

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 4 JUNI 2022 ÄRGÅNG 11

NYHETER

**Riksdagen: Utred tonnage-
och stämpelskatten**

INTERVJUN CAREER EVENT

**Ledde mässa de
aldrig besökt**

NYHETER

**Fiffiga uppfinningar
belönades på 50-årsdagen**

TEMA

VALET 2022

PARTIERNA OM SINA VISIONER FÖR SJÖFARTEN • INTERVJU MED INFRASTRUKTURMINISTERN • TRE KORTA FRÅGOR

REPORTAGET

**"INTENSIVT,
OMVÄXLANDE
OCH FAMILJÄRT"**

ÖVERSTYRMAN JIMMY KLAUSEN TRIVS PÅ JOBBET I VENTRAFIKEN

Gör sjöbefälsyrket mer attraktivt!

JUNI

Studenterna har nyss haft mösspåtagning och förväntningarna på framtiden är stora. Några har redan fått klart med sin kommande arbetsgivare om sitt första befälsjobb medan andra fortsätter att söka lyckan efter sitt första arbete. Sjöbefälsföreningen är som vanligt representerade på studentmässorna Sjölog och Career Event, denna gång fysiskt till skillnad mot förra gången då det var digitalt, vilket jag är mycket glad över! Ett personligt möte eller en kontakt kan inte riktigt ersättas av ett digitalt verktyg. Förhoppningsvis kan vi fortsätta leva så här, i det "nya normala". Ett stort tack till alla er i projektgrupperna som var med och arrangerade detta! Glädjande nog var flertalet rederier representerade på både Sjölog och Career Event och jag hoppas innerligt att de också kan erbjuda anställning samt bra anställningsvillkor.



OSCAR LINDGREN

Vi som arbetstagarorganisation får höra väldigt ofta att det råder befälsbrist. Men är det en sanning med modifiering? Som arbetstagarorganisation har vi under senare tid varit inblandade i flera arbetsbristförhandlingar där befäl tyvärr blivit uppsagda. Uppkomsten till dessa är av varierande karaktär, men man kan konstatera att arbetstillfällena blivit färre men också att fler befäl finns tillgängliga på arbetsmarknaden. Dessutom har Skatteverkets tolkningar av 183-dagarsregeln avsevärt minskat arbetsmarknaden utomlands.

Så om det nu, trots allt detta, ändå är brist på arbetskraft så är det upp till bevis för redarna. Vad brukar andra branscher göra när det är brist på personal? Jo, göra yrket mer attraktivt. Höj lönerna, förbättra förmånerna och modernisera kollektivavtalen så att de harmoniserar med resten av arbetsmarknaden, där till exempel föräldra-

lön numera är standard. Vi ställer gärna upp med förslag om de behöver hjälp.

Men istället för att göra yrket mer attraktivt driver vissa redare just nu en kampanj där man vill korta ner utbildningstiden för att få ut fler i arbete. Men en ny utbildning på miniminivå påverkar inte bara de enskilda befälen som går utbildningen, utan alla svenska befäls goda rykte som högutbildade och kompetenta. Under flera år har Sverige gått i bräsch vad gäller kvalitet på utbildning samt kompetent befäl. Sverige har som flaggstat, och där har Sjöbefälsföreningen varit med i dialogen, tillämpat ett mer omfattande studiepaket utöver STCW-kraven. Detta är något som varje enskilt befäl kan stoltsera med i den internationella konkurrensen. Redarna kan redan idag anställa nyutexaminerade elever med ett STCW-paket toppat med ett "premiumpaket". Är detta inte intressant längre?

Förhoppningsvis kommer framtiden för svenskt sjöfolk diskuteras mer under Donsö Shipping Meet där vi kommer att vara med som utställare men också i dialogen om framtida sjömän. Idag seglar ungefär 100 stödberrättigade fartyg med svensk flagga i aktern och en av våra främsta prioriteringar är att förutsättningarna för fler svensklagade fartyg, praktikplatser samt arbetsplatser också ska finnas på plats. Under den senaste mandatperioden har vi dock inte kunnat se så många inflaggningar till Sverige som vi önskat. Något som vi gång efter annan har upplyst våra politiker om. Vi kan dock glädja oss åt att vi äntligen har fått gehör från riksdagen! I början av maj tillkännagav en enig riksdag för regeringen att både tonnage- och stämpelskatten bör utredas. Det betyder att två av Blå Tillväxts tre frågor nu är uppe på den högsta agendan. Vi kommer att fortsätta driva våra frågor, nu närmast i Almedalen i juli. Förhoppningsvis kan vi få fler politiker att sluta upp i våra tankar och göra svensk sjöfart mer synliggjord, i synnerhet inför riksdagsvalet i september. Sverige behöver fler fartyg och med dessa kommer även arbetstillfällena.

I nästa nummer av tidskriften kan jag med glädje avslöja att ni kommer att få möjligheten att lära känna vår nya ombudsman Malin Persson. Malin har en bakgrund som intendenturbefäl och kommer utöver ombudsmannafrågor arbeta med våra klubbar. Malin kommer närmst från en tjänst inom intendenturen och har gedigen kunskap inom fackligt arbete och jag är övertygad om att hon kommer att göra ett bra jobb hos oss. Hon kommer finnas på plats från och med 1 juni.

Välkommen ombord Malin!

sjöbefälen Nr 4

04 Nyheter

Många fiffiga idéer belönades på 50-årsdagen
Riksdagen: Utred tonnage- och stämpelskatten
Klubbarna möttes igen
Samtliga anställda i Star Cruises har sagts upp
Uppsägningar i Finnlines

10 Fackligt

Fackliga rättigheter, löner och svek
Vice ordförande har ordet

12 Reportaget: Ventrafiken

Hög trivsel på arbetsplatsen

16 Intervjun: Kitija Venevica

Ledde mässa de aldrig besökt

20 Tema: Valet 2022

S: "Jag tycker att de satsningar vi gjort har varit effektiva"
M: Vill se en helhetslösning för avgifter och skatter
SD: Vill skapa långsiktiga spelregler för sjöfarten
C: Efterfrågar en grön kustsjöfartsstrategi
V: Miljö och arbetsmiljö är viktiga frågor inom sjöfarten
KD: Svenska flaggen behöver konkurrens på lika villkor
L: Svensk sjöfart missgynnas av rådande skattepolitik
MP: Grön omställning genom statligt stöd

28 Kultur/historia: Harry Martinson

Hyllas i ny bok av Björn Larsson

30 In English: The Swedish election 2022

"I think the investments we have made have been effective"

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 9 Utgivningsdag 3 juni 2022

Ansvarig utgivare Oscar Lindgren

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2022

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

Framsidesbild Jimmy Klausen på Ventrafiken. Foto Claes Hall

TS-kontrollerad upplaga 6 100 ex

MEDLEM AV 



12

20



Totalt delades bidrag på över 680 000 kronor ut.

Många fiffiga idéer belönades på 50-årsdagen

För 50 år sen, på dagen, bildades Sveriges Sjömanshusstiftelse. Den 5 maj hölls den traditionsenliga belöningsdagen och på kvällen firades 50-årsjubileet på Vasamuseet. *TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF*

STOCKHOLM MAJ 2022

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har som syfte att främja utbildningsverksamhet, förbättra säkerheten, arbetsmiljön och trivseln ombord samt att belöna sjöräddningsinsatser. Ett sätt att åstadkomma det är den årliga belöningsdagen där stiftelsen delar ut bidrag till kloka, kluriga idéer som sjömännen kommit på och skickat in.

Först ut under dagen var fyra forskningsprojekt som alla fått stöttning av stiftelsen. Joakim Dahlman från VTI berättade om sin forskning "Psykisk ohälsa bland svenska sjömän" där han undersökt hur svenska sjömän mår. Näst på tur

var Sarka Langer från IVL Svenska Miljöinstitutet som berättade om bränslestudien "Bedömning av arbetsmiljö och säkerhet vid val av fartygsbränsle" som hon genomfört tillsammans med Cecilia Österman från Linnéuniversitetet. De har gått igenom ett antal bränslen och hur dessa påverkar sjömännens inomhusmiljö. Julia Burgén, som jobbar med maritim brandsäkerhet på RISE, redovisade sin forskning "Safe and suitable fire-fighting" där hon gick igenom om kraven är tillräckligt höga vid brand och om det finns nya risker med alternativa bränslen. Sist ut var Anna Olofsson, brandingenjör på RISE som berättade om projektet

"RoBound", som hon gjort tillsammans med Franz Evegren och Pierrick Mindykowski. Projektet handlar om brandavgränsningar i roro-lastutrymmet och hur bränder kan sprida sig där.

53 förslag hade skickats in

Prisutdelningen inleddes med arbetsbelöningsarna. Totalt hade 53 förslag skickats in från 28 olika fartyg, 19 olika rederier, av 45 olika personer varav 1 kvinna.

Reparatör Jonny Egerstad på *M/S Galaxy* fick 10 000 kronor för sitt förslag "Arbetsplattformar huvudmaskin" som går ut på att en särskild plattform som passar alla huvudmaskiner har tillverkats.

– När man skulle byta avgasbälgen så fick man stå på topplocket. Nu kan man koncentrera sig på att jobba istället för att balansera. Det blir mycket säkrare, sa han under utdelningen.

Styrman Johan Bäckström på *M/S Jehander*, som Sjöbefälen tidigare skrivit om i nr 7 2019, fick 40 000 kronor för sitt

bygge av en räls tillsammans med en modifierad lyft för motorcyklar, vilket underlättade betydligt vid byte av vibratorerna till skakbordet.

– Man måste jobba under lastrummet och det finns 16 vibratorer. Vi fick i uppdrag av vår nya ägare att intensifiera underhållet. Det är tungt att bära ut dem, de väger cirka 100 kilo styck, sa Johan Bäckström när han mottog priset.

Andre styrman Christian Jildermark på *M/S Stena Vision* fick 40 000 kronor för en smidig och säker sopsväng där sopkärlen kan fraktas utan att välta.

– Vi hade glasbingar på däck 7, de skulne ner till däck 3 men förvaringen skedde på däck 5. Då byggde jag den här ställningen som man kan köra soptunnorna på.

Styrman Beppe Sådén på *Svitzer Oden* fick 10 000 kronor för sin lösning att säkra en farlig sidoport.

Tekniska chefen Andreas Rönnqvist på *M/T Astina* fick 20 000 kronor för sin fiffiga lösning att hålla dörrarna till separatorrummet öppna utan att behöva surra fast dem. Han har satt dit magnetiska dörrhållare som matas från en lysrörslamparmatur via omformare till en hjälpkontakt. Vid ett brandlarm blir magneterna strömlösa och dörrarna stängs. På så sätt äventyras inte brandsäkerheten.

Matrosen John Ender, andre styrman Kalle Wärngren och motorelev Kristoffer Hylak på *M/S Stena Vinga* fick 45 000 kronor för sin flyttbara basketkorg som går att montera i lastrummet med hjälp av starka magneter.

Räddade en person ur vattnet

Sjöräddningsbelöningen på 20 000 kronor gick till besättningen på *M/S Skåne* för deras insats i Trelleborgs hamn den 17 februari 2021 då ett danskt mudderverk kantrade. Besättningen bemannade sin räddningsbåt och lyckades rädda en person ur vattnet.

Hedersbelöningarna på 20 000 kronor styck gick till Christina Wetterberg för sitt arbete som föreståndare för sjömanskyrkan och till Christer Lindvall som under många decennier drivit frågor om sjösäkerhet och förbättrade villkor för ombordanställda, bland annat som vd för Sveriges Fartygsbefälsförening. **SC**

Har du en idé som du skulle vilja skicka in till Stiftelsen Sveriges Sjömanhus? Gå in på deras hemsida och ansök senast den 31 oktober 2022.

