

EMELIE

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 1 FEBRUARI 2017 ÅRGÅNG 6



TEMA TONNAGESKATT

Äntligen införs den, men är det för sent?

NAUTILUS FEDERATION

**Sjöbefälsföreningen går med
i befälsnätverk**

NY OMBUDSMAN

Oscar Lindgren börjar i februari

M/S EMELIE

ELIAS NILSSON JOBBAR FÖR ATT AVLASTA VÄGNÄTET

Vad håller Delegationen för sjöfartsstöd på med?

FEBRUARI

I årets första nummer av tidskriften finns ett stort reportage kring frågan om tonnage-skatten. Det beskriver också en hel del av den historiska resa som skett under de senaste 100 åren. Det är alltid lätt att vara efterklok, men efter att ha läst igenom denna berättelse så kan jag konstatera att Sjöbefälsföreningen varit ganska förutseende i många frågor. Problemet vi haft är att det varit många parter inblandade och att ett nära samarbete med försök till samsyn mellan sjöarbetsmarknadens parter inte funnits i ett flertal känsliga frågor.



MIKAEL HUSS

Ett exempel är att dåvarande SMBF presenterade ett förslag på kongressen 1988 som i princip var ett TAP-avtal. Detta gjordes tio år innan TAP-avtalet kom och var förbundets svar på att Norge införde sitt NIS-register. Vi kan bara spekulera i vad som hänt om övriga parter hängt på och vi haft dessa förutsättningar betydligt tidigare.

Riksdagen hade en interpellationsdebatt i mitten av januari och finansministern Magdalena Andersson (S) hade en debatt med Hans Rothenberg (M). Båda var pålästa och ändå blev det några märkliga tolkningar och missförstånd. Detta borde vara ytterligare ett bevis på att vårt skattesystem för sjömän är alldeles för komplicerat och svårtolkat. Jag tänker på de sjömän som anses vara skattesmitare och får ett skattetillägg på 40 procent trots att de trots att de gjort rätt. Finansministern lovade att sätta sig in i regelverket för att eventuellt göra något i framtiden. Vi får väl se.

Sjöbefälsföreningen, Seko och arbetsgivarna har gemensamt förundrats hur märkligt Delegationen för sjöfartsstöd agerar. Ibland uppfattar vi deras agerande som att sjöfarten fått en ny motpart som motverkar de intentioner som införandet av stödet avsåg. Se nedanstående exempel.

Ett rederi har inte beviljats sjöfartsstöd för ett fartyg när det har legat i hamn och väntat på uppdrag samt inte varit fullt bemannat. Både Delegationen för sjöfartsstöd och Förvaltningsrätten i Falun (Mål nr 852-16, se domen på vår hemsida) anser att fartyget, under de aktuella perioderna, inte har använts i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden och att rederiet därför inte är berättigat till sjöfartsstöd. Både

Delegationen och Förvaltningsrätten har missat att Förordningen om sjöfartsstöd (SFS 2001:770) inte innehåller någon reglering om hur fartyg skall vara bemannat för att rederiet skall få sjöfartsstöd. De har missat att det enda kravet som finns i förordningen är att sjömännen skall ha sjöinkomst.

Delegationen och Förvaltningsrätten har på eget bevåg infört ett krav om hur fartyg skall vara bemannat för att sjöfartsstöd skall beviljas. Både Delegationen och Förvaltningsrätten har missat att förordningen innebär att det är rederiets beslut om fartygets näringsverksamhet som avgör om fartyget är utsatt för internationell konkurrens. Att det är näringsverksamhetsbeslutet som avgör fartygets verksamhetsområde och om det skall vara inom ett verksamhetsområde som är utsatt för internationell konkurrens. Att näringsverksamhet är ett långsiktigt kommersiellt beslut som inte förändras av fartygets dagliga trafikmönster, det vill säga sjödygn eller hamndygn, hur fartyget är bemannat för dagen eller nyckfullheter i de kommersiella ordena.

I stället har Delegationen och Förvaltningsrätten vänt på förordningens innebörd och på eget bevåg infört ett krav på att det är fartygets trafikmönster som skall avgöra fartygets verksamhetsområde och således även fartygets näringsverksamhet. Delegationens och Förvaltningsrättens felaktiga tillämpning av förordningen motarbetar den svenska sjöfartspolitikens ambition att utveckla och utöka den svenska handelsflottan.

Det är hög tid att Delegationen för sjöfartsstöd och Förvaltningsrätten i Falun inser förordningens rätta innebörd och börjar agera utifrån det.



Wallenius Feodora
Foto: Yun Takagi



sjöbefälen Nr 1

04 Nyheter

Satsa på Göteborgs hamn, tycker OECD
Sjöbefälsföreningen anställer ny ombudsman
Fortsatt turbulent i skärgårdstrafiken

10 Fackligt

Stig Gustafsson tycker till om kollektivavtal
Vice ordförande har ordet
Fråga ombudsmännen

12 Tema: Tonnageskatt

Äntligen tonnageskatt – men är det för sent?
Positiv signal – men många är kritiska

20 Reportaget: M/S Emelie

Elias Nilsson arbetar för att avlasta vägnätet

24 Intervjun: Mark Dickinson

Sjöbefälsföreningen ny medlem i Nautilus Federation

26 Kultur/historia: Den svenska tehandeln

Smuggling gjorde affärerna lönsamma

28 In English: The tonnage tax

A positive signal – but there are criticism



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 6 Utgivningsdag 3 februari 2017

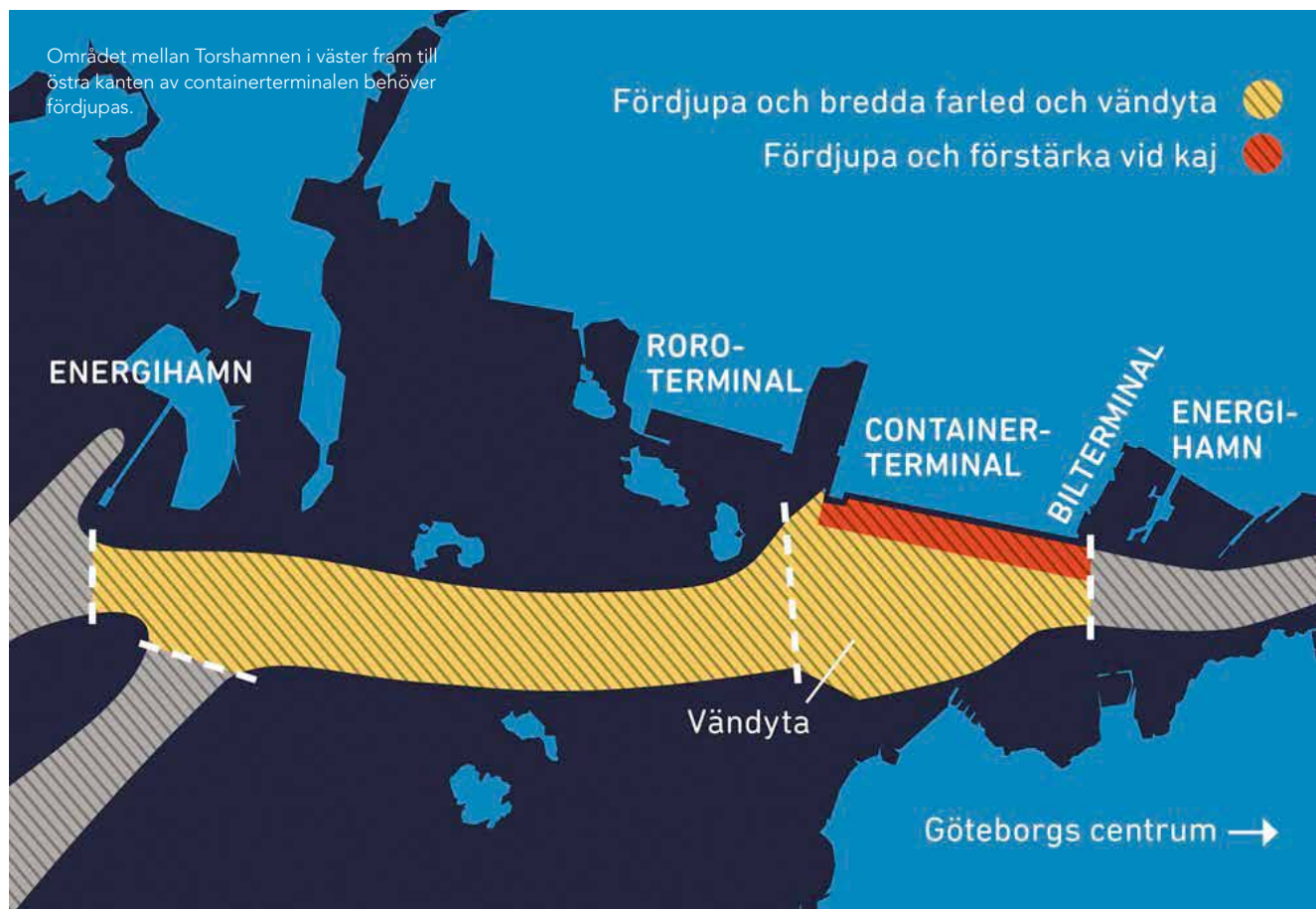
Ansvarig utgivare Mikael Huss
Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50
Layout Trydells Tryckeri AB
Adress Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Sankt Eriksgränd 26, plan 4
Telefon 08-518 356 00 vx
E-post sjobefalen@sjobefal.se
Bankgiro 332-1478
ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2017
Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 00
info@display-umea.se

