40 procent.

– Skrovet är en fullständig revolution. Mindre vågor ger mindre motstånd och innebär att det krävs mindre energi. En annan sak är landström- och batterieffekt. Och när man slår över till biogas är vi nere på en väldigt liten förbrukning. Ju mindre energi vi använder i fartyget, ju mindre blir kostnaden för bunkers, påpekar Tryggve Möller.

Behövs samverkan för grön sjöfart

Men för att få hela ekvationen att gå ihop, behövs förändrade tariffer på exempelvis farledsavgifter. Plus en samverkan från aktörer som vill anamma en grön sjöfart, som exempelvis att fler hamnar levererar grön el, i en inte allt för avlägsen framtid.

– Vår utveckling går hand i hand med kunder, hamnar, Sjöfartsverket och fartygsagenter – allt för att kunna samköra och optimera fartygsoperationen för effektivitet och för miljö. Men staten bör göra mer, anser Tryggve Möller.

Han skulle gärna se att kostnaderna för olika miljöåtgärder delas på tre: rederiet, kunden och staten. Förslaget handlar bland annat om att Sjöfartsverket ger högre rabatter till de högsta CSI-fartygen (Clean Shipping Index), att hamnar premierar med miljörabatter och att det blir fasta latskostnader.

– Det tillsammans skulle skapa en större förståelse för miljön. Vi kan inte heller vänta på vad IMO skall komma fram till. Då är det bättre att EU inför de förslag som är uppe till diskussion. Terntank jobbar utifrån att det inom några år kommer att kosta att släppa ut koldioxid. **A S**



Just nu byggs två stora Ro-ro-fartyg i Kina, åt Wallenius SOL. De kommer att drivas med LNG/LBG och finnas i drift 2021. Men det mest spännande projektet stavas Oceanbird – ett segelfartyg med optimerad havssegling. Målet är att det skall lanseras 2024. FOTO WALLENIUS

GÖTEBORG NOVEMBER 2020

– Det är otroligt tigt tidsschema. Det innebär enormt stora utmaningar. Något som vi hela tiden varit övertygade om att de går att lösa. Men det här är en helt annan typ av fartyg, säger Carl-Johan Söder som är skeppsbyggare på Wallenius Marine.

Projektet Oceanbird går i korthet ut på att lansera ett helt nytt fartyg för biltransport över Atlanten. Precis som gamla

tidens segelfartyg skall det vara vinddrivet. I och med klimatförändringar och hårdare utsläppsregler satsar Wallenius Marine nu på ett vinddrivet oceangående fraktfartyg, eftersom man anser att vind är den mest intressanta energikällan för havstransporter.

– Det innebär att det tar längre tid att frakta över Atlanten, eftersom fartyget kommer att gå runt tio knop. Det gäller att få in det tänket hos kunderna. Det handlar om ett helt nytt helhetstänk som mås-

”Bland det största som kommer att hända i vår tid”



Carl Johan Söder
Foto Jakob Kutenkeuler.



te till när det gäller transporter. Men tiden börjar bli mogen för detta, tror Carl-Johan Söder.

Han är hoppfull eftersom han anser att timingen för ett projekt som Oceanbird är

betydligt bättre i dag än för bara fem, sex år sedan, eftersom miljömedvetandet har ökat både i branschen och hos kunden. Det finns en efterfrågan hos konsumenten på gröna alternativ på ett helt annat sätt i dag än tidigare.

– Visserligen binder man upp kapital och det kostar mer, plus att det tar ett par dagar mer att transportera gods över Atlanten med Oceanbird. Samtidigt sparar vi bränsle, så det blir inte mycket dyrare i transportkostnad per bil, förklarar Carl-Johan Söder och tillägger att det kommer att finnas utrymme för sex till sju tusen bilar på segelfartyget och att det kommer att ta mellan tio till tolv dagar, istället för nuvarande sju dagar för en biltransport över Atlanten.

En extrem teknikutveckling

Oceanbird har många ögon på sig, eftersom sjösättningen av den kan tolkas som

början på en ny era inom sjöfartsnäringen. Projekt Oceanbird utvecklas av Wallenius Marine tillsammans med KTH och SSPA, med ekonomiskt stöd från Trafikverket. Budgeten för hela projektet ligger på cirka 50 miljoner kronor.

– Det är en extrem teknikutveckling vi håller på med i Oceanbird. Vi gör det med en fantastisk kompetens; de tre ledande forskningsinstituten i världen, säger Carl-Johan Söder, skeppsbyggare på Wallenius Marine.