Riksdagen:

Utred tonnages- och stämpelskatten

Den 4 maj tillkännagav riksdagen för regeringen att tonnageskatten och stämpelskatten på fartygsinteckningar bör utredas. Detta är två frågor som Blå Tillväxt har drivit länge och de välkomnar därför beskedet.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

Riksdagen beslutade enhälligt om två tillkännagivanden till regeringen gällande sjöfarten. Dels att regeringen ska utvärdera tonnageskattningssystemet och föreslå åtgärder för att utveckla systemet och dels att regeringen ska göra en översyn av stämpelskatten på fartygsinteckningar. Riksdagen föreslår också att regeringen ska titta på om skatten inverkar negativt på företagens omställning till mer hållbara investeringar.

– Inom Blå Tillväxt har vi identifierat att det är viktigt att även fartyg som är utsatta

för internationell konkurrens och bedriver trafik på Sverige ska kunna ingå i systemet. Det finns även andra justeringar som skulle behöva göras, exempelvis gällande verksam-

hetsområden, fartygsstorlek och hantering av obeskattade reserver. Riksdagens beslut är mycket glädjande och det är vår förhoppning att detta hanteras med snabbhet så att fler rederier och fartyg kan använda sig av systemet, säger Anders Hermansson, vd Svensk Sjöfart.

Sedan 2017 har antalet svenskflaggade fartyg ökat från 89 fartyg till 103 stödberättigade fartyg. Parterna i Blå Tillväxt bedömer dock att denna siffra skulle kunna bli betydligt högre om bland annat tonnageskatten utvecklas.

– Hela 90 procent av Sveriges import och export sker sjövägen och fler svenskflaggade fartyg behövs för att exempelvis säkerställa Sveriges försörjningsberedskap. Tonnageskatten är en nyckel i att detta sker och det är hög tid att man går



Oscar Lindgren

från ord till handling och inte bara föreslår åtgärder, utan även genomför dem, säger Oscar Lindgren, vd Sjöbefälsföreningen.

– Att svenskflaggade fartyg finns är helt nödvändigt för att säkerställa landets sjöfartskompetens. Tonnageskatten är en nyckel i detta och om systemet nu utvecklas så att fler kan ingå så hoppas vi att det leder till att fler rederier och fartyg blir svenskflaggade. Om regelverket exempelvis harmoniseras så att sjöinkomst, sjöfartsstöd och tonnageskattning får samma bedömningsgrunder har vi ganska snart en bra grund att stå på, säger Mikael Lindmark, kassör och ombudsman Seko Sjöfolk.



Mikael Lindmark

Hampus Hagman, som är riksdagspolitiker för Kristdemokraterna har ställt en skriftlig fråga till finansminister Mikael Damberg (S) som lyder: "Hur och när avser regeringen att agera i enlighet med de två ovan nämnda tillkännagivandena?"

Finansminister Mikael Damberg skriver så här i sitt svar:

"Tillkännagivandena bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Regeringen kommer att återkomma till riksdagen enligt sedvanliga rutiner med en redogörelse för hur tillkännagivandena har hanterats."



FOTO SVENSK SJÖFART

Anders Hermansson

FOTO SEKO SJÖFOLK

Klubbarna möttes igen

För första gången på tre år hölls Sjöbefälsföreningens klubbkonferens. Föreläsningar om allt från pension och arbetsmiljö till förhandlingsteknik mixades med gruppdiskussioner om klubbarbete.

– Det har varit en väldigt bra konferens. Det är viktigt att nätverka med andra klubbar. Någon annan kanske har lösningen på mitt problem. Jag tror att förhandlingsteknik skulle vi behöva mer av, säger deltagaren Joakim Carlsson från Stena Line. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM APRIL 2022

I slutet av april var det äntligen dags för Sjöbefälsföreningens klubbkonferens. Alla klubbar och kontaktpersoner var inbjudna för att vidareutbilda sig och nätverka med andra förtroendevalda. Sjöbefälsföreningens vd Oscar Lindgren inledde konferensen med att berätta om föreningen och dess historia. Sen tog ombudsman Johan Marzelius över och berättade om Sjöbefälsföreningens stadgar. Ombuds-



Under klubbkonferensen hölls flera föreläsningar på olika ämnen.

man Karl Huss förklarade hur klubbmailen fungerar och förbundsjuristerna Sandra Stens och Alicia Krossling berättade lite kort om varför GDPR är viktigt.

Först ut bland föreläsarna var Nils Brandberg från Trafikverket som tidigare var klubbordförande där och som nu är ordförande för Saco-S i Trafikverket, vilket han jobbar med på heltid. Han berättade om hur det fungerar på Trafikverket och hur han har jobbat som klubbordförande. Han kom också med ett värdefullt tips för att göra månadsmailen till medlemmarna

mer spännande, att man redan vid årets början kommer på ett antal teman, till exempel pension, arbetsmiljö, och så vidare. Näst på tur var Stena Lines före detta klubbordförande Sandro Chiesi som var med via länk. Han pratade om hur man som förtroendevald kan hantera personalärenden på ett bra sätt.

Efter lunch var det dags för Dan Wallberg från PTK som berättade om försäkringspaketet som finns i ITP, med tjänstepension, efterlevandeskydd, livförsäkring och sjukförsäkring.

– Den allmänna pensionen håller på att urholkas eftersom vi lever allt längre. Då blir tjänstepensionen viktigare. Totalt ska alla delar (allmän pension, tjänstepension och privat pensionsspar) ge cirka 70 procent av lönen, sa Dan Wallberg under sin föreläsning.

Sen var det dags för konferensdeltagarna att sätta sig i smågrupper för att diskutera den fackliga vardagen. Hur jobbar de olika klubbarna, och vad kan de lära av varandra? Det visade sig att det fanns många olika sätt att lösa olika situationer. Till exempel hur klubbarna får ut information till sina medlemmar så skilde det sig åt, många mailade ut information, men det fanns även andra kreativa lösningar, som en egen hemsida, en Facebookgrupp, att sätta upp det på anslags-tavlan och att själv åka ut och träffa sina medlemmar.

Ska ha det lite småtrevligt

Dag två inleddes på temat arbetsmiljö. Cecilia Österman från Linnéuniversitetet var med på länk och berättade om sin senaste forskning "Praktiskt arbetsmiljö-

arbete för en jämställd sjöfart" eller "Ogilla läget" som hon också kallar den.

– Man behöver bara kunna en enda paragraf i arbetsmiljölagen och det är första paragrafen i första kapitlet. Där står det att vi ska göra vad vi kan för att ingen ska bli sjuk eller skada sig på jobbet och så ska vi ha det lite småtrevligt, sa Cecilia Österman under föredraget.

Näst på tur var Johan Hartler från Chalmers som berättade om deras utbildning "bystander intervention" som är en del av säkerhetsutbildningen för eleverna. På svenska kallas metoden observatörsingripande.

– Utbildningar om kränkningar vänder sig traditionellt till förövaren (gör ej så) eller offret (stå upp för dig själv). Den här metoden tar ett annat perspektiv och fokuserar på omgivningen, berättade Johan Hartler.

Tanken är att man som observatör kan ingripa, antingen under tiden det händer något till exempel genom att direkt säga ifrån eller genom att bara byta ämne. Eller också efteråt, genom att prata med förövaren och/eller offret.

Sist ut var föreläsaren Joakim Aare från Yesbridge som pratade om förhandlingsteknik.

– Innan förhandlingen sätter man upp sitt idealmål och reträttmål. Idealmål är det bästa scenariot och reträttmål är det sämsta jag kan gå med på, sa Joakim Aare.

"Skönt att träffa folk som har kunskap"

Efter konferensen var deltagarna positiva till att de äntligen fick träffas igen.

– Jag tycker att det har varit jättebra! Trevligt att kunna träffa andra och plocka saker från dem och att förbättra kontaktytorna. Sen har det varit väldigt bra föreläsningar. Den om förhandlingsteknik och Cecilia Österman var riktigt bra, gärna mer av dem, säger Daniel Almgren från Blidösbolaget.

– Arbetsmiljö är en väldigt viktig del, det är grunden till en bra arbetsplats. Det var jättenyttigt att prata med de andra rederierna om klubbverksamheten. Det är ingen som har lämnat över till mig så det är väldigt skönt att träffa folk som har kunskap, säger Linda Öhrbom från Styröbolaget. **S C**

APROPÅ UTREDNING AV TONNAGESKATTEN:



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

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Varselgardin varnar för stängd lastlucka

Efter en olycka där en terminaldragtruck kört in i en lastlucka ner till underrummet, tillverkade tekniske chefen Thomas Gustafsson en varselgardin som varnar när endast den ena av de två lastluckorna är öppen. För det belönades han med 5 000 kronor av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

För ett par år sedan inträffade en olycka på en av DFDS blomsterbåtar. Det var föraren i en terminaldragtruck, eller tugmaster som de också kallas, som under lastning inte såg att bara den ena av de två luckorna ner till underrummet var öppen. Han körde rakt in i kanten på den stängda luckan med allvarliga skador som följd.

– Jag tror att han klarade sig, men han blev nog rejält omskakad för hela styrhytten var alldeles tillknycklad, säger Thomas Gustafsson, teknisk chef ombord roro-fartyget på M/S Begonia, systerfartyg till fartyget där olyckan inträffade.

När Thomas Gustafsson läste om händelsen i rederiets interna incidentrapport fick han genast upp en bild i huvudet av hur liknande olyckor skulle kunna undvikas i framtiden. Han letade fram det material som behövdes och skred till verket.

”Jag tror att han klarade sig, men han blev nog rejält omskakad för hela styrhytten var alldeles tillknycklad”

– Jag tog en avspärrningskedja i plast med röda och vita länkar och gjorde en gardin av den. Sedan svetsade jag på tre ringar i en balk på undersidan av luckan, där finns det mycket material att svetsa i. Sedan var det bara att öppna upp de översta länkarna i kedjan och haka fast i ringarna.

För att ytterligare öka effekten av säkerhetsgardinen förstärkte Thomas Gustafsson konstruktionen med material som reflekterar ljus.

– Jag klippte till solasreflexer som jag tejpad fast på gardinen. Tugmasters har kraftiga strålkastare fram som gör att gardinen syns extra tydligt med solasreflexerna på.

Begonia trafikerar linjen Göteborg – Gent, med enstaka av-



Thomas Gustafsson är teknisk chef på M/S Begonia. Han har arbetat i rederiet sedan 1991.

stickare till norska Brevik. En ordinarie resa tar runt 32 timmar, berättar Thomas Gustafsson, inklusive manövrarna in till respektive hamn. Begonia, liksom övriga sex fartyg i samma serie, har en fast ramp ner till underrummet. Under överresan är öppningen ner till underrummet stängd. För att kunna köra ner med ett fordon behöver båda luckorna vara öppna, men vid olyckstillfället var alltså den ena luckan slutet. Thomas Gustafsson tror inte att en sådan olycka skulle kunna ske med varselgardinen på plats. Den ger inte bara en tydlig varning om att en lucka är stängd. Varselgardinen följer också med luckans rörelser vilket gör att den inte kräver någon extra åtgärd för att användas.

– Om man av någon anledning bara öppnar en lucka eller om lucköppningen avbryts av ett tekniskt fel, ska man hänga upp en avspärrningskedja eller ställa fram en kon. Men då måste någon göra det också. Varselgardinen finns där hela tiden och fällt ut automatiskt.



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2023

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2022. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se.