Framsidesbild Elias Nilsson jobbar hårt för att öka
passagerarantalet på M/S Emelie. Foto: Sofi Cederlöf

TS-kontrollerad upplaga 7 900 ex

MEDLEM AV **SVERIGES
TIDSKRIFTER**



OECD: Fördjupa Göteborgs hamn

Farleden till Göteborgs hamn behöver fördjupas. Dels för att klara anlöp av dagens och framtidens fartyg, dels för att säkra Sveriges export och import enligt en nyligen publicerad rapport från OECD.

TEXT CLAES HINDENFELT / FRILANSARNA FOTO GÖTEBORGS HAMN AB

GÖTEBORG JANUARI 2017

Konkret innebär det att norra farleden till Göteborg behöver muddras till 16–17 meters djup på en sträcka av 2,7 nautiska mil. Närmare en miljon kubikmeter muddermassa, eller en volym motsvarande 24 Globen, behöver tas upp och deponeras på annan plats.

Norra farleden har ett naturligt djupgående på 20,5 meter fram till Hjärtholmen och Torshamnen som kan ta emot tankfartyg med ett djupgående på 19,8 meter och klara 0,7 meters marginal från köl till botten, (UKC). Efter Torshamnsleden är djup-

gåendet 14,8 meter för att grunda upp till ett max djupgående på 13,5 meter vid Skandiahamnen för att säkra gränsen för UKC.

Göteborgs Hamn och Trafikverket har också funderat i dessa banor, och Trafikverket har gjort en studie som visar på en stor samhällsekonomisk nytta med en fördjupning av farleden med 3–4 meter. Att nyttan ligger just vid 3–4 meter beror på att alla fartyg som lastar mer än 6 600 TEU då kan anlöpa hamnen med full last. TEU står för Twenty-foot Equivalent Unit och är ett mått på hur många containrar med längd 20 fot ett fartyg kan lasta. Farleds-

djupet berör därför ett stort antal fartyg, alltså inte enbart megaskeppen som lastar upp till 19 500 TEU.

Med dagens djupgående kan inga fartyg som lastar mer än 6 600 TEU anlöpa hamnen med full last utan måste räkna på godsmängden för att komma till kaj. Det finns även fartyg som inte kommer till Göteborg överhuvudtaget på grund av farledsdjupet.

Skulle gynna Sveriges industri

Närmare sextio procent av all containertrafik till och från Sverige går via Göteborg, den enda svenska hamnen med kapacitet att ta emot de största oceangående fartygen. Investeringen i en fördjupning av farleden skulle därför gynna landets import- och exportindustri samt det maritima klustret som helhet. Sedan de stora containerfartygen börjat trafikera Göteborgs hamn har antalet feederfartyg i storleken 130–160 meter minskat, liksom miljöbelastningen. Om de största

Fortsatt turbulent i skärgårdstrafiken

Stockholms Sjötrafik stämmer Stockholms landsting på 40 miljoner kronor. Anledningen är att det var fel i upphandlingen av sjötrafiken. Detta skriver tidningen Skärgården.

Upphandlingen av sjötrafiken har redan överklagats av bland annat Stockholms Sjötrafik, som fått rätt i kammarrätten, vilket innebär att upphandlingen måste göras om. Men nu stämmer alltså Stockholms Sjötrafik landstinget för att rederiet har skadats av upphandlingen.

– Landstinget har slagit sönder vårt välfungerande rederi som arbetat lojalt för landstinget sedan 1993 och som haft en kundnöjdhet på över 90 procent, säger vd Anna Fröhlander-Öberg i ett pressmeddelande.

Samtidigt skriver tidningen Skärgården i en annan artikel att den tidigare vd:n i TRSM Group 1, numera Skärgårdsbolaget 1, hävdar att bolaget kommer att göra en förlust på 24 miljoner för 2016 och 2017 och att bolaget är konkursmässigt. Skärgårdsbolaget 1 var ett av de bolag som vann upphandlingen, som nu måste göras om.

– Jag är överraskad. Jag undrar också vad det beror på och ser fram emot nästa bolagstämma där jag hoppas på att få veta det. Nya vd:n har drivit bolaget på ett sätt som uppenbarligen inte varit bra. Om det ser ut så fortsättningsvis som det gjort under hösten kommer jag att föreslå likvidation på nästa bolagsstämma, säger den tidigare vd:n Anette Schilde till tidningen Skärgården.

Nuvarande vd, Henrik Cars, bekräftar att det blir förlust för 2016, men han vet ännu inte hur stor den blir.

– Största delen av årets förlust kommer från hennes bussbolag som hon drev och lade ner. Vi hade hoppats på ett tolvårigt trafikavtal och då är det inte så konstigt om det första året inte går så bra innan man lärt sig allting. Trafiken började med en strejk och en kaotisk sommar, så jag är inte jätteförvånad över resultatet, säger han till tidningen Skärgården.

fartygen slutar komma till Göteborg riskerar anlöpen av feederfartyg att öka med negativa logistiska, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser.

Att farledsdjupet hämmar trafiken speglas bland annat av Shipping Corporation of India, det enda rederiet med en direktlinje mellan Sverige och Indien. Även för deras fartyg är djupgåendet en begränsning, då är *SCI Mumbai* och *SCI Chennai* inga megaskepp utan lastar beskedliga 8 800 TEU. Med ett djupare hamninlopp och kajer skulle SCI kunna köra med fullastade fartyg och även öka antalet anlöp.

Pia Berglund håller inte med

I OECD:s rapport, som diskuterades på Transportforum i Linköping i januari, tar OECD ställning för ett fåtal centralhamnar vilket även EU gör, och föreslår att dessa ska prioriteras.

Det tycker inte Pia Berglund, vd för Svensk Sjöfart.

– Det är givetvis mycket viktigt att Sverige har direktlinjer till bland annat Asien och USA. Däremot är jag tveksam till att peka ut vissa hamnar som prioriterade. Sjöfartens problem är inte att vi inte får plats, all sjöfart oavsett kort eller lång distans kan ta mer last. Och godsmängderna växer även i andra hamnar, bland annat i Stockholm, Norrköping och Gävle som har hittat marknader som ska utvecklas. Så även om vi behöver direktlinjerna får det inte ske på bekostnad av annan sjöfart.