Det vinddrivna biltransportfartyget kommer att minska utsläppen med 90 procent jämfört med dagens biltransporter på samma nordatlantiska rutt. Designen är utformad för att få bästa seglingsprestanda. Det mest spektakulära är de enorma seglen, som uppfällda mäter 80 meter upp från fartyget. Varje segel skall dessutom kunna rotera 360 grader för att få ut det mesta kraftuttaget från vinden. Manövrerbarhet och stabilitet vilar på kombinationen av ett roder och ett komplext fensystem under vattenytan.

– Det här är en teknisk intelligens med en utveckling på högsta nivå. Ur mitt perspektiv är det här bland det största som kommer att hända i vår tid, i förändring av kommersiell shipping, påpekar Carl-Johan Söder.

Måste få till en prototyp

Den stora flaskhalsen just nu är att få till en prototyp som skall demonstreras. Att göra stora teleskopliknande segel är komplicerat att få till i designen.

– Vi håller på nu och testar med modellen som blir stor som en fritidsbåt, säger Carl-Johan Söder som vill lyfta fram betydelsen av kreativa miljöer för innovationer, just för långsiktiga satsningar i framtiden.

Innan dess kommer de två stora isklassade LNG-drivna Ro-ro-fartygen att levereras från varvet CIMC Raffles i Kina. Och IVL Svenska Miljöinstitutet, kommer att jämföra den nya fartygstypens miljöpåverkan med ett fartyg från den generation som i dag trafikerar rutten mellan Bottniska havet och hamnar vid Östersjön och Nordsjön.

– De närmaste tio åren tror jag att projekt av typ Oceanbird kommer att skapa en stor förändring och sätta snurr på industrin plus att hela kedjan aktiveras, där kunder kommer att fråga efter helt gröna produkter, säger Carl-Johan Söder. **A S**



1:a pris "Resting" Jörgen Språng, Kockstuart, Bit Okland, Sverige

Juryns motivering: Den vinnande bilden innehåller alla de delar vi sökt. Sjömannens ansikte och tomma blick återspeglar en mänsklig berättelse. Ett stilla ögonblick på sjön, där han förlorat sig i sina tankar. Bilden får oss att fundera – är han utmattad, tänker han på sin familj eller stirrar han bara på en fläck på skon? Kontrasten mellan den röda färgen och den dammigt fläckiga blå, och kombinationen av de raka och svängda linjerna skapar en perfekt fond för historien i mannens ansiktsuttryck.

Prisregn över svenska fotografer

Fyra priser av fem möjliga tilldelades svenska fotograferande sjömän, när Nordiska Fototävlingen för Sjöfolk 2020 avgjordes i Rødovre, Danmark den 12 februari. TEXT JIMMY ERIKSSON

RØDOVRE FEBRUARI 2021

Efter ett år där inget varit sig likt, hade det varit konstigt om nordiska fototävlingsfinalen varit det. Danska välfärdsorganisationen Sea Health & Welfare, SHW, stod för årets arrangemang i den rundvandrande tävlingen, till vilken 116 fotografer sändt in totalt 689 bilder. Från dessa hade nationella juryer sållat ut 15 bidrag från varje land. Dessa 75 bidrag stod nu för tävlan i den nordiska finalen.

Irene Olsen från SHW bjöd in juryn till kontoret i Rødovre och bildbedömningen kunde avhållas på ett säkert sätt. Efter drygt tre timmar hade juryn enats om vilka bilder som skulle premieras. När det var dags att tillkännage utfallet, fick det ske via videolänk i ett Teams-möte.

Juryn bestod av Liselotte Rasmussen, fotograf och konsthistoriker, samt Morten Tinning, museiinspektör och forskarstuderande på Museet for Søfart i Helsingør.

De båda domarna berättade att deras fokus låg på att välja ut bilder som både hade tilltalande mänskliga berättelser och teknisk kvalitet – ljus, färgsättning, komposition och inramning. De var eniga om att bilderna måste fånga ögat, röra hjärtat och uppmuntra reflektion. Juryn berättade också att de njöt av alla fina bilder och att det finns många bra fotografier som inte kommer att nämnas. Däremot förmedlar de ett hedervärt omnämnande till samtliga fotografer som deltagit i tävlingen.