Samtliga anställda i Star Cruises har sagts upp

Den 17 maj skickades uppsägningar ut till samtliga som var anställda i Star Cruises AB och i slutet av maj upphörde alla anställningar i bolaget. Uppsägningarna beror på att fartygsägaren, Genting Hong Kong, länge haft ekonomiska problem och nu befinner sig under rekonstruktion. De som leder rekonstruktionen, så kallade Provisional Liquidators, har beslutat att de tre kvarvarande fartygen, *SuperStar Gemini*, *SuperStar Aquarius* och *Star Pisces*, ska skrotas för att få in pengar till bolaget. Totalt berörs cirka 100 svenskar av uppsägningarna, men endast cirka 20 personer är kvar i Star Cruises. De 20 personerna kommer att få ut alla sina lönefordringar. Resterande cirka 80 personer har fått nya anställningar i bolaget V-ship, som har tagit över bemanningen av fartygen *Genting Dream*, *World Dream* och numera också *Explorer Dream*. De fick ut sina lönefordringar i samband med att de gick över till sin nya arbetsgivare.

Små förändringar i handelsflottan

Antalet handelsfartyg på minst 100 brutto i det svenska skeppsregistret uppgick till 317 fartyg den 31 december 2021, vilket är samma antal som under 2019 och 2020. Det visar ny statistik från Trafikanalys.

– Antal fartyg i den svenska handelsflottan har varit relativt stabilt under de senaste åren. Den svenskregistrerade fartygens andel av den totala världshandelsflottan var oförändrat 0,2 procent 2021 jämfört med 2020, mätt i kapacitet (brutto-dräktighet), säger Henrik Petterson, projektledare på Trafikanalys, i ett pressmeddelande.

Den svenskregistrerade handelsflottan bestod av 630 fartyg år 2021, varav 317 fartyg var på minst 100 brutto. Däremot har de minsta handelsfartygen, under 100 brutto, minskat de senaste 10 åren. Under 2021 minskade de med 12 fartyg.

Uppsägningar i Finnlines

Som en följd av att ropaxfärjan *Finnclipper* flaggats ut så varslade Finnlines om uppsägning i slutet av mars. Sjöbefälsföreningen har suttit i arbetsbristförhandlingar med rederiet, som nu är avslutade. Initialt varslades 27 befäl men under förhandlingarna kunde dessa minskas till 19 befäl.

– Det känns naturligtvis otroligt tråkigt när våra medlemmar blir av med sina arbeten. Men jag är tacksam över att vi kunde hitta en lösning tillsammans med rederiet som räddade åtta personers jobb, säger Lennart Jonsson, förhandlingschef på Sjöbefälsföreningen som lett förhandlingarna.

Sjöbefälsföreningen och Finnlines enades även om att förlänga uppsägningstiden för de med kortast tid, från två månader till cirka fyra och en halv månader.

– Det här kunde möjliggöras av en solidarisk handling av de som inte omfattas av arbetsbristen och har stora ledighets-saldon. De får lägga ut en del av den ledigheten under en tid för att ge de uppsagda en möjlighet att stanna kvar så länge som möjligt. Ju längre uppsägningstid desto större möjlighet att i slutändan av denna tid kunna erhålla en återanställning.


Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

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

Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



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

FRÅN VISION TILL VERKLIGHET



Stena Elektra
Ett fossilfritt fartyg för framtiden



Stena Teknik
CARE, INNOVATION & PERFORMANCE

Fackliga rättigheter, löner och svek

I arbetet med att upprätthålla sjömäns rättigheter förekommer inte bara normala åtgärder utan även att arbeta mot det som ligger utanför vad som är acceptabelt. Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde ger några bilder på vad som kan förekomma.

En sen eftermiddag i mars 2017 kommer sjömannen Faro Wang hem till sin familj i kuststaden Yongsin i Taiwan. Hans två döttrar, son och fru som längtat tar emot honom med glädje. Han har varit borta i långa sex månader för arbete som manskap på ett panamaflaggat skepp i internationell sjöfart. Faro tillhör en familj som varit på sjön i många släktled tillbaka och har växt upp på sin fars fiskebåt i farvatten runt Taiwan.

Företräder sjömän om löneskulder

I Göteborg i april 2017 kommer strax efter lunch en blöt jurist Andersson gående genom ingången till tingsrätten. Regnet öser ner, han har glömt paraplyet på kontoret. Han företräder i ett mål en grupp sjömän från Taiwan och Filippinerna angående löneskulder. Det är ett rederi som inte har betalat enligt ett kollektivavtal med ITF:s villkor. Avtalet hade träffats i Spanien av det spanska sjöfacket. Nu krävde det svenska sjöfacket betalning enligt avtalet. Fartyget kom till Göteborg tre månader tidigare och vid en inspektion visade det sig att rederiet struntat i att betala enligt avtalet.

Andersson är övertygad om att detta blir ett lätt mål, avtalet var tydligt, lönekraven var uträknade i detalj och fullmakter hade skrivits på av alla sjömännen ombord vid besöket i Göteborgs hamn. En av dessa sjömän var Faro Wang.

Vad Andersson inte visste var att dagen efter att Faro Wang kom hem i mars så knackade det på dörren. Hans dotter springer och öppnar och ropar på sin far som vilar i soffan. ”Pappa det är en man

här som vill prata med dig.” Faro går dit och känner igen mannen från det bemanningsbolag som han får sina sjöjobb av. Agenten presenterar sig och berättar kortfattat att han vill att Faro skall skriva på en fullmakt för rederiets advokat att företräda honom i alla Faros tvister om lön med mera. Faro förstår först inte men agenten förklarar tydligt – vill han ha mer jobb ska han skriva på. Faro misstänker att det har att göra med de krav som det svenska sjöfacket har ställt mot rederiet. Men Faro ser inga möjligheter att vägra skriva på.

Hinder för förhandling

Domarna i tingsrätten samlas och sjömannens jurist Andersson och rederiets jurist, advokat Vange, presenterar sig. Ordföranden ställer den ordinarie första frågan i alla förhandlingar ”föreligger det något hinder för förhandling?”. Andersson svarar nej men Vange ställer sig upp och säger ja – jag har fullmakter att företräda sjömännen. Denna överraskande information slår alla med häpnad. Ingen i rättssalen har tidigare upplevt att ett motpartsombud presenterat fullmakter att ta över ett krav som var riktad mot denne. Vange tar fram de nya fullmakterna och ger in dem till domstolen. Vange yrkar på att alla yrkanden från sjömännen återkallas. Andersson återfår efter ett tag fattningen och stirrar stint advokat Vange i ögonen och säger ”Du som advokat ska inte nedlåta dig till detta beteende – att troligen under tvång tvinga sjömännen att skriva fullmakter till rederiets advokat, detta står i strid med grundläggande

rättigheter och din goda advokatsed.” Andersson yrkar att de nya fullmakterna är ogiltiga och att målet ska ajourneras och sättas ut till ny förhandlingsdag.

Alla är lika osäkra

Nu i april har Faro Wang mönstrat på igen på rederiets fartyg och befinner sig i hamnen utanför London. Han känner inte till vad som hänt i Göteborgs tingsrätt men han och hans kamrater ombord misstänker att de inte kommer att få de löner som det nya kollektivavtalet innebär.

ITF:som har sitt huvudkontor i London, har nu fått information om rederiets åtgärder med fullmakterna. De skickar inspektör Milton direkt ner i hamnen för att ta sig ombord på fartyget och prata med sjömännen.

I hamnen får Faro Wang och hans kamrater ombord information av Milton. Faro ser på sina kollegor och undrar hur de vill göra. Alla är lika osäkra. Milton försöker övertyga. Först efter stor tvekan, eftersom de är rädda för vad rederiet ska göra och deras framtida arbete som manskap, så går de med på att skriva under nya fullmakter för jurist Andersson.

Den fortsatta förhandlingen i tingsrätten är smärtsfri, en stukad advokat Vange kan inte bestrida de välgrundade kraven från Faro Wang och hans kamrater ombord. Domstolen dömer rederiet att betala ut Faro Wangs lönekrav. **S G**

Sjöbefälsföreningen stöttar genom ITF:s hamn- och sjöfartssektioner i FOC-kampanjen där inspektioner utförs ombord på bekvämlighetsflaggade fartyg. Namnen på personerna ovan är fingerade men motsvarar de som är del av processer inom FOC-kampanjen.

Vice ordförande har ordet

Varför är så många rädda för ordet pension? Eller rättade sagt, allt som hör pensionssparandet till. Det är ofta jag hör att man upplever det som en djungel, en massa obegripligt nonsens som är svårt att greppa och få en bra överblick över. Detta oavsett vilket yrke man har eller var i åldersstegen man befinner sig. Dock upplever jag att de som har mest att tjäna på att ha kunskapen, de som är något yngre, är mest skrämda för allt som hör pensionssparandet till. Varför upplever folk förkortningar som PPM, ITPK, ITP och IPS som rappalkalja? Som något skrämmande som upplevs som obegripligt. Hur skall man få folk att ta till sig informationen, att vilja läsa på och göra det attraktivt?

Och så är det den där tjänstepensionen, den är många mycket okunniga om. Har jag det?? Tjänstepension får du från din arbetsgivare, och omfattas du av ett kollektivavtal på din arbetsplats så kan du vara säker på att du har tjänstepension och på så sätt sova lite godare om nätterna. Tjänstepension innebär att arbetsgivaren betalar in en viss procent av din lön till din pension.

Jag känner mig ofta som en utomjording, då jag pratar om pensions-sparande eller bara råkar närma mig ämnet. Jag ser hur det jag säger lika gärna kunde vara på ett annat galaktiskt språk. Jag tror att när många väl sätter sig ner och läser på så är det alldeles för sent i livet. Det vore bättre att komma till insikt tidigare och kunna göra små saker åt det redan i unga år.

Självklart finns det mycket som påverkar olika personers möjligheter att pen-

sions-spara. Dock så tror jag att kunskapsbristen och kunskapstristessen sätter mest käppar i hjulet för att få en ok (vill inte skriva bra) pension. Kan någon komma på hur man får detta ämne att bli intressant och attraktivt? Eller skall man börja ha "vuxenkurser" i högstadiet med allmänbildning om saker som pension, bostadslån, lån, försäkringar, med mera.

Innan jag lämnar detta ämne helt, så vill jag också lyfta att en stor nackdel för många av oss sjömän är att vi inte kan löneväxla i Sverige. Vi får inte ta del av något som är en självklarhet för många som jobbar på landbacken. Det känns diskriminerande att vi som har vatten under fötterna inte kan ha samma möjlighet att få en bättre pension än de som har fötterna på landbacken. Jag skulle med glädje växla hälften av mitt vederlag och överskjutande semester till en större pensionsinbetalning.

Nu över till ett helt annat ämne, ett mycket tråkigt sådant, då det nu har hänt igen, i våra hemmavatten. Ett oljeutsläpp. Smutsiga oljiga klippor, stränder och fåglar. Men det mediala intresset verkar mest hamna på västkusten. Något större utrymme har det hittills inte fått i resten av mediasverige. Så här en vecka senare så verkar utsläppets storlek fortfarande vara okänt. Trots att man redan i tidigt skede hade information om hur, var och när det inträffat så verkar volymen vara okänd. Det verkade som ett mindre spill när man följde bevakningen i början, som talade i liter, men när det nu börjar talas i kubikmeter så verkar det fått en annan omfattning.

Det är inte så många år sedan sist när jag slängde badkläder efter att fått tjockolja på dem efter ett bad på västkusten. Så denna sommar lär det ju bli "skräpbadkläderna" och tråkiga minnen från barndomen då detta var mycket vanligt förekommande; fläckar på både naturen och oss som vistas i den. Hade hoppats på att slippa uppleva detta igen. Hade hoppats på att detta var något som tillhörde historien, och om det skulle hända igen, skulle ske i mycket, mycket små omfattningar och det hade stannat på liter och inte kubik. Så får vi även ta att damma av de gamla husmorstipsen om att alltid ha smör med sig på badutflykterna. Funkar dock bättre på människor än på syntetbadkläder.