Kostnaden för en fördjupning av farleden är beräknad till fyra miljarder kronor. Frågan finns idag hos regeringen och hos Trafikverket som ska ta fram förslag till en nationell plan för infrastruktur. Med ett snabbt beslut skulle fördjupningen av farleden vara klar 2023–2026. **CH**

Kostersättning och traktamente

Nya traktamentes- och kostersättningar för 2017 är nu klara. Kostersättningen för 2017 blir 137 kronor, mot 135 kronor för 2016. För resa en hel dag blir det nya traktamentet 994 kronor, mot 969 kronor för 2016. För resa logi höjs ersättningen för 2017 med 12 kronor jämfört med 2016. Och för resa kost blir det 510 kronor 2017, mot 497 2016.

Avtalsförhandlingarna med SARF och Almega

Sjöbefälsföreningens avtal med Almega har gått ut den 31 december 2016 och avtalet med Sarf har gått ut den 31 januari 2017. Både Almega och Sarf vill avvakta tills industrin har satt märket innan de är beredda att börja förhandla. Under tiden prolongeras, förlängs, de gamla avtalen tills ett nytt avtal är tecknat.

Bolåneerbjudande från SEB

Det bolåneerbjudande som SEB lämnar till Sacoförbundens medlemmar förbättrades i november och ger en räntenedsättning på 0,5 procentenheter, mot tidigare 0,35 procentenheter. Detta är ett tak, vilket innebär att ytterligare räntenedsättning kan ges när individuella förutsättningar finns. När man ansöker om bolån är det viktigt att påtala att man är medlem i ett Sacoförbund, så att man kan dra nytta av rabatterbjudandet.

Ny avgiftsmodell för studerandemedlemmar

Från och med årsskiftet blir det en ny avgiftsmodell för Sjöbefälsföreningens studerandemedlemmar. I stället för att betala medlemsavgift motsvarande aktiv medlems avgift (274 kr per månad) under ombordpraktiken, så kommer en årsavgift på 180 kr att tas ut för studerandemedlemmar.

Som studerandemedlem har du möjlighet att söka stipendium under ombordpraktiken på 1 500 kr per månad. Detta förutsätter dock att du har varit medlem minst ett år innan praktiken. Maxbelopp är 9 000 kr per elev och studieperiod.

Oscar är den nya ombudsmannen

Sjöbefälsföreningen har anställt en ny ombudsman. Oscar Lindgren är nautikern som har erfarenhet från många olika arbetsplatser. Han finns på plats från den 1 februari.

Oscar Lindgren började sin yrkesbana som matros. Han utbildade sig sedan till sjökapten och har under sin karriär hunnit med att både jobba som styrman på rederier som Tallink Silja och Destination Gotland, och som befälhavare på Utö rederi, Trafikverket och Strömma. Nu senast kommer han från Sjömansskolan som däckslärare.

– Jag har tagit del av olika fartygstyper och jobbat inom olika avtalsområden så jag tror att jag har stor nytta av det som

ombudsman. Jag har också ett intresse för arbetsmiljöfrågor, vilket jag har jobbat en del med på Sjömansskolan, säger Oscar.

Trots all sin tidigare erfarenhet är han bara 34 år gammal. Den 1 februari påbörjar han en ny erfarenhet, att jobba som ombudsman på Sjöbefälsföreningen.

– Det känns jättespännande att få arbeta för medlemmarna och ta tillvara deras intressen. Jag ser verkligen fram emot uppdraget.

På fritiden umgås han med vänner och familj och hans största hobby är rodd.

– Det är en otrolig känsla att få komma ner en morgon när vattnet är spegelblankt och bara fokusera på träningen, säger han.



APROPÅ ATT SATSA PÅ SJÖFARTEN:



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Lätthanterad proviantramp på M/S Peter Pan

Med en fastmonterad containerramp slipper förråds-
männen på Tysklandsfärjan, Peter Pan, de tunga lyft
som tidigare var oundvikliga vid proviantering. I föl-
belönades upphovsmännen med 15 000 kronor.

Redan på sitt första skyddskommittémöte på TT-Lines färja Peter
Pan förstod Arne Kalman, teknisk chef, att den proviantramp
som används vid lossning av containrar på bildäck var ett
bekymmer. Den var tung och otymplig och kunde endast flyttas
med handkraft.

– För att göra den lättare användes en alldeles för tunn plåt
vilket gjorde att rampen vek sig, säger Arne Kalman. Dessutom
var den mycket smalare än containern och man var tvungen att
dra den fram och tillbaka när provianten skulle rullas av.

Arne Kalman berättar att besättningen redan hade tillverkat
minst två ramper tidigare, men ingen fungerade riktigt bra.
Nu hade de flesta resignerat och enats om att nöja sig med den
halvdana ramp man hade.

– Men jag tänkte att det där måste gå att göra på något bättre
sätt, säger Arne Kalman.

*”Förrådsmännen är väldigt
nöjda. Vi provianterar ett par
gångar i veckan och det går
både snabbare och enklare
med den nya rampen.”*

Lösningen, som Arne Kalman kom på tillsammans med repara-
tör Pär Karlsson, blev en fastmonterad konstruktion. Genom att
rampen är fäst i däck, och därmed inte behöver flyttas fram
och tillbaka, har man kunnat använda ett grövre stål som tål
de påfrestningar det innebär när lastpallar på flera hundra kilo
rullas av. Under rampen sitter en mekanisk utväxlare som styrs
med rörskaft från båda sidor. Med hjälp av utväxlaren lyfts



Arne Kalman bor på Åland. Hans släkt har jobbat inom sjöfarten ända sedan 1600-talet.

rampens främre del och läggs automatiskt på plats mot container-
durken när den fälls.

– Förrådsmännen är väldigt nöjda. Vi provianterar ett par
gångar i veckan och det går både snabbare och enklare med den
nya rampen, säger Arne Kalman.

M/S Peter Pan går med passagerare och gods mellan Trelleborg,
Travemünde och Rostock. Arne Kalman har jobbat hos TT-Line
sedan 1993, men bor själv på Åland där hans släkt varit verksam
inom sjöfarten ända sedan 1600-talet.

I våras belönades Arne Kalman och Pär Karlsson av Stiftelsen
Sveriges Sjömanshus för sin containerramp och tillsammans fick
de dela på 15 000 kronor. Nästa år tror Arne Kalman att han
och kollegan kommer att skicka in ett nytt belöningsförslag till
Sjömanshusstiftelsen.

– Det är ganska många hos oss som fått belöningar och
det pratas en hel del om det ombord. Jag tror absolut att
det sporrar till att hitta på nya förbättringar, säger han.

arne.kalman@aland.net



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2018

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 30 oktober 2017.

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



Styrsöbolaget är ett rederi som bedriver passagerar- och fraktrafik i Göteborgs södra skärgård och hamn.

Till sommarsäsongen 2017 söker vi vikarierande befälhavare.

BEFÄLHAVARE

- Fartygsbefälsbehörighet lägst klass VI
- CCM-behörighet
- Radiocertifikat lägst SRC
- Utb. i grundläggande säkerhet / Basic Safety (meriterande)

För mer information och hur du söker tjänsten, se vår hemsida www.styrsobolaget.se under *Arbeta hos oss/Lediga jobb*.

Urvalet sker löpande och vi vill gärna ha din ansökan så snart som möjligt, dock senast den 2 mars.



STYRSÖBOLAGET

Blidösundsbolaget

Välkommen till ett av Sveriges största skärgårdsrederier

Blidösundsbolaget trafikerar Stockholms skärgård med tyngdpunkt i Stockholm, Vaxholm, Österåker och Norrtälje. Flera fartyg går i linjetrafik för Waxholmsbolaget och andra i charter- och nöjestråfik i egen regi. Vi har även ett stort bemanningsuppdrag åt Skärgårdsrederiet som är ett snabbt växande sightseeingrederi i Stockholm.

Vi äger tio passagerarfartyg och vi är delägare i ytterligare fem sightseeingfartyg. Vi driver även ett vandrarhem och museum på skärgårdsön Siaröfortet.

Våren och sommaren är högsäsong för oss men vi har även flera fartyg i drift året runt. På de flesta fartyg driver vi caféer och restauranger.