När det kom till prisutdelningen stod det snart klart att Sverige var den stora vinnaren med hela fyra vinster på fem prisplatser. Tre av dessa stod den fotograferande kocken Jörgen Språng för, vilket förstås är en otrolig bedrift! Det är kanske på sin plats att nämna att samtliga bilder var helt avidentifierade vid visningen för juryn.

Tekniska chefen Mikael Söderholm har tidigare prisats i den svenska deltävlingen, men slog på "full ahead" och tog hem det nordiska andrapriset. Staffan Ahlstrand, från isbrytaren *Atle* fick också fina vitsord för den grafiska bilden "Åmning" och tilldelades ett hedersomnämmande.

Fototävlingen har även detta år engagerat många sjöanställda och inspirerat dem till att dokumentera sin vardag ombord. Vi arrangörer är övertygade om att engagemanget bidrar till en mer meningsfull tillvaro och är glada att kunna visa de otroligt fina bilderna för omvärlden.

J E

2:a pris



3:e pris



4:e pris



5:e pris



2:a pris "Hangning out on deck" Mikael Söderholm, Teknisk Chef, Wisby Pacific, Sverige

Motivering: Bilden betonar den kontinuerliga historien om människor på sjön. Även om bilden är modern, går hängmattan tillbaka genom historien och de oräkneliga sjömän som upplevt samma sak tidigare. Färgschemat och kompositionen hjälper till att lyfta upp sjömannen ovanför däck, i ett flytande och drömligt tillstånd.

3:e pris "Cramped" Jörgen Språng, Kockstuart, Bit Okland, Sverige

Motivering: Arbete, svårigheter och samarbete. Hopbitna tändar. En hjälpanande hand. Essensen av att arbeta till sjöss är att samarbeta för att alla ska gynnas och överleva. En hand för dig själv och en för fartyget. Det svartvita fotot förstärker alla nämnda delar.

4:e pris "Spacious" Jörgen Språng, Kockstuart, Bit Okland, Sverige

Motivering: Ett fantastiskt foto med höga konstnärliga kvalitéer. Fotografen gör det mesta möjliga av det sparsamma ljuset, medan den stående inramningen förstärker de vertikala linjerna. Ensamhet till sjöss. Det begränsade utrymmet. Trappklättrande och ensamhet gör sig bra tillsammans. Vi tycker att "ensamhet" hade varit en mer passande titel.

5:e pris "Anchor Chain" Harri Manninen, Teknisk chef, M/V Aura, Finland

Motivering: Ännu ett fantastiskt fotografi. Utmärkt i färg- och bildkomposition. Ett nästan kompletterande färgschema. Den rostiga kedjan symboliserar för oss hur sjöfartsbranschen länkar samman människor, kontinenter och kulturer. En stark länk kontrasterad av förfall.

Great hope for reducing climate impact

Sulphur emissions are down and investments in liquefied natural gas and biogas are up. There are many environmental projects underway, both large and small, but there is still a long way to go before climate-friendly shipping is a fact. And yet there is great hope for reducing climate impact in the shipping industry in the years to come. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

Representatives from the Swedish Ship-owners' Association believe that earmarked government funds should be distributed to special research and innovation programmes for energy-efficient and fossil-free shipping. Fossil-Free Sweden has already drawn up a roadmap to achieve its targets. Selma Brynolf, researcher at Chalmers with a focus on future fuels for shipping, remains optimistic.

"You feel positive when you hear about all the different initiatives that are going on. Many new ideas are being tested and there is a great deal of creativity in the industry, which is a great thing. But we must set clear, feasible goals for climate-smart shipping in the future. Within the next decade, we need to have decided on a future strategy so that we have time to develop new, environmentally friendly ships," she points out.

Wind energy looks promising

She focuses on three areas that she is convinced are necessary for the future. In general terms, ships can be propelled by hydrogen fuel cells or ammonia fuel cells, rechargeable electric batteries and wind power.

"Hydrogen is a useful power source for many applications but it needs to be cooled, and that is expensive. In this respect, ammonia could be a good alternative. It is also a gas but does not require as much energy to be compressed. Another exciting area is wind energy, utilised through sails on ships. This looks promising, although there may be delays involved while waiting for sufficient winds and it may not be possible to achieve more than ten to twelve knots. In any event, there is a huge potential for

reducing energy consumption, especially on long-distance routes and at ocean speeds," says Selma Brynolf.

Regulations have given results

In overall terms, then, things are moving in the right direction when we look at environmental and climate impact in the shipping industry. There are several important areas that must be considered, and four sectors in particular: regulations, costs, infrastructure and safety.