Önskar så här inför sommaren, detta valår, att sjöfarten får ta positiv plats i valdebatten. Att vi syns både på regional och nationell nivå. Att vi Sjöfolk och hela Sjöfartsklustret får en plats i debatten som leder till fler jobb, mer utbildning och till fler svenska fartyg och svenska jobb.



ANNELIE HAMBERG

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

Hög trivsel hos Ventrafiken



En tillvaro utan havet är otänkbar för Jimmy Klausen. – Intensivt, omväxlande och familjärt. Jag ångrar inte en sekund att jag en gång i tiden valde sjöfarten, säger Jimmy Klausen överstyrman hos Ventrafiken. Han och befälskollegorna är färska medlemmar i Sjöbefälsföreningen. TEXT JOHAN ERICHS FOTO CLAES HALL

LANDSKRONA MAJ 2022

Turen mellan Landskrona och Ven bjuder på två helt olika siluetter. Backiga Ven med sina välkomnande små hus inramade med friskt gröna plättar och vindpinad vegetation. Landskrona med sin klassiska industrisiluett där vattentorn, hamnkranar och numera vindmöller dominerar. Mellan dessa platser har Jimmy Klausen sin arbetsplats. Även sträckan och dess omkringliggande vatten bjuder på omväxling. Mörka vintrar med sparsam trafik och tystnad. Motsatsen är sommaren efter midsommar då Ventrafiken sätter in båda sina färjor, *Uraniborg* och *Stjerneborg*. Sommaren är fylld av liv - ombord, iland och till sjöss. I området samsas stora handelsfartyg, fritidsbåtar, danska passagerarfartyg, nöjesfiskare och turfiskebåtar.

– Alla årstider har sin tjusning även om våren och sommaren är mina favoriter. Det är härligt med fullsatt båt och en kaj full med väntande passagerare, berättar Jimmy Klausen, från bryggan på *Uraniborg*.

Arbetstiderna är en stor fördel

Tidigt fascinerades Jimmy Klausen av havet.

– På somrarna när jag var barn så campade vi i Barsebäck. Pappa hade en båt och vi var alltid ute och fiskade. Jag bestämde mig tidigt att jag ville göra någonting med havet men visste inte vad. Efter tips av en klasskompis sökte jag in på dåtidens energiprogram på högstadiet och sedan rullade det på med uppdrag till sjöss och därefter Sjöfartshögskolan i Kalmar och studier till sjöbefäl.

– Jag har alltid älskat havet. Få har sådana upplevelser i sitt arbete som havet erbjuder. Soluppgång, solnedgång, stjärnklart, även väderskiftningar, det är nästan alltid härliga upplevelser.

Jimmy Klausen är en bra symbol för den yrkesromantik som så ofta förknippas med sjöfarten.

– Jag har funderat på vad jag skulle göra annars men det finns inget som, enligt mig, kan konkurrera ut havet som arbetsplats.



Idylliskt och lugnt sommartid. Men höst och vinter kan Bäckviken på Ven vara besvärligt att lägga till i.
– Den sydliga vinden kan vara så hård att vi inte kan lägga till utan får vända hem till Landskrona igen, berättar Jimmy Klausen.

En annan fördel som Jimmy lyfter fram är arbetstiderna.

– Sju till fyra-jobb är inget för mig. Visst, du är ombord flera dygn i sträck men då har du också fritid ombord. Dessutom är du helt ledig när du går i land. Det arbets-sättet passar mig utmärkt, säger Jimmy.

Vakterna idag är fredag lunch till måndag morgon, onsdag lunch till fredag lunch och sedan måndag morgon till onsdag lunch. Alla pass med övernattningar ombord vid kaj i Bäckviken.

– Efter det är vi lediga från onsdag till fredagen veckan efter. Det är tre vakter som rullar runt.

Längsta passet är tisdagar och torsdagar.

– Från klockan 5 på morgonen till klockan 22.30 på kvällen. Intensivt men sedan har vi ledighet att vila upp oss på.

Jobbade inom off-shorebranschen

Tidigt vände sig Jimmy vid den koncentrerade uppdelningen av arbetspass och ledighet.

– Jag jobbade tidigare med transporter

inom off-shorebranschen i Norge, till plattformbyggena och då var det fyra veckor på och fyra veckor av.

Ett av de första styrmansuppgifterna var ett supplyfartyg hos norska OSM Maritime.

– Det handlade om supply till oljeplattformarna och ankarhantering.

Åtta år blev det totalt i Nordsjön.

– Ett häftigt uppdrag. Jag gillade att manövrera runt plattformarna. Du fick tänka till och hela tiden ta hänsyn till väder och vind, mycket samspel med besättningen. Även om det många gånger var krävande och avancerat så hade det sin tjustring.

Därefter blev det hemmaplan och Landskrona.

– Det passade bra med mina familjeförhållanden och jag startade 2017 som fast överstyrman hos Ventrafiken. Dessförinnan blev det en kort period med uppdrag hos lotsarna men även en del turer som kapten på turfiskebåtarna i Landskrona.

Många turister och semesterfirare

Ventrafiken är en i jämförelse liten arbetsplats. Inrutade rutiner och i stort sett samma besättning. Hur bibehåller man en god trivsel och en god stämning ombord?

– Det är bra att kunna snacka med varandra och gärna lägga in lite extra, det kan vara lite extra hämtmat, kanske någon After Work ibland. Det behövs inte så mycket mer. Skulle det inte fungera personligt så är det viktigt att sätta arbetsstämningen först och helt enkelt respektera att man är olika.

I samband med Valborg brukar passagerartrafiken så smått ta fart. Under vinterhalvåret är det mest pendlare men sommarmånaderna lockar många turister och semesterfirare. Högsäsongen startar efter midsommar.

– Det är kul med mycket folk, intensivt och vi får hjälpas åt för att det ska fungera.

Vinterhalvåret är annat.

– Mörkt, men det är bara 30 minuters resa och det underlättar. Hösten kan bjuda på blåst men också fin sikt. En klar

dag ser vi Öresundsbron i söder, Köpenhamn i väst och Helsingör och Helsingborg norrut.

Landskrona är det i regel inga problem att gå in i oavsett väder. Bäckviken är värre.

– Har vi stark sydlig vind så finns risk för så höga vågor att det blir svårt att lägga till eftersom det tar tid för rampen, som är oljestyrd, att hinna med. Det händer att vi tvingas backa och köra hem till Landskrona igen. Det är inte ofta och pendlarna är duktiga på att följa väderleken och känner till när det är risk för avbrutna turer.

Slipper vända i hamnarna

Jimmy kör både *Uraniborg* och *Stjerneborg* (som sätts in under högsäsong och när *Uraniborg* är på service). Båda är passande döpta till namn knutna till den danske astronomen och vetenskapsmannen Tycho Brahe som hade sitt kombinerade slott och observatorium på Ven.

Uraniborg är en så kallad ”double-ender”. En propeller som kan vridas 360 grader, azipod, är monterad i respektive akter.

Tekniken ökar manöverförmågan och flexibiliteten och fartyget slipper att vända i hamnarna.

Minimibesättning är två befäl och två matroser. En av matroserna har nödvändig maskinutbildning.

”Jag har funderat på vad jag skulle göra annars men det finns inget som, enligt mig, kan konkurrera ut havet som arbetsplats.

– Vi har en tekniker i land som rycker in när det behövs.

Fartyget är idag helt dieseldrivet.

– Just nu har vi ett pågående forsknings-

projekt med RISE (tidigare Statens Provningsanstalt) som har installerat ett Blue Flow Energysystem som mäter alla koldioxidutsläpp och vår energikonsumtion. Det motiverar oss att köra ännu mer miljövänligt. Genom att vi är kommunalt ägda tror jag att det finns ett ganska starkt intresse att på sikt konvertera till batteridrift även om det kostar en del. Men tekniska problem som laddningsmöjligheter måste lösas och det kanske inte är helt lätt, säger Jimmy.

Hur mycket tänker du på miljöaspekten när du står på bryggan och ska ta hänsyn till mycket annat?

– Genom att vi har Blue Flow så kör vi ecodriving. Det är starkt fokus och det är tidtabell i kombination med miljövänlig drift som gäller. Ambitionen är att hela tiden testa för att hitta optimal fart och lägre energiåtgång.

Fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn och tunnel diskuteras mellan Helsingborg och Helsingør. Kommer färjetrafiken att finnas kvar eller blir det fast förbindelse även här?

M/S URANIBORG

Byggår 2012

Varv Stocznia Gdynia S.A (skrovet. A/S Hvides Sande (utrustning))

Längd 49.95 meter

Lastkapacitet 16 personbilar

Passagerarkapacitet 394 passagerare



– Vi kommer att finnas kvar, 300–400 personer som är fast boende räcker inte för att bygga en fast förbindelse, det blir alldeles för dyrt.

Samhällsnyttig verksamhet

Ventrafiken klassas genom sitt transportuppdrag som en samhällsnyttig verksamhet och ingår i kollektivtrafikenätverket i Skåne.

– En bra arbetsmiljö ombord och en trivsamt arbetsplats är viktigt så att vi får så låg frånvaro och så få skador som möjligt, för att kunna undvika trafikstörningar. Problemet idag kan vara att hitta vikarier under sommarssemestern.

Ventrafiken ägs av Landskrona kommun och får ekonomiskt bidrag av Region Skåne.

När *Uraniborg* 2012 anlände till rederiet fanns stora planer på att utveckla verksamheten.

– Som mest hade rederiet fem fartyg och det fanns visioner om att utveckla en charterverksamhet. Men det blev ingen större framgång, berättar Jimmy Klausen.

Efter kort tid drogs verksamheten ned och koncentrerades till huvuduppdraget att utföra person- och fordonstransporter mellan Landskrona och Ven.

Är färsk medlemmar

Den lokala sjöbefälsklubben heter Ventrafiken. Michael Olsson är ordförande och Jimmy Klausen är vice ordförande.

– Vi är färsk medlemmar och håller på att lära oss.

Tidigare var Ventrafikens befäl med i Vision men ansökte om medlemskap i Sjöbefälsföreningen 2021.

– Sjöbefälsföreningen är något annat, bra kontakt och full support. Det känns mycket bättre att ha Sjöbefälsföreningen i ryggen än Vision. Vision saknar erfarenhet av en arbetsplats som vår. Sjöbefälsföreningen känns mycket mer naturligt för oss och vi ser verkligen fram emot att sätta oss in i alla procedurer.

Är det några viktiga lokala frågor som står på dagordningen?

– Nej inget aktuellt. Vi håller på att lära oss det fackliga arbetet och nästa stora aktivitet är löneförhandlingarna våren 2023.

Hur har det nya medlemskapet påverkat det fackliga intresset?

– Sedan vi startade med en lokal klubb så har intresset ökat, och vi hoppas givetvis på att växa, säger Jimmy Klausen. **J E**



– Det är ett härligt och omväxlande uppdrag, säger Jimmy Klausen, överstyrman på Ventrafikens *Uraniborg*.




Ventrafiken seglar året runt. 380 bofasta öbor har färjan som sin länk till fastlandet. Sommartid är den vackra och sparsamt bebyggda ön ett flitigt besökt resmål.



– Det blir en del kontorsarbete inte minst med fokus på att försöka utveckla drift och verksamhet. Nu handlar mycket om hur vi kan förbättra det bränslesparande program vi genomför i samarbete med RISE, berättar Jimmy Klausen.

Ledde mässade aldrig besökt

A photograph showing three people in professional attire standing in a room. In the foreground, there is a large, ornate brass compass with a wooden handle. The compass face is yellow with red and black markings, and it has the text 'J. HARPER & CO. N.Y. NEW YORK, U.S.A. 9-773-04' at the bottom. The three people are standing in a line, looking towards the right. The man on the left is wearing a dark suit and a headset. The woman in the middle is wearing a dark blazer over a white shirt and glasses. The man on the right is wearing a dark suit and a headset. The background is a bright, modern interior with large windows and a blue wall.