Vi söker medarbetare för tillsvidare-, säsongs- och korttidsanställningar ombord i fartygen, på Siaröfortet och till vårt kontor i Gamla Stan.

Vi söker

Befälhavare till mindre och större fartyg

Däcksmän

Kockar

Kallskänkor

Serveringspersonal

Vandrarhemspersonal

Bokningspersonal

Läs mer och ansök via vår hemsida www.blidosundsbolaget.se



Vägfärja får eldrift

Sveriges största linjärled har fått eldrift. Kornhallsleden, som går mellan Göteborg och Kungälv, är Sveriges mest trafikerade linjärled. Förra året trafikerades den av 730 000 bilar. En övergång till eldrift kommer att innebära en betydande minskning av koldioxidutsläpp och kväveutsläpp. Dessutom är driftet näst intill ljudlös.

– Det är främst genom att hitta alternativ till fossila bränslen som färjetrafiken kan bidra till långsiktig hållbarhet. När det gäller linjärfor kan eldrift vara ett utmärkt alternativ. För frigående färjor, som till exempel på Hönöleden, handlar det om andra bränslen, som metanol eller HVO, säger Peter Peterberg, miljösamordnare i Färjerederiet, i ett pressmeddelande.

Nya slussar ger vinst

Ett nytt beräkningssystem gör att nya slussar i Trollhättan blir vinst och inte förlust. Det säger Trafikverket till P4 Värmland.

Tidigare beräkningsmodeller har visat på en förlust på 30 öre per investerad krona. Men i den nya beräkningen blir det istället en vinst på 30 öre per krona.

– Det är ett utvecklingsarbete som pågår och ju mer vi räknar på det här så blir vi allt säkrare på att det är så här vi ska räkna, säger Bertil Hallman till P4 Värmland.

Handelskammaren i Värmland är glada över det nya resultatet. Ingela Larsson, som är ansvarig för infrastrukturfrågor på Handelskammaren Värmland menar att det handlar om inkomster på fyra miljarder under en sjuårsperiod.

– En fantastisk nyhet. Det här innebär att möjligheterna för att nya slussar i Trollhättan ska bli av ökar betydligt, säger hon till P4 Värmland.

Problem med STCW

Den 1 januari i år trädde STCW Manila i kraft, vilket bland annat har inneburit att alla sjömän måste ha uppdaterat sina certifikat och behörigheter innan det datumet för att få jobba. Men nu har IMO, International Maritime Organization, utfärdat en rekommendation till alla hamnstatskontroller att de ska ha en "pragmatisk och praktiskt attityd under inspektionerna" fram till den 1 juli 2017. Detta eftersom alla sjömän inte har hunnit få sina papper i ordning än. Beslutet om STCW Manila togs 2010, vilket innebär att länderna har haft sju år på sig att förbereda sig för den här förändringen. Uppenbarligen har denna tid inte räckt för vissa länder och det var dessutom ett flertal länder som stöttade förslaget under IMO-mötet i november.

Regler för lågsavligt bränsle kan komma redan 2020

IMO:s marina miljöskyddskommitté har godkänt en strategi för att skära ner på koldioxidutsläppen. De har röstat för att införa regler för lågsavligt bränsle redan 2020, i stället för 2025. Det innebär att det blir en sänkning på maximal tillåten svavelhalt från 3,5 procent till 0,5 procent.

Några stora flaggländer protesterade dock mot att införa reglerna redan 2020 eftersom de är oroliga för kostnaden och tillgängligheten på lågsavligt bränsle. Men en studie som genomfördes för IMO:s räkning kom fram till att det inte kommer att vara något problem att få fram bränsle och att eventuella tekniska problem inte var nog anledning för att skjuta upp genomförandet fem år.

– Beslutet är väldigt välkommet, både för sjömännen som arbetar ombord och för dem som lever i kustområden, vars hälsa är negativt påverkad av de för närvarande oacceptabla nivåerna av föroreningar som orsakas av den globala sjöfarten. Det uppskattas att beslutet att införa det här 2020 istället för 2025 kommer att förhindra 200 000 för tidiga dödsfall över hela världen. IMO måste nu se till att kraven är implementerade till fullo och att alla förslag på att försena eller urvattna står emot, säger David Appleton, som är fackförbundet Nautilus yrkesmässiga- och tekniska assistent. (TELEGRAPH)

Vill skjuta på införandet av ballastkonventionen

Liberia är ett av flera flaggländer som vill skjuta på implementeringen av ballastkonventionen. Anledningen är att de anser att det finns brister i systemen och att det kommer att bli köer på varven.

Liberia har bett IMO om att tillåta ägare förnya sina "International Oil Pollution Prevention"-certifikat tidigt, vilket skulle ge dem fem extra år att fundera över vilken utrustning de ska sätta in. (TELEGRAPH)

Brexit kan vara möjlighet för den brittiska handelsflottan

Den brittiska folkomröstningen, som resulterade i beslutet att lämna EU, kan erbjuda möjligheter för den brittiska sjöfarten och för brittiska sjömän. Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson säger att fackföreningen jobbar med industrin för att se till att sjöfartspolitikerna finns med som en av hjärtefrågorna i regeringens nya industristrategi.

Brexit skulle kunna bli en omstart för den brittiska handelsflottan med nya initiativ för att stödja sektorn när Storbritannien inte längre måste följa EU:s riktlinjer.

(TELEGRAPH)



Sjomanskyrkan Stockholm

Sjomanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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

Besöksadress: Södra Hamnvägen 15
Telefon: 08-556 943 30
Mobil: 070-461 94 80
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



Vi önskar nya och gamla kunder en god fortsättning in på det nya året.

www.castrol.com/marine
+47 22 51 12 20

**MARINE
WORKS**
DIVING COMPANY

Professionella dykare
med kort varsel

Telefon +46 (0) 705-44 45 54
www.marineworks.se

Boka din annonsplats med mig!

Linnea Olsén
090-711 516

linnea.olsen@display-umea.se



DISPLAY

Hur tolkas kollektivavtal?

Hur kollektivavtalen tolkas av Arbetsdomstolen berör fler än bara de som är inblandade i målet. Stig Gustafsson beskriver hur Arbetsdomstolen brukar resonera och varför.

Ett avgörande i en tvist om tolkningen av ett kollektivavtals innebörd har en större betydelse än vad många inser. Avtalet har för det första rättsverkningar för en vidsträckt krets av personer. Vidare får ett avgörande betydelse inte bara för något som passerat i det förflutna, utan blir bestämmande även för framtiden, till dess att parterna i förhandlingar om ett nytt avtal kommit överens om en annan formulering av bestämmelsen. Arbetsdomstolen, AD, har genom åren utvecklat en rikhaltig praxis om principerna för tolkning av kollektivavtal.

Avgörande för tolkningen är främst vad som varit parternas avsikt. Att parterna uttryckt sig oklart och att ordalagen närmast pekar på en annan innebörd har inte någon betydelse om det verkligen kan utredas vad som faktiskt varit avsett. Att en likartad bestämmelse inom ett annat fack tolkas annorlunda ändrar inte detta förhållande. Inte heller har AD fäst avseende vid att avtalet på vissa arbetsplatser faktiskt under en tid tillämpats på annat sätt än som varit avsett. Det väsentliga är hur de avtalslutande parterna, och inte hur deras enskilda medlemmar, uppfattat avtalets innehåll. Har de avtalslutande parterna haft olika uppfattningar om innebörden av en uppgörelse får man vid tolkningen ta hänsyn till olika fakta som gör den ena partens ståndpunkt trovärdigare än den andres.

Avtalets ordalydelse har givetvis en central betydelse. En part som påstår att en bestämmelse har en annan innebörd än som följer av ordalydelsen har bevis-

bördan för vad hen påstår. En betydelsefull faktor är praxis när det gäller avtalets tillämpning. Har en bestämmelse under många år av den ena parten tillämpats på visst sätt, utan anmärkning från den andra parten, tolkas detta till förmån för den part som påstår att praxis uttrycker bestämmelsens innebörd. Sammanfattningsvis: Är ordalydelsen i och för sig klar blir den bestämmande för utgången, där inte part som påstår annat har särskilt starka skäl för sin ståndpunkt. En formulering som AD brukar använda i sådana sammanhang är att ”tolkningsfrågan får lösas utifrån avtalets ordalydelse i förening med dess syfte, allmänna uppbyggnad och systematik”.