The major changes include the introduction of serious restrictions in the Sulphur Emissions Control Area (SECA) consisting of the Baltic Sea, the North Sea and the English Channel. According to a study by the Finnish Meteorological Institute, sulphur emissions have decreased by more than 80% since SECA was introduced. Nitrogen oxides are also being regulated more strictly in the shipping sector since they result in too many nutrients and acidify the marine environment, as well as causing harm to respiratory organs in humans and animals. The sulphur limit for global shipping has been reduced from a maximum of 3.5% by weight down to 0.5%. Overall, it can be said that emissions limits have been tightened on sulphur restrictions and NOx emissions.

"This shows that the stricter regulations have given results, since the sulphur content in fuel has decreased which in turn has reduced methane emissions, and investments in LNG (liquefied natural gas) have increased significantly in shipping, both in Sweden and around the world. When regulations are introduced, the issue becomes more important and is taken seriously," says Selma Brynolf.

But there are still contradictions in the



shipping sector. Protests seem to arise when regulations are felt to be unfair geographically, either nationally or globally. Opposition tends to come from organisations that are disadvantaged by the new rules.

"But regulations are an effective measure and in Sweden we are well-prepared when regulations become international. I think there will have to be costs involved though, if we want to have fossil-free shipping," Selma Brynolf explains.

There are different choices that are to some extent dependent on the type of shipping – freight, passenger or coastal shipping. Battery operation is efficient when it comes to coastal shipping because it is not necessary to convert electricity into fuel. The disadvantages of



batteries, though, are their high initial cost and components which are not good for the environment.

LNG, liquid natural gas, is widely available on the market right now but it is still a fossil fuel, so it needs to be replaced in the long run by LBG, liquid biogas.

"The LNG issue is very tricky because it helps to reduce environmental impact, but not climate impact," emphasizes Selma Brynolf.

On top of that, a further disadvantage of LNG is that there are often methane leaks. Although it is costly to keep this leakage down to zero, it is also interesting to see how we can develop carbon capture and storage.

"It is expensive to convert to LNG, though, so methanol or carbon-free fuels

may become more widespread. Carbon capture could provide some solutions, but unfortunately it is expensive," Selma Brynolf points out.

Hope we can decide on one solution

Selma Brynolf is working on a European research project, HyMethShip, which is looking into the costs and environmental impact of ships that operate on electro-methanol (methanol produced from water and carbon dioxide using renewable electricity). The methanol is separated on board into hydrogen and carbon dioxide, which can be stored as a liquid in pressurized tanks on board, brought ashore and used in the manufacture of new electromethanol. If everything goes as planned, the first ships to use electro-

methanol could be built around 2030.

"In ten years, we will know more about hydrogen as a fuel and whether ammonia is a good alternative. I really hope that we won't need to evaluate more new fuels all the time, and that we can decide on one good solution and build new ships on that basis. Until that time, we need to get support for pilot projects and new technologies. I think the situation would be better if there were fewer alternatives and a good infrastructure is put in place. Until then, we need to maintain our creativity with the help of grants that enable us to take risks."

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

Mercy Ships Race Wednesday 26 May



**Godby
Shipping**

Race



**Run
where
you are!**



Support Mercy Ships!

Virtual Maritime Day Thursday 27 May

**Online
sessions**

Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

Welcome to Mariehamn

Live event Thursday 11 November 2021

Sjöfartens Dag
MARITIME DAY



MEETINGPOINT MARIEHAMN
More information at www.sjofart.ax

Organizer

In co-operation with

ålands sjöfart





Postadress

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2020, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor 2020 finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

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



STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

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



IDRE

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

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

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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

Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Karl Huss – 08-518 356 10

Förbundsjurist i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungsportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ Ledarnas a-kassa 08-509 319 19

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

Fredrik Nylund
tel 0702-18 31 02

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

GOTA NETSS

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

KUNGÄLVs KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSEBÅT

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
e-post: fackrep.resselrederi@gmail.com

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

SJÖVÄGEN

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TERNTANK

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

TT-LINE

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

WALLENIUS

Vakant

VIKING LINE

Oskar Fahlén
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

Hjälp oss att rädda dig.

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



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

DET ÄR HÖG TID ATT BOKA DIN STCW-KURS!

BOKA DIN PLATS REDAN NU
WWW.OMC.NU

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

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

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



ÖMC

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