För första gången på tre år genomfördes studentmässan Career Event på plats på Sjöfartshögskolan i Kalmar. Mässan var en succé, särskilt med tanke på att ingen i projektgruppen någonsin varit med på mässan själva. Sjöbefälen har fått ett snack med projektledaren Kitija Venevica, som går tredje året på sjökaptensprogrammet. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO PROJEKTGRUPPEN

KALMAR MAJ 2022

Hur gick mässan?

– Det gick jättebra, över förväntan! Det var så himla kul att se alla företag på plats i år. Det gick superbra, studenterna kom dit och det flöt på bra.

Det här är den första fysiska Career event på tre år, hur kändes det?

– Det kändes nervöst i början. Projektgruppen har aldrig varit på Career event så det var svårt att se framför sig hur det skulle gå.

När bestämde ni er för att det skulle bli en fysisk mässa?

– Det var i januari-februari som vi bestämde oss. Det var fortfarande oroligt då kring restriktionerna. Men kring den 9–10 februari så öppnade Sverige igen och då sa vi att 'då kör vi'.

Hur var stämningen på mässan?

– Stämningen var väldigt bra, alla var glada och jag tror inte att någon i projektgruppen har hört något negativt under dagen.

Vad är ni mest nöjda med?

– Vi är nöjda med allt! Efter tre års uppehåll hade vi inte kunnat göra det bättre än vi gjorde.

Var det något som inte gick som ni hade tänkt er?

– Det var väl själva upplägget på mässdagen, där vi hade aktiviteter för företagen med simulatorrally. Alla företag kunde tävla på en bana och den som fick snabbast

tid vann ett pris som delades ut på bankeketten. Vi hade gjort ett roterande schema för företagsvärdarna som skulle hålla i simulatortid men det schemat höll inte. Men simulatorrallyt gick jättebra och uppskattades jättemycket vilket var kul att höra.

Hur många utställare och besökare var det i år?

– Det var 37 utställande företag och runt 95 personer som var utställare. Jag har ingen siffra på besökarna, men de mest aktiva timmarna var mellan 12–14. Det var inte för packat med folk utan lagom många besökare.

Hur har ni jobbat med förberedelserna?

– Vi har haft våra företagskontakter som har haft kontakt med företagen. Sen har vår grafikansvarige gjort vår hemsida och katalogen, med hjälp av information och bilder som våra företagskontakter har samlat in. Vår kassör har haft ansvar för budgeten och projektledaren och vice projektledaren har haft övergripande ansvar för mässan.

När började ni planeringen?

– Vi började i november 2021.

Jobbade ni utifrån flera parallella spår, med tanke på restriktionerna?

– Vi började med att spåna på datum och följa Folkhälsomyndigheten kring covid-19. Vi planerade för att ha det på plats, men vi hade en plan B. Vi ville inte ha en digital mässa för vi har förstått det som att det inte uppskattades och att närvaron inte har varit så bra. Så planen var i

så fall att ha större lokaler, ett maxantal på personer i lokalerna och att kontrollera coronapass vid ingångarna. Men det var skönt att vi kunde ha det på plats utan restriktioner.

Vad har varit roligast?

– Alltihop. Hela projektgruppen har lärt sig jättemycket av varandra i och med att alla har gjort det för första gången. Samarbetet har varit jättebra och man lär sig mer än när man gör ett vanligt skolarbete. Det har också varit en bra gemenskap i projektgruppen.

Vad har varit svårast?

– Det svåraste var nog val av dagen, det kanske inte var den bästa dagen, det fanns ett missnöje att det var en fredag. De flesta vill åka hem en fredag. Det var vi oroliga över, men det lockade en hel del, även om det var många som åkte hem istället för att gå på middagen.

Hur kommer det sig att ni valde just den dagen?

– Marinen fyller 500 år så vi tänkte att vi slår ihop det så att Kalmar får en stor fest tillsammans. Marinen var med och öppnade mässan med oss och sen hade de sina egna aktiviteter under dagen. Jag tror att det lockade folk utifrån också så att besökarna inte bara var elever.

Har du några tips till nästa års projektgrupp?

– Nu kunde vi inte skicka ut inbjudningarna tidigare på grund av restriktionerna, men det är ett tips att skicka ut dem så fort man kan så att man kan nå fler företag. S C



Ensure reliable engine performance

Innovative engineering since 1962



www.chris-marine.com

Grund kurstillfällen

BASIC SAFETY

13-15 jun
27-29 jun
5-7 sep
3-5 okt
7-9 nov
5-7 dec



ADVANCED FIRE FIGHTING

7-8 jun
21-22 jun
6-7 sep
4-5 okt
8-9 nov
6-7 dec



MARITIME CREW RESOURCE MCRM

På begäran



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

7 jun
21 jun
5 jul
13 sep
11 okt
15 nov
13 dec



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

7 jun 13 sep
21 jun 27 sep
5 jul 11 okt
30 aug mfl...



SHIP SECURITY OFFICER

20-21 sep
22-23 nov



MEDICAL FIRST AID

20 jun 12 dec
12 sep
10 okt
14 nov



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

13-14 jun 7-8 nov
27-28 jun 5-6 dec
5-6 sep
3-4 okt



FAST RESCUE BOAT

8-9 jun mfl...
6-7 jul
31 aug-1 sep
14-15 sep
28-29 sep
12-13 okt



CROWD CRISIS MNG

20-22 jun
13-15 sep
11-13 okt
15-17 nov
13-15 dec



MEDICAL CARE

20-21 jun
12-13 sep
10-11 okt
14-15 nov
12-13 dec



Med reservation för eventuella ändringar.

ns modernaste utbildningscenter centralt i Stockholm

Refresh kurstillfällen

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

CROWD CRISIS MNG

4 jul
29 aug
26 sep
24 okt
28 nov



RESCUE BOAT

7 jun mfl...
21 jun
5 jul
30 aug
13 sep



BASIC SAFETY

6-8 jun 27-28 sep
21-22 jun 11-12 okt
5-6 jul 25-26 okt
30-31 aug 15-16 nov
13-14 sep mfl...



FAST RESCUE BOAT

9 jun 13 okt
7 jul 27 okt
1 sep 17 nov
15 sep 1 dec
29 sep 15 dec



MEDICAL FIRST AID

20 jun 12 dec
12 sep
10 okt
14 nov



ADV FIRE FIGHT.

8 jun 12 okt
22 jun
6 jul
14 sep
28 sep



MEDICAL CARE (inkl. styrd praktik)

20-22 jun 12-14 dec
12-14 sep
10-12 okt
14-16 nov



Med reservation för eventuella ändringar.



STCW-guide

TEMA

VALET 2022





Samtliga åtta riksdagspartier talar om behovet av att stärka svensk sjöfart med argument som klimatmål, arbetsvillkor och beredskapsläge. Att det i dag endast finns ett 100-tal stödberättigade fartyg under svensk flagg säger sig inget parti nöja sig med och flera vill se åtgärder som införande av stämpelskatt och en statlig finansiering av Sjöfartsverket. I maj tillkännagav riksdagen för regeringen att tonnage- och stämpelskatten bör utredas. TEXT LINDA SUNDGREN



Socialdemokraterna

”Jag tycker att de satsningar vi gjort har varit effektiva”

Trots införandet av tonnageskatt går inflaggningen till Sverige trögt och systemets utformning och effektivitet har ifrågasatts. Den 4 maj beslutade riksdagen att tonnageskatten bör utvecklas och enligt infrastrukturminister Tomas Eneroth förbereder regeringen nu ett tillkännagivande om en utvärdering av såväl tonnageskatten som stämpelskatten.

Den svenska handelsflottan har varit på tillbakagång under decennier. Enligt en sammanställning från föreningen Svensk sjöfart har antalet stödberättigade svenskflaggade fartyg minskat med 60 procent sedan 2001, från 254 fartyg till historiskt låga 89 fartyg 2017. Under samma period har landets politiker talat om att de vill stärka sjöfarten och se mer gods på köl. Men incitamenten för att flagga svenskt är enligt många branschföreträdare otillräckliga och transportekonomiska analyser har visat att sjöfarten är ekonomiskt missgynnad i jämförelse med andra transportslag. Även i ett globalt perspektiv har den svenska flaggen hamnat i kölvattnet. Sverige var ett av de sista länderna i Europa att införa tonnageskatt. När en tonnageskatt slutligen kom på plats den 1 januari 2017 syntes en viss positiv utveckling. De följande två åren ökade antalet fartyg och den 14 december 2018 firades registreringen av fartyg nummer 100. Därefter har antalet varit i princip oförändrat. Enligt företrädare för det branschgemensamma samarbetet Blå tillväxt, beror det ljumma intresset för den blågula flaggen bland annat på höga kostnader för inflaggning på grund av stämpelskatten och att den svenska tonnageskatten är ogynnsamt utformad.

Nöjd med sjöfartspolitikern

Regeringen har hittills inte velat genomföra någon analys av tonnageskattesystemets effektivitet, men i en intervju tidigare i våras sa Tomas Eneroth att det nu börjar bli dags att titta närmare på systemet.

– Nu har det gått fyra fem år sedan tonnageskattesystemet infördes och det bör

jar kanske bli läge att utvärdera det och de andra insatserna vi gjort inom sjöfarten. Det kan vara lämpligt att göra en sådan utvärdering i närtid, men jag kan inte precisera när det skulle kunna ske.

Efter intervjun har riksdagen den 4 maj fattat beslut om att tonnageskatten bör utvärderas och utvecklas samt en det bör genomföras en översyn av stämpelskatten i samband med inflaggning av fartyg. Efter riksdagens beslut meddelar Tomas Eneroth via sin pressekreterare att Regeringskansliet nu förbereder ett tillkännagivande i frågan. Men trots att inflaggningen gått trögt de senaste åren säger infrastrukturministern att han är nöjd med den sjöfartspolitik som bedrivits under mandatperioden. Han pekar på åtgärder såsom inrättandet av en samordnare för nationell sjöfart, sjöfartens framtärande position i den senaste godsstrategin, ökad samverkan mellan hamnar och införandet av en ekobonus.

– Det har varit ett sådant lyft för sjöfarten och det är en helt annan uppmärksamhet på branschen nu jämfört med tidigare. Men det är inte bara regeringens förtjänst. Det beror också på det fina samarbete vi har med branschen och samverkan inom Blå tillväxt, säger Tomas Eneroth och fortsätter:

– Jag tycker att de satsningar vi gjort har varit effektiva och initialt såg vi också en uppgång i antalet inflaggningar efter att tonnageskatten kommit på plats. Sedan kan man fråga sig vilka val som rederierna gör när de väljer att inte flagga in.

Tidigare har den politiska efterfrågan på fler svenska fartyg främst varit kopplat till klimatpåverkan och miljömål. De



Tomas Eneroth

senaste årens utveckling med pandemin och Rysslands invasion av Ukraina, har också sjöfartens roll som samhällsförsörjare blivit tydligare.

– Det säkerhetspolitiska läget är ett av skälen till att vi vill se en ökad svensk sjöfart. Vi har inte en tillräcklig redundans i våra system, säger Tomas Eneroth.

Problem med kompetensförsörjning

En fråga som enligt infrastrukturministern ofta lyfts i samtal med sjöfartsbranschen är problemen med kompetensförsörjningen. Där menar han att sjöfarten måste ta ett större ansvar, inte minst genom att förbättra den sociala arbetsmiljön ombord.

– I samtal med branschen brukar jag påminna dem om att de bara har en liten andel kvinnor. Om man bara anställer personal av ett kön så kommer man inte klara kompetensförsörjningen. Det är också nedslående att höra att många av de kvinnor som väljer att utbilda sig till sjöbefäl lämnar sjöfarten inom en relativt kort tid. Det finns problem som branschen måste ta tag i, säger Tomas Eneroth.