Vad var syftet?

I andra hand – när ordalydelsen inte ger vägledning – går AD in på mer allmänna överväganden om övriga omständigheter som kan tillmätas betydelse. AD:s tolkningsregler bygger bland annat på att parterna i avtalsförhandlingar har skyldighet att förklara en föreslagen regels innebörd för motparten. Det föreligger med andra ord en slags upplysningsplikt på den part som lägger fram ett förslag, annars får hen bära risken för att motparten missuppfattar förslaget innehåll.

För att sammanfatta: Då AD tolkar kollektivavtal är riktningen att finna vad kollektivavtalsparterna kan gemensamt ha syftat till. I andra hand blir en entydig ordalydelse utslagsgivande för att finna vad partsviljan kan vara. Då någon gemensam partsvilja aldrig existerat

bedömer AD hur vardera parten förhållit sig när avtalet tillkom.

Ett kollektivavtal utgör i grunden en begränsning av arbetsgivarens rätt att leda och fördela arbetet. Dessa begränsningar har ofta tillkommit successivt och under lång tid. Under senare år har arbetstagsarsidan upplevt att AD skiftat fokus i tvister om tolkning av kollektivavtal. Ordalydelsen har fått en alltmer central betydelse vid tolkningen. Från arbetsgivarsidan har ofta hävdats – med visst stöd från AD – att allt som inte är uttryckligen otillåtet är tillåtet. Flera arbetsgivarorganisationer har även börjat ifrågasätta äldre kollektivavtalsregleringar med hänvisning enbart till ordalydelsen. Men i själva verket är det ytterst få, om ens några, kollektivavtal som är tecknade mot den bakgrunden att allt som inte är förbjudet är tillåtet; ett sådant avtal skulle vara mycket omfångsrikt och mer eller mindre omöjliggöra rimliga överenskomelser.

Ändrad praxis

AD tycks nu vilja ändra praxis. I en dom från ifjol som gällde huruvida en regel om allmän visstid strider mot kollektivavtalet tog AD ställning till om ett kollektivavtals uppräkningsform var uttömmande eller inte och fann att frågan måste lösas inte bara mot bakgrund av ordalydelsen utan man måste också ta hänsyn till avtalets syfte och uppbyggnad. Med denna mer nyanterade tolkningsgrund kom AD fram till att avtalet inte tillät användandet av allmän visstidsanställning. Vi får hoppas att AD nu går tillbaka till äldre praxis där man tog hänsyn till kollektivavtalets särart och därmed upprätthåller balansen mellan arbetsmarknadens parter.

STIG GUSTAFSSON

Vice ordförande har ordet

Hösten kom och gick utan större åthävor, men Sjöfartsverket lyckades med en upphandling som är något svårförståelig. I korthet skall en finsk redare genom sitt estniska bolag hjälpa till med isbrytning på svenskt vatten vid behov med en bekvämlighetsflaggad (Cypern), lite ombyggd supplybåt. Det här kan medföra följder för många till sjöss om det börjar betraktas som prejudicerande.

Vi skriver nu januari 2017 och årets avtalsförhandlingar har börjat genom så kallade kansliöverläggningar, och som vanligt har vi fått "märket" i huvudet vilket betyder att våra arbetsgivare inte gör ett dugg före industrin är klar med sina förhandlingar. Min personliga uppfattning är att vi måste komma bort från "märket".

Vid årsskiftet gick Sjöbefälsföreningen med i Nautilus Federation som är en federation av sjöbefälsföreningar. Nautilus Federation organiserar bland annat ett flertal europeiska intendenturföreningar. För vår del är det av betydelse att få kontakt med andra föreningar, utbyta information och kunskap i en globaliserad värld, och lära oss hur de tänker och arbetar. Detta kommer också att få genomslag i vårt fortsatta arbete för utbildning, samt att vi får en rejäl kunskapsbank angående internationell sjöfart och kryssningsindustri, som kommer att gagna våra medlemmar som tänker sig ett arbete inom internationell sjöfart.

Det har visat sig i flera rederier under hösten som gick att förhållandet mellan personer tillhörande manskap och befäl har gått på kollisionkurs. Men vi skall vara klara över att även befäl inte alltid är sams med varandra. Begär hjälp från Sjöbefälsföreningen centralt, om det inte går att lösa på annat sätt. Det handlar om vår psykosociala arbetsmiljö ombord och även befäl har rätt till en bra arbetsmiljö. Här har HR-avdelningarna på rederikontoren ett stort lass att dra. Till sist, även ett befäl kan väljas och därmed vara skyddsombud ombord.

Har under senare år haft möjlighet att reflektera över vad som händer när människor arbetar i ledande ställning utan tillräcklig skolning, och hur det påverkar arbetsmiljö och interaktion. Det är hög tid att branschen vaknar upp och inser att ett chefsjobb inom intendentur ingalunda är en naturlig fortsättning för en arbetstagare. Det finns en tendens att befordra människor utan adekvat skolning vilket gör mig ännu mer säker på att samarbetet med sjöfartsskolan i Kalmar samt Linnéuniversitet för att åstadkomma en intendenturbefälsutbildning är rätt väg att gå. Att den sedan är en högskoleutbildning som ger en kandidatexamen är ju grädd på moset, och så slipper vi diskussionen om vad som är relevant utbildning för att erhålla det nuvarande utbildningstillägget. Jag hoppas verkligen att vi lyckas med att genomföra detta.

För övrigt, är det någon som funderat över ergonomin på de olika modeller på tallrikar och annat porslin som dykt upp på koncept- och temarestauranger på senare år? Och hur kommer det sig att det gick att bygga fullt fungerande kök i båtarna /färjorna redan på 1980-talet, vart har all den kunskapen tagit vägen idag? Det är lätt att bli beklämd när du ser ritningar och förslag på layout idag! Kanske man borde fråga de som skall arbeta i lokalerna?

JAN HÄGGBLUM



Fråga ombudsmännen

Här svarar våra ombudsmän på fackliga- och arbetsrättsliga frågor. Om du har en fråga du vill få svar på kan du maila till: sjobefalen@sjobefal.se

För ett halvår sedan slutade jag jobba på ett fartyg och fick ut min slutlön. Nu har jag upptäckt att jag fick för lite i lön. Min arbetsgivare säger att det har gått för lång tid och att detta nu är preskriberat. Stämmer det?

En lönefordran som du har på din arbetsgivare preskriberas enligt lag efter tio år. Det vill säga, du har rätt att retroaktivt få utebliven ersättning inom tio år efter att den uppstod.

Varje gång du påminner din arbetsgivare om detta så påbörjas en ny preskriptionstid på tio år. Detta kallas ett preskriptionsavbrott och bör skriftligen dokumenteras så att du kan bevisa att du krävt att få din fordran betald av din arbetsgivare.

Om du ändå inte får dina pengar, trots att du påpekar detta, rekommenderar vi att du kontaktar oss.

Jag har blivit befordrad från 2:e fartygsingenjör till 1:e fartygsingenjör. Jag jobbar på Storsjöavtalet. Vilken lön ska jag ha?