Han säger att regeringen, om den får förnyat mandat i höstens val, ska fortsätta stödja sjöfarten för att öka antalet fartyg under svensk flagg. Men han konstaterar också att branschens utveckling inte enbart hänger på politiska åtgärder.

– Ett stort ansvar ligger också hos rederier och lastägare. Att kanske inte alltid låta lägsta pris styra och att se värdet av svenska fartyg. Med den utveckling vi nu ser i Ukraina och Ryssland hoppas jag att fler rederier ska se styrkan i att flagga in fartyg.



Moderaterna Vill se en helhetslösning för avgifter och skatter



Maria Stockhaus

FOTO AXEL ADOLFSSON

Moderaterna vill ta ett omtag om sjöfartens avgifts- och skattevillkor för att skapa en fungerande helhetslösning för branschen. Det hoppas de ska leda till fler svenskflaggade fartyg och mer godstransporter på köl.

Enligt Maria Stockhaus, ledamot i trafikutskottet för Moderaterna, är svensk sjöfart viktig av framför allt två skäl. Dels för att bevara Sveriges historia som sjöfartsnation och dels för att slå vakt om goda arbetsförhållanden på fartygen.

– Svenska rederier har schyssta arbetsvillkor och det vill vi också ha. Vi har jättemycket vatten i och runt Sverige och vi anser att sjöfarten är en underutnyttjad resurs, säger hon.

Att sjöfarten inte har en starkare position bland inrikes transporter och endast fraktar en marginell del av de årliga gods-

mängder som förflyttas inom Sverige, tror hon har flera orsaker.

– Dels är det säkert en kostnadsfråga, men jag tror att mycket också handlar om hävd och gammal vana. Ett företag som alltid kört med lastbil tycker säkert att det är enklare att fortsätta med det än att börja upphandla nya typer av transporter.

I samband med nyligen genomförda hamnbesök, ett i Västerås och ett i Luleå, har hon noterat höga avgifter för lotsning. Men att bryta ut och åtgärda enskilda avgifter eller skattefrågor säger hon sig inte vara intresserad av. Istället vill hon se en mer

omfattande översyn av sjöfartens villkor.

– Vi vill att hela avgifts- och skattestrukturen inom sjöfarten ses över så att vi får en bra helhetslösning. Att förändra lösräckta delar kan få andra, negativa effekter. Vi är också för en utvärdering av tonnageskatten. I grunden är vi positiva till tonnageskatt men vi vill få svar på om den har gett de effekter vi önskade.

När det kommer till sjöfartens roll för de politiska miljömålen, anser Maria Stockhaus att svensk sjöfart ligger bra till i den gröna omställningen jämfört med den internationella sjöfarten. Men hon säger samtidigt att det inte räcker.

– Sjöfarten har en fördel i jämförelse med andra trafikslag genom att ha låga utsläpp per fraktad tonkilometer. Men branschen måste hänga med i teknikutvecklingen och ställa om till grönnare bränslen. **L S**



Sverigedemokraterna Vill skapa långsiktiga spelregler för sjöfarten



Jimmy Ståhl

FOTO SD

Att införa stämpelavgift, utvidga tonnageskattesystemet och återställa nettomodellen. Det är de tre viktigaste åtgärderna för att stärka svensk sjöfart, enligt Sverigedemokraterna.

Jimmy Ståhl, ledamot i trafikutskottet för Sverigedemokraterna, har varit hamnarbetare i Göteborgs hamn i 20 år. Han säger att han brinner för svensk sjöfart och att branschen har ett stort behov av politiskt stöd för att stärkas och kunna växa.

– Det är ett helt batteri av åtgärder som måste till med alltifrån bättre möjligheter att ta sig till och från hamnar till att få fler fartyg under svensk flagg och fler utbildningsplatser ombord för blivande manuskap och befäl, säger Jimmy Ståhl.

En viktig åtgärd, enligt Jimmy Ståhl, är att utveckla tonnageskattesystemet som

han menar inte fungerar som det ska.

– Om ingen går med i ett system som branschen skrikit sig hessa över, måste det bero på något. Man har heller inte utnyttjat hela det utrymme som EU tillåter och vi vill att även kustsjöfarten och specialfartyg ska omfattas av tonnageskattesystemet.

Enligt Sverigedemokraterna behöver politiken skapa långsiktiga spelregler för sjöfarten. Jimmy Ståhl hänvisar till en artikel från 2014 där föreningen Svensk sjöfarts dåvarande vd såg möjligheter för den svenska handelsflottan att uppgå till 400 fartyg år 2020, vid rätt förutsättningar.

– Ambitionen att växa finns där, men vi måste ge dem långsiktiga spelregler för att de ska våga satsa här. Och med tanke på Sveriges geografiska läge i norra Europas utkant och att vi i stort sett är en ö, är sjöfarten väldigt viktig för oss, säger Jimmy Ståhl.

För att sjöfarten ska kunna expandera behöver också fler ungdomar söka sig till branschen, konstaterar han. På det området måste sjöfartens företrädare bli mer offensiva, enligt Jimmy Ståhl, och försöka rekrytera över hela landet.

– Jag skulle vilja se en större aktivism från både sjöfarten och skolorna där de visar de arbetstillfällen som finns inom alltifrån befäl till hotellpersonal. Jag tycker också att man ska försöka rekrytera även utanför sjöfartsstäder som Göteborg. Jobbar man till sjöss kan man bo var som helst i landet. **L S**



Centerpartiet Efterfrågar en grön kustsjöfartsstrategi

Politiken behöver gå från ord till handling i frågan om överflyttning av gods från land till sjö. Därför vill Centerpartiet tillsätta en utredning som ska ta fram en grön kustsjöfartsstrategi och se fler svenskflaggade fartyg för att säkra transporter till och från Sverige.

Mikael Larsson är ledamot i trafikutskottet för Centerpartiet. Han konstaterar att om samtliga riksdagspartier radades upp på en scen och fick frågan om mer gods bör flyttas från väg till sjöfart skulle svaret bli ett unisont ja. Men trots att denna politiska samstämmighet funnits länge, har man inte lyckats realisera ambitionerna.

– Vi vill att politiken ska sätta ner foten i den här frågan. Förra året föreslog vi att det skulle tillsättas en utredning om en grön kustsjöfartsstrategi, något som Norge redan gjort. Vi har inte fått något riktigt

gehör från de andra partierna ännu, men vi jobbar vidare med det, säger Mikael Larsson.

Partiet vill även se ett ökat antal fartyg under svensk flagg. Enligt Mikael Larsson ställer sig Centerpartiet bakom de förslag som Svensk sjöfart och Blå tillväxt driver om långsiktighet i nettomodellen, stämpelskatt istället för en stämpelavgift och en översyn av tonnageskattesystemet.

– Långsiktigt tror jag att vi skulle behöva ta ett helhetsgrepp om sjöfarten där man även tittar på lotsavgifter, farledsavgifter



Mikael Larsson

och miljöstyrda avgifter. Sjöfarten är mycket viktig för Sverige, inte minst för vår tunga basindustri i norr. Ungefär 90 procent av vår export går med fartyg och de ser nog gärna att deras gods går med svenska fartyg och svenska rederier som har bra båtar och bra villkor för besätningarna. Också i det spända säkerhetspolitiska läge vi befinner oss i nu är det en fördel med en stark svensk sjöfart.

Han säger att även kompetensförsörjningen inom sjöfarten behöver säkras, bland annat genom mer offensiv rekrytering. Här menar han att branschen själv har ett ansvar att göra sig mer synlig.

– Jag bor i inlandet, i Mark som ligger mellan Borås och Varberg. De trafikslag jag ser till vardags är väg och järnväg. Jag tror det är viktigt för sjöfarten att profilera sig och lyfta fram möjligheten att jobba på fartyg. **L S**



Vänsterpartiet Miljö och arbetsmiljö är viktiga frågor inom sjöfarten

Mer klimatstyrda farledsavgifter, statlig medfinansiering av miljövänlig teknik och ett slut med delegering av tillsynen till klassningssällskap. Det är några av de förslag som Vänsterpartiet har i sin sjöfartspolitiska portfölj.

Vänsterpartiets sjöfartspolitik är under utveckling, men har prioriterats upp under den senaste mandatperioden. Det säger Jessica Thunander som är suppleant i trafikutskottet för partiet.

– Främst handlar det om miljö- och klimatfrågorna men även arbetsmiljö och arbetsvillkor är viktigt för oss. Vi vill att de som arbetar ombord ska ha bra villkor.

En väg till bättre villkor för ombordanställda, säger Jessica Thunander, är att regionala skyddsombud ska kunna verka inom den nationella sjöfarten. Hon vill också att de fackliga organisationerna ska utse skyddsombuden.

– Det finns mycket särslagstiftning inom sjöfarten som vi vill se över och minimera. De som arbetar till sjöss ska ha samma rättigheter som de som jobbar iland.

Vänsterpartiet vill också stärka den svenska sjöfarten och öka antalet fartyg under svensk flagg. Bland annat genom bidrag kopplade till en mer miljövänlig utveckling.

– Sjöfarten har stor kapacitet, men den måste också hänga med i omställningen. När vägtrafiken ställer om till batteri- och eldrift kan inte sjöfarten bli kvar med olja och diesel. Jag vet att en stor del av svensk sjöfart ligger i framkant och satsar



Jessica Thunander

på nya tekniker och nya bränslen, och det gör mig glad, säger Jessica Thunander och fortsätter.

– Vi är beredda att stötta sjöfarten i den här omställningen. Exempelvis genom än mer klimatstyrda farledsavgifter och statlig medfinansiering av ny miljöfrämjande teknik.

Samtidigt menar hon att det behövs en genomlysning av de åtgärder som under senare år vidtagits för att främja sjöfarten.

– Godsstrategin var bra på många sätt, men den har inte gett önskad effekt och skulle därför behöva ses över. Det kan också vara värt att titta på tonnageskatten. Vi har ännu inget färdigt förslag, men jag kan tänka mig en översyn av den. Sedan vill vi också att delegeringen av tillsynen inom sjöfarten till klassningssällskapen upphör och återgår till Transportstyrelsen. **L S**



Kristdemokraterna Svenska flaggen behöver konkurrens på lika villkor

Magnus
Jacobsson

Konkurrens på lika villkor och en mer flexibel lagstiftning. Kristdemokraterna vill att den svenska handelsflottan ska växa, både av beredskapsskäl och för att ge Sverige en starkare röst i internationella sjöfartssammanhang.

Magnus Jacobsson, ledamot för Kristdemokraterna i trafikutskottet, anser att det behövs fler fartyg under svensk flagg. Dels för att ge Sverige en starkare röst i de internationella organ som styr sjöfarten, dels för att säkra transporter även i händelse av kris eller krig.

– Men vi vill inte bara ha fler fartyg under svensk flagg, vi vill också se mer differentierade fartyg. Vi vet inte vilken typ av fartyg och transporter vi kan behöva ha i krig, men vi måste rusta i fredstid.

För att öka mängden fartyg i det svenska skeppsregistret behövs bättre konkurrensvillkor, enligt Magnus Jacobsson.

– Vi har en svensk tonnageskatt, men den är också väldigt krånglig med en massa regler om att man måste gå en viss tid utanför svenska farvatten och förbinda sig till systemet i minst tio år. Vi vill skapa enklare regler som också är konkurrenskraftiga jämfört med andra länders lagstiftning.

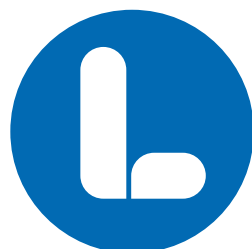
Sjöfartens globalt konkurrensutsatta marknad kräver anpassning, menar Magnus Jacobsson.

– Många andra länder är bra på att parera sin lagstiftning över tid och där behöver vi bli bättre på att hänga med. Vi vill att man ska se över skatter och avgifter

med jämna mellanrum. Exempelvis Norge och Danmark har varit duktigare än oss på att jobba med sina skattesystem.

Enligt Magnus Jacobsson behöver även personalförsörjningen inom sjöfarten stärkas. Han konstaterar att konkurrensen om ungdomarna är hård, men tror att sjöfarten har potential att locka till sig fler än de gör i dag.

– Vi måste bli duktigare på att visa upp sjöfarten som en attraktiv arbetsplats och den bredd som finns. Du kan jobba som bartender på en färja, matros på ett Stena-fartyg eller som befäl på ett oceangående fartyg. Att vi har ett bra samarbete mellan gymnasieskolor, högskolor och näringsliv tror jag kan ge sjöfarten konkurrensfördelar. Som Chalmers Science park på Lindholmen i Göteborg. Den är viktig för både personalförsörjning och teknikutvecklingen. **L S**



Liberalerna Svensk sjöfart missgynnas av rådande skattepolitik



Helena Gellerman

Sverige är beroende av svensk sjöfart och därför måste branschen stärkas så att fler fartyg flaggas in, anser Liberalerna. Främst handlar det om att se över skattevillkoren och jämföra förutsättningarna för svensk sjöfart med dem i övriga nordiska länder.

Att det inte finns mer än ett 100-tal fartyg under svensk flagg, är en signal om att något behöver göras. Det anser Helena Gellerman, ledamot i trafikutskottet för Liberalerna, som framför allt pekar på behovet av förändringar i den skatte- lagstiftning som styr sjöfarten. Liberalerna vill bland annat ersätta stämpelskatten med en stämpelavgift. Stämpelskatten innebär att redaren vid inflaggning betalar en procentsats utifrån fartygets värde istället för en enhetlig avgift.

– I vår senaste budget hade vi med in-

förandet av en stämpelavgift. Stämpelskatten driver på två olika sätt i fel riktning. Dels missgynnar den rederier som gjort stora miljöinsatser eftersom deras fartyg blir dyrare att flagga in. Dels missgynnar den inflaggningen i jämförelse med andra länder på grund av den generellt högre kostnaden, säger Helena Gellerman.

Även tonnageskattesystemet behöver ses över, anser hon, och säger att partiet välkomnar en utredning i linje med Blå tillväxts förslag om en tonnageskatt 2.0. Förslaget handlar bland annat om att även

inkludera kustsjöfart och specialfartyg.

– Vi var ett av de partier som drev på för införandet av tonnageskatten. Nu ser vi att systemet behöver ses över. Vi behöver en ny version av tonnageskatten där svensk kustsjöfart inkluderas och den nedre gränsen för skatten utreds, säger hon.

Liberalernas motivation till att stärka sjöfarten handlar om Sveriges behov av transporter i såväl fredstid som under höjd beredskap och att bevara den kompetens som krävs för att hantera och administrera vår långa kust och våra hamnar.

– Svensk sjöfart ska vara konkurrenskraftig jämfört med övriga nordiska länder. Vi måste också bibehålla en hög kompetens hos dem som jobbar på fartygen och det gäller både manskap och befäl. Hur viktig sjöfarten är i totalförsvaret har vi inte minst sett under den senaste tidens säkerhetspolitiska utveckling. **L S**



Miljöpartiet Grön omställning genom statligt stöd

Miljöpartiet vill påskynda den gröna omställningen inom svensk sjöfart med statliga stödåtgärder. Partiet står också bakom en utvärdering av tonnageskatte-systemet och säger sig vara beredd att förändra den.

För Miljöpartiet har svensk sjöfart en viktig roll att fylla i omställningen mot ett mer klimatsmart samhälle. Sjötransporter betraktas av partiet som relativt miljövänliga och skulle också kunna bidra till att minska godstransporternas belastning på våra landvägar. Det säger Axel Hallberg, extra suppleant i trafikutskottet.

– Vi ser ett väldigt stort behov av svensk sjöfart, inte minst i ljuset av klimatförändringarna. Transportsektorn står för en tredjedel av de samlade utsläppen av växthusgaser i Sverige och av dem står vägtrafiken för 90 procent. Därför ser vi ett

stort behov av att flytta transporter från väg till järnväg och sjöfart.

För att gynna en omställning av godsflöden från land till sjö, menar Axel Hallberg att det är nödvändigt att skapa mer rättvisa konkurrensvillkor mellan trafikslagen.

– Ett sätt att jämna ut konkurrensförhållandena kan vara att införa en vägslitageavgift för transporter på väg. Att sänka lastkapaciteten på vägtransporter till EU-norm kan vara en annan. Vi har lagt enorma summor på vägtrafiken under senare år. Nu behöver vi satsa mer på hållbar infrastruktur, säger han.



Enligt Axel Hallberg är Miljöpartiet angeläget om att stödja de initiativ till grön omställning som redan finns i branschen. Bland annat genom att säkerställa sjöfartens tillgång till biogas och påskynda utvecklingen av miljövänligare teknik och elektrifiering med statliga bidrag.

– Vi var pådrivande för införandet av en ekobonus och där fick vi regeringen med oss.

Han vill också se en utvärdering av tonnageskatten.

– Vi tycker att systemet behöver ses över och vi är beredda att genomföra förändringar i det. Att vi har en svensk handelsflotta är otroligt viktigt, det såg vi inte minst under pandemin. Sjöfarten har också en viktig roll att fylla inom totalförsvaret för att säkra våra transporter, säger Axel Hallberg. **LS**



Bör Sverige införa en stämpelavgift i samband med inflaggning av fartyg?

Moderaterna: Frågan bör utredas.

Socialdemokraterna: Vi har för närvarande inga förslag på att införa en sådan, men det finns anledning att återkomma i frågan.

Liberalerna: Ja.

Centerpartiet: Ja.

Kristdemokraterna: Ja.

Sverigedemokraterna: Ja.

Vänsterpartiet: Ja.

Miljöpartiet: Nej, vi driver inte denna fråga i dagsläget, men utesluter inte att en förändring kan göras.

Bör Sjöfartsverket vara anslagsfinansierat?

Moderaterna: Frågan bör utredas.

Socialdemokraterna: Regeringen har gett Statskontoret i uppdrag att utreda Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform och bland annat lämna förslag på en finansiering som möjliggör en effektiv styrning mot transport- och klimatpolitiska mål. Utredningens slutsatser presenteras i början av nästa år.

Liberalerna: Nej, inte som helhet. Det ska vara kvar som affärsverk, men det kan anslagsfinansieras i vissa delar, som exempelvis isbrytarna.

Kristdemokraterna: Vi vill att Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform ska utredas.

Centerpartiet: Delvis.

Sverigedemokraterna: Ja.

Vänsterpartiet: Ja, delvis.

Miljöpartiet: Vi vill anslagsfinansiera isbrytarna och se över Sjöfartsverkets finansieringsmodell.

TRE KORTA SVAR

Sjöbefälen bad riksdagspartierna om skriftliga svar på tre för sjöfarten viktiga frågor. Vi bad dem svara kortfattat, helst med bara ett ja eller nej.

De senaste tio åren har antalet svenska befäl som arbetar på utländska fartyg minskat med cirka 1 000 personer på grund av att Skatteverket skärpt tolkningen av den så kallade 183-dagarsregeln. Är det en utveckling som ert parti ställer er bakom?

Moderaterna: Nej. Vi har flera gånger påtalat de här problemen i riksdagen.

Socialdemokraterna: Genom att införa ett ekonomiskt arbetsgivarbegrepp kommer det avgörande för om arbetstagaren ska betala skatt i Sverige vara vem som arbetet utförs för och inte vem som betalar ut lönen. Att tillämpa ekonomiskt arbetsgivarbegrepp är internationellt vedertaget och något som det stora flertalet länder inom OECD använder, inklusive de flesta länderna i vår omgivning. När svenska arbetstagare hyrs ut för att arbeta i utländska företag blir de därför beskattade där.

Liberalerna: Nej. Orsaken bör utredas.

Centerpartiet: Har inte tagit ställning.

Kristdemokraterna: Nej, vi vill att den svenska sjöfartsnäringen ska växa. Rent generellt måste skatteregler som motverkar tillväxt ses över, helt oavsett bransch.

Sverigedemokraterna: Vi ser flera problem med 183-dagarsregeln och vill därför utreda och reformera den.

Miljöpartiet: Nej, det är en negativ utveckling.

Vänsterpartiet: Vet inte.

Harry Martinson och hans tänkande hyllas i ny bok av Björn Larsson

Ytterst få har som Harry Martinson lyckats beskriva tjutande vindbyar och vågberg som kan kasta ett skepp på många tiotusentals ton som en fjäderlätt vante. Närvaron och språket förflyttar genast läsaren till däckets, de slippriga däcksplankorna känns nästan under ens egna fötter. Sjöbefälen har fått en pratstund med Björn Larsson, som skrivit boken "Harry Martinson – På luffen i ett författarskap". TEXT FREDRIK BORNESKANS

HELSINGBORG FEBRUARI 2022

Bara några rader ur "Kap farväll" ger en föraning om varför Harry Martinson, som i sju år var koleldare på världshaven, prisats för sin författarkonst och jämförts med själve Homeros och karaktären Odysseus framfart på Medelhavet:

"Cyklonen kommer som ett formlöst rytande urtillstånd, ett vindarnas formlösa vanvett. Man avläser dess bild i de blixtrande molnen, som tyckas brinna som dånande petroleum över skeppet. Och man avläser den på däckets, där slagsjön sprätter upp och bänder i brädplåtarna,



Harry Martinson.
Foto: Harald Borgström

sliter loss plank och slungar dem ut i de svarta rymderna som spån och damm."

Ont om romaner om sjöfarten

Författaren Björn Larsson, som nyligen släppt den mycket läsvärda "Harry Martinson – På luffen i ett författarskap", ser ut över Öresund från sin lägenhet på Råå i Helsingborg. Han menar att det är ont om litteratur som handlar om havet och livet till sjöss. I alla fall om man med "litteratur" menar romaner, och med "livet till sjöss" yrkesarbetet ombord, möjligen undantaget fiskerinäringen och flottan i krig. Det finns gott om romaner om jordbruk och industriarbetare, men få om de hundratusentals sjömän som slitit på haven och handelsfartygen. Det är nästan en bortglömd yrkesgrupp.

– Inte ens en sån som Karl Marx, som skrev om arbetarna, tänkte på att sjöfarten var en arbetsplats utan dess like och att det var massor av människor som arbetade där. Så Martinson har verkligen en poäng när han skriver om dem.

Björn Larsson menar att en förklaring till att så få romaner handlar om yrkeslivet till sjöss ligger i romanens väsen. Den handlar om människor och det som händer mellan dem. Arbetslivet med sina yrkesrelationer på ett fartyg riskerar bli en tunn romanintrig, därför börjar berättelsen ofta då skeppet når hamn. Inte ens Martinson skrev någon hel roman från havet. "Resor utan mål" och "Kap farväll" är snarare reseskildringar.

– Jag menar att man kan skriva om livet till sjöss och arbetet till sjöss men det

kommer till att handla mer om sjömännen än om havet. Det som är Martinsons styrka är att han både är en berättare och en diktare samtidigt. Han kan både besjunga havet eller tala om havet i sig och ändå göra det konkret och spännande.

Den som läser till exempel "Resor utan mål" eller "Kap farväll" slås av Martinsons poetiska språk men också hur realistiskt han beskriver stormar och det hårda arbetet ombord. Det kan handla om de eldakra kramper som drabbade kolskyfflarna och deras utmattade kroppar efter en lång arbetsdag, hur det får dem att skrika rakt ut. Eller, som i "Resor utan mål", hur slitet med skyffeln och kolet letar sig ända in i drömmarna.