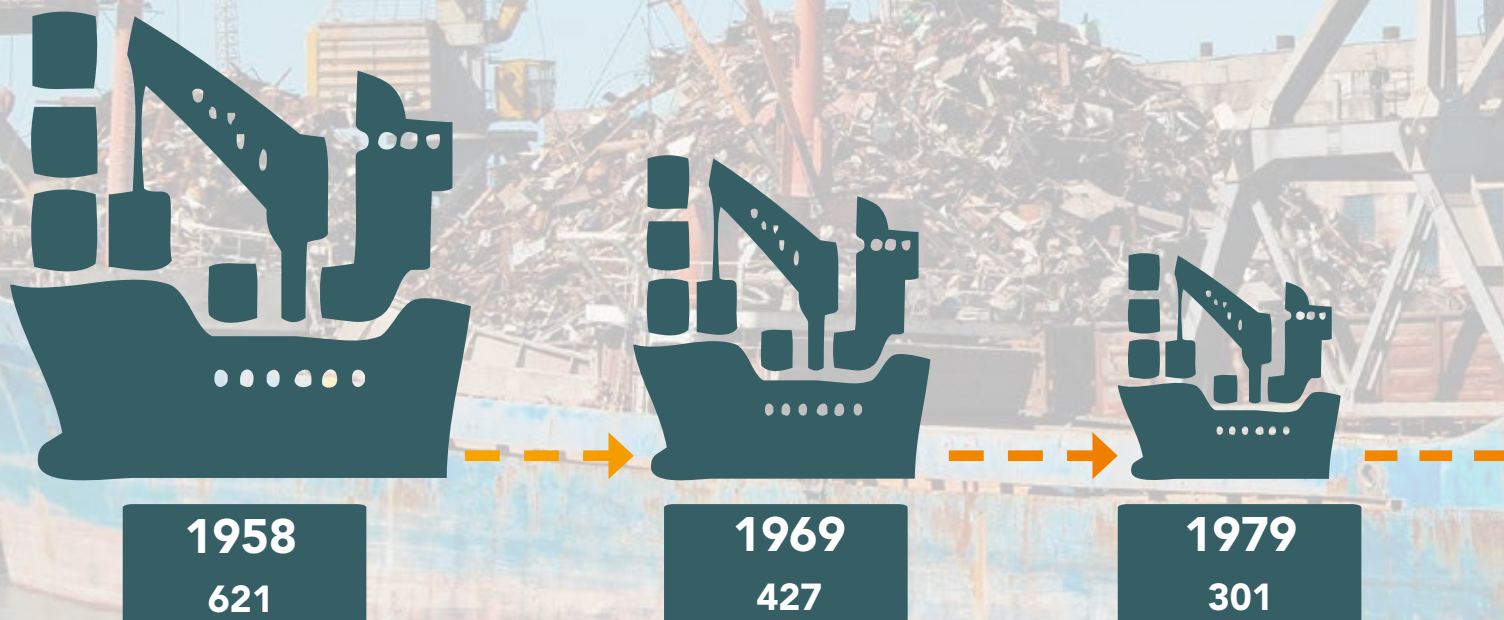
I maskinbefälsavtalet, §15, Mom. 4:9 "Befordran" kan du läsa att: "Vid maskinbefäls befordran till högre grad inom samma rederi eller rederier med samma redare (rederikoncern) skall, då lönen i den högre befattningen är lika stor eller lägre än den, som senast utbetalats, maskinbefälet inplaceras i sådan åldersgrupp i gällande fartygsgrupp, att lönen är minst 5 procent högre än tidigare."

Det vill säga, du har rätt till en ny lön som är minst fem procent högre än din gamla lön.

För övrigt gäller samma villkor för nautiskt befäl. Intendenturbefäl har dock en annan avtalstext.

TEMA

TONNAGESKATT



Illustrationen visar utvecklingen av svenskregistrerade fartyg med en bruttodräktighet på 500 och uppåt. Siffrorna mellan 1958-1988 är hämtade ur SCB:s statistiska årsbok. Siffrorna från 2000 och framåt kommer från rapporten "Svenska och utländska fartyg i svensk regi" som först gavs ut av SCB och SIKI (Sjöfartens Analys Institut) och efter 2010 av Trafikanalys. Siffrorna, särskilt de tidiga, kan innehålla vissa felaktigheter eftersom de bygger på ändringsaviseringar från år till år, det vill säga någon inrapportering av samtliga fartyg gjordes inte varje år. Generellt för siffrorna från alla år är att ett fåtal av fartygen i Sveriges fartygsregister är förlista, men ligger ändå kvar i systemet, till exempel på grund av pågående försäkringsärenden, kvarstående lån och så vidare.

Den 1 januari 2017 infördes tonnageskatt i Sverige, efter drygt 60 års funderingar och utredande. Målet är att stoppa utflaggningen, frågan är bara om det inte redan är för sent.

TEXT CLAES HINDENFELT / FRILANSARNA FOTO LEIF HANSSON



1988
199



2000
205



2010
186



2015
132

Utflygning av fartyg från nationella register till Flag of Convenience (FoC) är ingen ny trend. Det startade redan i början av 1920-talet, då med Panama och Honduras som populära flaggstater. Den hade en första boom under det amerikanska spritförbudet mellan 1920 och 1933 då amerikanska fartyg flaggades ut till FoC för att kunna sälja sprit på passagerarfartygen.

Motiven att flagga ut fartyg till FoC har varierat, men huvudsyftet har alltid varit att undgå skatter, avgifter, regelverk, höga lönekostnader och facklig inblandning i den egna flaggstaten.

Efter krigsslutet 1945 växte de svenska rederierna, handelsflottan ökade markant, och 1950- och 60-talen var lyckosamma för landet, tillväxten och sjöfarten. De tio största svenska rederierna hade sammanlagt 294 fartyg i trafik och hela handelsflottan bestod av cirka 1 600 fartyg.

Medan utflygningen fortfarande var ett marginellt problem för den svenska och europeiska sjöfarten hade den blivit ett större problem internationellt, vilket de globala fackföreningarna ITF, ILO och även FN försökte motarbeta på regerings-

nivå och i andra sammanhang. Blockader av lastning och lossning tvingade många FoC-fartygs redare att acceptera ITF:s avtal motsvarande ett genomsnitt av europeiska löner. Det arbetet pågår ännu idag genom det globala nätverket av ITF-inspektörer och har lett till att tusentals sjömän fått, och fortfarande får, avtal med drägliga arbetsförhållanden och löner.

FoC sågs som en fara

I mitten av femtiotalet reagerade de svenska sjöfolksförbunden, befälsföreningarna, redarna och regeringen mot FoC. Denna "hemlösa" och växande handelsflotta sågs som en fara och "ett ovälkommet inslag i världshandelssjöfarten". Detta kom också att bli den svenska regeringens inställning under flera årtionden.

Ökande korruption i flera länder, där Panama fortfarande framhålls, ledde till att det Liberianska fartygsregistret bildades. Det startade ett trendbrott då även moderna fartyg från bland annat Norge och USA flaggades ut till skillnad från tidigare då i huvudsak gammalt och förbrukat tonnage försågs med FoC.

Sjöfartens betydelse för världshandeln ökade konstant mellan 1949 och 1974 och steg från 400 till närmare 3 500 miljoner ton. För svensk sjöfart var åren mellan

1960 och 1974 en stor framgång.

Den första minskningen i världshandeln märktes 1975. Orsaken var främst att priset på olja steg med 300 procent hösten 1973 och skapade den oljekris som inleddes 1974, vilket fick djupgående och långvariga negativa effekter för sjöfarten.

De höga oljepriserna och nedgången i världshandeln fick utflygningen att ta fart på allvar, och sedan dess har antalet arbetstillfällen inom den globala handelsflottan stadigt minskat. Främst för manuskap, men även för befäl på svenska handelsfartyg. Behovet av sjöbefäl globalt har däremot inneburit en parallell arbetsmarknad i den bekvämlighetsflaggade handelsflottan.

Samtidigt försvagades fackföreningarnas och FN:s inflytande mot FoC ytterligare. Bland annat på grund av lobbyarbete som ledde till ändringar i lagstiftningarna och i arbetsrätten i bland annat USA och Storbritannien. Det minskade möjligheterna till fackliga blockader med några få undantag, där ibland Sverige, Finland och Australien. Politiska strömningar motarbetade även en reglering om minimistandard för fartygsregister och ersattes med en generell acceptans för FoC.