"Arbetsdrömmen är den värsta av alla skräckdrömmar. Och drömmens saklighet är rena helvetet, det att man tycker sig arbeta fullkomligt sakligt: fyrar i drömmen, slaggas i drömmen, efterlämnar vid uppvaknande en känsla av förföljelse och förtvivlan."

Beskylldes för att vara romantisk

Trots realismen och den egna erfarenheten av arbete till havs, och av att som



ung kille vandra på vägarna, beskylldes Martinson av sina kritiker för att vara "romantisk" både då han skrev om livet som sjöman och det som luffare. Björn Larsson tycker att det här var en orättvis kritik.

– Det som har uppfattats som romantik är Martinsons framtidsvision, det han skulle önska att världen vore. Men när han beskriver världen så som han har upplevt den, inklusive luffarna och sitt liv till sjöss som koleldare, då är det verklighet rakt av. Men han gör det på ett språk som gör att vissa misstar det för romantik.

Just Martinsons tänkande och filosofi, som ofta fick hård kritik, borde istället uppmärksammas mer, menar Björn Larsson. En hel del av det som Martinson skrev är faktiskt än mer aktuellt idag än det var då. Med sin känslighet och sina nervfyllda tentakler tycks han närmast ha besittit profetiska förmågor.

I "Vagnen" varnas för bilsamhället. I "Aniara" för krig och miljöförstöring. Även "Vägen till Klockrike" pekar, med sina skildringar av hur luffarna möts av de bofastas rädsla för det främmande, träffande fram mot dagens attityder gentemot flyktingar och tiggare.

Hade en tuff uppväxt

Var det då något i Martinsons bakgrund som gjorde att han tog parti för de svaga och utsatta? Martinson förlorade sin far i tuberkulos då han bara var sex år gammal. Ett år senare valde hans mor att resa till USA för att sen aldrig återvända. Harry och hans systrar blev så kallade sockenbarn och placerades hos olika familjer. Björn Larsson är dock försiktig med att använda en biografisk tolkningsmodell.

– Jag tror att man gör det lite för enkelt för sig om man tänker så. För en annan människa än Martinson, som förlorat sin far och som blivit övergiven av sin mor som lämnade honom som sockenbarn, kunde ju istället ha blivit kriminell eller våldsam.

Björn Larsson anser att den biografiska tolkningsmodellen använts oförsiktigt, särskilt eftersom vi faktiskt inte vet så mycket om Martinsons biografi.

– Det är många som skrivit, det har nästan blivit en kliché, att det här med att modern övergav honom gjorde att han letade efter en modersgestalt. Men jag har gått igenom kvinnoporträtten i hans böcker och det stämmer inte. Han letade efter en kvinna att älska och bli älskad av punkt slut, inte en modersgestalt. Där



Harry Martinsons tänkande och filosofi, som ofta fick hård kritik, borde istället uppmärksammas mer, menar författaren Björn Larsson.

har den biografiska tolkningen drivits för långt.

Fick Nobelpriset 1974

Samma modell har tillämpats också när det gäller slutskedet av Martinsons liv. Sockenbarnet som varit luffare och sjöman blev, när han klev i land och började skriva, en hyllad författare. 1949 valdes han in i Svenska Akademien, vilket de flesta ansåg välförtjänt. Men då samma sällskap 1974 tilldelade honom, tillsammans med Eyvind Johnson, Nobelpriset höjdes röster som talade om nepotism. Martinson tog illa vid sig av kritiken men Björn Larsson vill inte spekulera i om det här hade något att göra med att Martinson 1978 tog sitt liv. Däremot minns han gärna det föredrag han för några år sedan höll på Harry-Martinson-Sällskapetets årsmöte. Där fick han möta en äldre man, en före

detta sjöman och eldare i maskin. Helge, som mannen hette, berättade att Martinson gjort honom och hans tidigare skeppskamrater sprickfärdiga av stolthet.

– Jag sa väl att en av de stora sakerna med Harry Martinson är att han ger röst åt dem som inte har någon och så tog jag något exempel. Och det var då, efter det, som den här Helge kom fram till mig och berättade hur jänkla stolta de blev när Martinson fått Nobelpriset.

Om vissa kritiker från den övre medelklassen kommit med invändningar så uppskattades Martinsons utmärkelse desto mer av kolskyfflarna som varit längst ner i fartygshierarkin. Plötsligt kände de att också de fått ett människovärde. "En av dem" hade ju fått Nobelpriset. Martinsons ambition att ge röst åt utsatta och maktlösa var med andra ord inte förgäves. **FB**

”I think the investments we have made have been effective”

New Swedish flagging is still sluggish, despite the introduction of tonnage tax and the system’s design and efficiency have been questioned. On 4 May, the Parliament decided that the tonnage tax should be developed and according to Minister of Infrastructure Tomas Eneroth, the government is now preparing an announcement on an evaluation of both the tonnage tax and the stamp tax. *TRANSLATED BY ALAN CRANMER*



The Swedish merchant fleet has been declining for decades. According to a compilation from the Swedish Shipping Association, the number of Swedish-flagged vessels has decreased by 60 per cent since 2001, from 254 to an all-time low of 89 in 2017. During that same period, various politicians have said that they want to support the shipping industry and see more goods afloat, but according to representatives of the sector, there are not enough incentives to sail under the Swedish flag.

Transport economy analyses have also shown that shipping is at a financial disadvantage in comparison with other modes of transport. In the global perspective, too, the Swedish flag is lagging behind the competition. Sweden was one of the last countries in Europe to introduce tonnage tax, and when it was finally in place on 1 January 2017, there was a slight positive trend. The number of vessels registered increased during the two subsequent years and on 14 December 2018, the registration of vessel number 100 was celebrated. Since then, the number has stagnated. According to representatives of Blue Growth, the shipping industry initiative, this lukewarm interest in the Swedish flag is a result of high flagging costs due to stamp duty and the poor design of Swedish tonnage tax. So far the government has not been willing to analyse the effectiveness of the tonnage tax system, but in an interview earlier this spring, Tomas Eneroth said that it is now time to take a closer look at the system.

”It has been four or five years since the tonnage tax system was introduced and it may be time to evaluate it, as well as other measures made in shipping. It may be

appropriate to carry out such an evaluation in the near future, but I cannot specify exactly when it may happen,” he says.

Following the interview, the Parliament decided on 4 May that the tonnage tax should be evaluated and that a review of the stamp duty should be carried out. Following the Parliament’s decision, Tomas Eneroth announces through his press secretary that the Government are now preparing an announcement on the matter. But despite the fact that flagging has been slow in recent years, the Minister of Infrastructure says he is satisfied with the maritime policy pursued during his term of office. He mentions the coordinator for national shipping, the prominent position of shipping in the latest freight strategy, increased cooperation between ports and the introduction of an eco-bonus.

”It has been a real boost for shipping and there has been much more attention given to the industry compared to previously, but the government can’t take all the credit for this. Some of the positive effects are due to the good collaboration we have with the shipping industry and collaboration in Blue Growth,” says Tomas Eneroth, and continues:

”I think that the investments we have made have been effective and we also saw an initial increase in the number of Swedish flags after the tonnage tax was introduced. You also have to ask what choices shipping companies make when they decide not to sail under the Swedish flag.”

The political security situation

The political demand in the past for more Swedish-flagged ships was mainly linked to climate impact and environmental goals.

Developments in recent years, such as the pandemic and Russia’s invasion of Ukraine, have underscored the importance of shipping in providing goods for society.

”The political security situation is one of the reasons why we want to see an increase in Swedish shipping, since we do not have enough margins in our systems,” says Tomas Eneroth.

According to the Minister for Infrastructure, one problem that is often raised in discussions with the shipping industry is the supply of skills. In this area, he believes that the industry itself must take greater responsibility, including the improvement of the social work environment on board.

”In discussions with industry representatives, I usually remind them that they only have a small proportion women and if you only take on staff from one gender, you will not be able to manage the supply of skills. It is also disappointing to hear that many of the women who train as nautical officers leave shipping within a relatively short time. There are issues that the industry must address.”

Continue to support shipping

He says that if the government achieves a renewed mandate in the autumn elections, it will continue to support shipping to increase the number of ships under the Swedish flag. But he also notes that the development of the industry does not only depend on political measures.

”A large share of the responsibility lies with shipping companies and cargo owners recognising that the lowest price is not always best, and to value Swedish ships. With the developments we are now seeing in Ukraine and Russia, I hope that more shipping companies will see the advantage of flagging ships in Sweden.”

This is a translation of the article
on page 22.

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 2022, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

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

08-518 356 00

sbf@sjobefal.se

Verkställande direktör

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Karl Huss – 08-518 356 10

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

Jimmy Nilsson – 08-518 356 97

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

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

KLUBB DJURGÅRDSFÄRAN

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

Fredrik Nylund
e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FORSEA FERRIES

John Borgman
tel 070-77 55 845, e-post scandlinesklubben@sjobefal.se

FÄRREDERIET/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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

Niclas Jörnè
tel 070-287 38 18 e-post: resselklubben@sjobefal.se

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

Håkan Björk (kontaktperson)
tel 0708-77 71 92, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se
Jesper Svensson (kontaktperson)
tel: 070-691 16 20 e-post sbf.sjofartsverket@sjobefal.se

SJÖVÄGEN

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

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

SVITZER SVERIGE

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

TALLINK SILJA

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

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

WALLENIUS

Vakant

VENTRAFIKEN

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

VIKING LINE

Oskar Fahlén
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

**Svenska
sjöräddare smiter
från jobbet.**

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



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

Propeller-smycke

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



Stor propeller

i rödguld ca 5 gram 9 150:-
i vitguld ca 5,2 gram offert lämnas
i silver 990:-

Liten propeller

i rödguld ca 3,1 gram 5 950:-
i vitguld ca 3,4 gram offert lämnas
i silver 790:-

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

Sjöingenjör- & sjökaptensring

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



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

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

Sjökaptensring

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



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

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

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

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

Technical english

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

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

Studiestipendium

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

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

LÖSNING TILL APRILKRYSSET | SJÖBEFÅLEN NR 3/2022

FOTO: Jörgen Sjöberg									
VAR GLAD I LÖRESA FÄLVER KÄRRE	ÄR LAG VIGD SERD SÄ	VÄCKS I V SVÄRT SÄKA	HÖLDES GRIND HAVS ÖK	RESTES PÅ BIL MILJÖ	ES PÅ BIL MILJÖ	ES PÅ BIL MILJÖ	ES PÅ BIL MILJÖ	ES PÅ BIL MILJÖ	ES PÅ BIL MILJÖ
S	A	N	Ä	R	A	M	Ä	N	D
MONTE RAT	SKR	U	V	A	T	N	O	D	T
LENO	Ö	T	A	L	U	R	T	I	D
OPGR. FRUTIN	A	I	N	N	M	A	V	I	R
↓	I	D	O	G	D	R	A	P	S
KOM MER MED ÄNGS- LÅN	K	V	A	L	E	L	O	Ä	R
TECK. HÄRIG NATUR	O	A	A	N	S	P	E	L	A
↓	Ä	M	N	A	D	O	A	T	E
AV SEDD 2099	S	E	K	E	L	S	L	U	T

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Ulf Gidebäck
Värmdö

Fredrik Krysen
Sösådal

Siv Brakander
Holmön

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefålen gratulerar!

ÖVA PÅ RIKTIGT I ÖPPET HAV

GÖTEBORGS & STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Våra kurscenter på Öckerö och Rindö erbjuder utbildningar som uppfyller alla krav och är anpassade för dig, som har valt havet som arbetsplats.

ÖMC är en ideell förening med över 20 års erfarenhet av att utbilda i att rädda liv till havs och ombord. Vi har säkerhet, miljö och lärande i fokus i allt vi gör, och vi återinvesterar allt överskott i att vidareutveckla vårt kurserbudande till nytta för dig.

BOKA ENKELT DIN STCW-KURS ONLINE



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