De europeiska fackföreningarna förlorade allt mer inflytande i ITF vilket över-

Lika som bär, men ändå med olika förutsättningar för svenskflaggade Mignon till höger och singaporeflaggade Tosca till vänster.
Foto: Wallenius Shipping.



togs av organisationer i Asien. ITF gav samtidigt upp tanken på att tvinga fartygen tillbaka till ägarländerna och satsade i stället på säkerhets- och miljöfrågor, och att teckna avtal med länder som bidrog med arbetskraft till sjöfarten. Sedan slutet av 90-talet förhandlar och sluter ITF avtal direkt med internationella redarorganisationer och enskilda rederier i många länder med fartyg under FoC. 2014 hade ITF avtal för 13 000 fartyg vilka sysselsätter drygt 200 000 sjömän.

I Sverige innebar sjöfartspolitikerna ett nära samarbete mellan den socialdemokratiska regeringen, rederinäringen och de svenska varven. När krisen var ett faktum i mitten på 70-talet inleddes ett omfattande utredningsarbete som resulterade i Flagglagen. Den innebar att inget rederi fick flagga ut ett fartyg de hade en ägarandel i utan att flagga in ett annat fartyg i det svenska fartygsregistret. Lagen möttes av hård kritik och avskaffades 1991. Under den perioden minskade den svenskflaggade handelsflottan dramatiskt medan norsk och dansk sjöfart hade en god tillväxt.

Under 1980-talet fördjupades krisen för den internationella och svenska sjöfarten. Den enskilt största påverkbara kostnadsfaktorn är, då som nu, besättningarnas

löner. Skillnaden i löner mellan de nordiska länderna och ett fartyg med skandinaviskt befäl och filippinskt däck- och maskinmanskap med ITF-avtal var cirka 50 procent. För ett tankfartyg innebar det omkring 4,5 miljoner kronor per år. Förutom billig arbetskraft från Asien började även sjöfolk från Östeuropa söka sig till den allt mer internationella arbetsmarknaden. Samtidigt ökade antalet länder med fartygsregister som erbjöd billig registrering, sjösäkerhetslagstiftningar med allt i övrigt att önska, samt frånvarande fackföreningar och krav på sociala åtaganden.

Globalt arbetade FN, genom UNCTAD, för att skapa ett internationellt regelverk kring ägande av fartyg. ITF, Maskinbefäls- och Sjöfolksförbunden satsade stora resurser på detta, vilket resulterade i Registreringskonventionen. I sin slutliga utformning var den dock så urvattnad att den inte fick någon effekt.

Norge inför NIS

För att motverka krisens effekter och hävda den norska handelsflottans konkurrenskraft införde Norge Norskt Internationellt Skipsregister, NIS. Flera länder följde snabbt efter med egna varianter, DIS i Danmark, GIS i Tyskland med flera.

NIS gav rederierna rätt att avskeda norska sjömän och ersätta dem med sjömän från Asien med villkor motsvarande dem i FoC-länderna, och de västeuropeiska fackförbunden fick ännu mindre inflytande över anställningsvillkoren i den internationella sjöfarten.

Som motdrag till det norska NIS-registret beslutade Maskinbefälsföreningens kongress 1988 att acceptera ett "offshore-register". Förslaget hade kunnat få den positiva effekt förbundet förutspådde, om det inte blivit motarbetat av övriga parter på arbetsmarknaden, framför allt av Sjöfolksförbundet.

I Sverige fortsatte utredningsarbetet och resulterade i Rederistödsnämnden i början på 80-talet. Även den mötte hård kritik från rederinäringen, dels för att den inte nådde hela vägen i förhållande till reglerna för FoC, dels för sin ekonomiska kortsiktighet med årliga budgetprövningar. Efter att NIS, DIS med flera etablerats var det uppenbart att svensk sjöfartspolitik inte kunde ge konkurrensneutralitet i förhållande till grannländernas internationella register. Att färjetrafiken inte ingick i rederistödet var ett problem som skulle växa och bli akut många år senare.

EU:s föregångare EG försökte starta Euros, ett europeiskt sjöfartsregister för att



hejda utflaggningen. Efter etableringen av NIS lades det ner och ersattes med en anpassning till FoC med riktlinjer för att stödja medlemsländernas nationella sjöfart. Reglerna revideras 1997, och året därpå bestämde sig Nederländerna för att utnyttja dessa som byggde på en fast tonnageskatt. Några år senare följde alla medlemsländerna med fränsett Sverige, Portugal och Österrike.

Tonnageskatten har inneburit en rejäl tillväxt för de europeiska handelsflottorna, bland annat i Danmark, Storbritannien, Holland och Belgien. Modellen blev så lyckosam att EU:s sammanlagda handelsflotta ökade sin andel av världshandelsflottan. Däremot fick färjerederierna stora problem när EU:s gemensamma marknad fick genomslag och den lönsamma taxefreeförsäljningen upphörde. Tyskland löste det genom att tillåta även färjor att ingå i sitt internationella register GIS. När Danmark aviserade samma sak blev den svenska färjetrafiken på väst- och sydkusten hotad.

Stopp för internationellt register

I Sverige började diskussionerna om ett svenskt internationellt sjöfartsregister 1991. När ekonomin kollapsade ett år senare förändrades förutsättningarna totalt. Den borgerliga regeringen gjorde en krisöverenskommelse med Socialdemokraterna där en avgörande del var att den fackliga förhandlingsrätten skulle bestå. Det satte stopp för fortsatta funderingar om ett svenskt internationellt fartygsregister. I stället ersattes det av ett försämrat rederistöd och krav på att ytterligare rationalisera/minska besättningarna storlek/kostnader.

1994 tillsattes ytterligare en utredning, som kom med ett förslag som heller inte gav konkurrensneutralitet i förhållande till omvärlden. Året därpå gick Sverige med i EU och sedan dess har den svenska sjöfartspolitikerna långsamt anpassats till EU:s regler, samtidigt som allt fler svenska fartyg flaggats ut till FoC.

Risken att hela den kvarvarande flottan skulle flaggas ut blev till sist akut, och 1998 slöts TAP-avtalet. Tillfälligt anställd personal, mellan redareföreningen och de fackliga organisationerna. Det innebar att halva besättningen kunde vara från ett utomeuropeiskt land, och innebar en minskning av lönekostnaderna med 50 procent samt ett närmande till konkurrensneutralitet.

Intrådet i EU 1995 satte även fokus på

den svenska färjetrafiken, som redan hade problem då de undantagits från rederistödet tio år tidigare. Situationen blev akut när de danska och tyska registren började omfatta färjetrafiken och valet stod mellan att flagga ut färjorna, eller avveckla den svenska färjetrafiken och förlora tusentals arbetstillfällen ombord.

Lösningen blev en ny utredning med målet att skapa likvärdiga konkurrensvillkor med grannländernas färjetrafik inom ramen för EU-politiken. Den resulterade i ett förslag till riksdagen 2001 om att införa Nettomodellen. Rederierna slapp betala in avdragen för sociala avgifter, skatt, socialförsäkring och arbetsgivaravgifter.

Efter drygt 20 år av utredande hade en anpassning till EU:s sjöfartspolitik nästan nått ända fram, dock med det viktiga undantaget av tonnageskatten. Den svenska traditionen av utredande fortsatte 2004, och ett förslag om tonnageskatt lämnades två år senare. Mellan 2004 och 2013 fattade riksdagen beslut om tonnageskatt utan att det resulterade i en proposition från regeringen, som valde att fortsätta att bereda frågan och besluta om att ytterligare utreda den. 2015 kom så ett förslag om att revidera sjöfartsstödsreglerna så de även skulle innefatta bogser- och sjömättningsfartyg.

Och till slut, den 28 september 2016, efter år av utredande då den svenskflaggade handelsflottan i det närmaste raderats ut, röstade riksdagen igenom ett beslut om svensk tonnageskatt som gäller från 1 januari 2017. **CH**



DELEGATIONEN FÖR SJÖFARTSSTÖDS STATISTIK

2001: 254, varav 29 i närfart och 225 i fjärrfart
2005: 213, varav 38 i närfart och 175 i fjärrfart.
2010: 162, varav 40 i närfart och 122 i fjärrfart.
2015: 101, varav 26 i närfart och 75 i fjärrfart.

Antal fartyg som uppbär sjöfartsstöd med svensk flagg vid utgången av respektive år. Mellan 2001 och 2015 flaggades 153 fartyg ut.

En positiv men mång



Foto: Sirius Shipping AB

GÖTEBORG NOVEMBER 2016

Trots kritiken välkomnas beslutet, även om det kom väldigt sent i förhållande till andra sjöfartsnationer där merparten haft en god tillväxt sedan 1980-talet medan den svenska tillväxten stagnerat och i realiteten backat med 60 procent sedan 2001.

För Sjöbefälsföreningen är beslutet både viktigt och välkommet, främst för att det är en positiv signal till sjöarbetsmarknaden.

– Det är ett efterlängtat beslut, även om det har tagit alldeles för lång tid och inte är heltäckande. Men förhoppningsvis leder det till att svenska fartyg flaggas in, vilket är bra för både befäl och manskap. Sen är det naturligtvis inte bra att man vill nagga på sjöfartsstödet för att finansiera tonnageskatten, men det handlar mindre om pengarna och mer om att det är en negativ signal. Jag är känslig för signaler,

signal – a är kritiska



Tonnageskatten är en positiv signal till den svenska sjöfartsnäringen, även om det finns kritik mot delar av skattesystemet. Dels kring finansieringen, dels för att det utestänger rederier med mer än 25 procent inrikesfart, vilket motsvarar närmare en tredjedel av handelsflottan. TEXT CLAES HINDENFELT / FRILANSARNA

och medan skatten i sig är positiv försöker vi undvika det negativa just nu och fokusera på att få se synliga positiva effekter av beslutet. Det får våra medlemmar och även manskapet nytta av då det förväntas skapa nya arbetstillfällen, säger Mikael Huss, vd i Sjöbefälsföreningen.

En försiktig prognos från föreningen är att fem till tio fartyg flaggas in under 2017. Att redarna räknar och funderar, och kanske sneglar lite på varandra, menar Mikael Huss är helt naturligt, liksom att de vill känna sig för innan de tar steget fullt ut med inflaggningar.

– Jag ser i första hand till våra medlemmar och till hela sjöarbetsmarknaden där alla aktörerna nu arbetar tillsammans. Blå tillväxt är vår devis och då behöver vi blå skatt.

Vägen till beslut har gått via EU, vilket är tvingande eftersom det ses som ett statligt stöd. För att nå konkurrensneutralitet mellan medlemsländerna har EU upp-

rättat riktlinjer för att samordna deras åtgärder.

– Även det svenska beskattningssystemet har anpassats för att följa kommissionens riktlinjer och vi har även tittat på de andra ländernas system för att utformningen ska vara i linje med dem, säger Simone Johannisson, departementssekreterare på Finansdepartementet.

Finansieras genom minskade anslag

Kostnaden för det svenska tonnageskattesystemet är beräknat till 45–50 miljoner kronor per år. Det ska finansieras bland annat med ett minskat anslag till sjöfartsstödet, resterande finansieras av sjöfarten.

– Tanken är att minska sjöfartsstödet med 20 miljoner, eller med en (1) procent för alla som uppbär det, men något beslut är inte taget än. Förslaget finns med i propositionen som regeringen själv fattar beslut om efter godkännande av kommis-

sionen. Så beslutet kan komma ganska snabbt, säger Patrik Silverfjäll, handläggare på Delegationen för Sjöfartsstöd.

Tonnageskatt är frivilligt och rederierna måste själva ansöka för att få ta del av den. Skillnaden mellan tonnageskatt och det ordinarie skattesystemet är att rederierna betalar konventionell bolagsskatt på företagets vinst som alla företag gör, medan tonnageskattesystemet utgår från nettodräktigheten, eller last- och passagerarkapaciteten på rederiets tonnage. Den siffran multipliceras med en procentdel av prisbasbeloppet. Det belopp man får fram är det varje rederi ska betala bolagsskatt på. Den stora skillnaden är att rederiet betalar skatt på sitt faktiska tonnage oberoende av sina reella vinster eller förluster i verksamheten.

– För att få utnyttja tonnageskattesystemet måste rederierna göra en ansökan på en blankett där de fyller i vissa uppgifter om sin verksamhet. Den skickas till Skatteverkets storföretagsgrupp i Göteborg som bedömer om förutsättningarna för ett godkännande är uppfyllda, de sökande behöver alltså inte motivera varför de söker, säger Jesper Anderberg, rättslig expert på Skatteverket.

Endast en ansökan

Ett godkännande gäller tills det återkallas, eller i praktiken tills vidare. Vill rederiet komma ut ur tonnageskattesystemet kan de göra det först efter tio år. Ansökningarna för att bli godkänd för tonnageskatt från och med den 1 februari 2017 skulle varit inlämnade före den 30 november. Skatteverkets egen prognos på antalet ansökningar var mellan fem och trettio sökande.

– Vid ansökningstidens utgång hade vi fått in en ansökan. Men vem som ansökt kan jag inte avslöja. Vår rättsavdelning håller på och ser över sekretessreglerna för just tonnageskatten, men generellt brukar ansökningar vara sekretessbelagda. Den inkomna ansökan kommer att beredas och vi räknar med att kunna lämna besked efter årsskiftet [2016, reds. anm.]. Det här är oftast stora och viktiga beslut som tas av rederiernas styrelse, och väl inne i systemet är de kvar i tio år, så de kanske behöver tänka till ordentligt innan de bestämmer sig, säger Mattias Lindstedt, på Storföretagsskattekontoret i Göteborg.

På Stena AB är Claes Berglund ansvarig för samhälls- och miljöfrågor, och påpekar att Sverige är sist i Europa med att införa tonnageskatt.



– Tonnageskatten är bra för Sverige, konstruerad för att stimulera sjöfartsföretagen och få nya att starta, säger Claes Berglund, ansvarig för samhälls- och miljöfrågor på Stena AB.

– Jag välkomnar tonnageskatten men tror inte att den löser hela utmaningen att få den svenska handelsflottan att växa, även om den är en viktig pusselbit. Det är en bra europeisk variant, utformad för att stimulera sjöfartsföretagen och få nya att starta men allt är inte bra. Bindningstiden

på tio år är inte optimal, och begränsningen för inrikessjöfarten som konkurrerar med utländska rederier är ett problem. Ville man stimulera svensk kustfart har man infört en begränsning som inte är bra. Den delvisa finansieringen via sjöfartsstödet är också bekymmersamt, börjar man ta av det är det oroväckande för allt svenskt tonnage som får stödet.

Flaggfrågan inte prioriterad

Stenas färjetrafik i Sverige har svensk flagg och påverkas inte av beslutet och kan välja att gå med eller inte, men några beslut har inte tagits. Med verksamhet i många länder är det svenska systemet ett av flera, och kanske inte helt naturligt att välja i alla sammanhang. Och flaggfrågan är inte prioriterad.

– För vår del är det viktigaste att stärka svenska sjöfartsföretag, att vi kan arbeta tillsammans och skapa arbetstillfällen i Sverige. Att sjöfartsklustret ses som en helhet, att det befolkas av människor med marin bakgrund och god utbildning och som framförallt kan få det att växa. Vi måste ha en stor och växande maritim näring, den ser vi inte idag och det är viktigare än flaggfrågan, säger Claes Berglund.

– Nu har vi fått detta och kan arbeta tillsammans, men vi är väldigt sent ur startblocken. Sedan 2005 har den europeiska handelsflottan vuxit med sjuttio procent

medan tillväxten i Sverige hamnat på noll, så även om vi har en stabil näring har tillväxten stannat av. Det är bekymmersamt att vi stannat i utvecklingen i förhållande till de andra sjöfartsnationerna.

Wallenius vd Anders Boman är mycket positiv till beslutet, att Sverige äntligen tar ett viktigt steg framåt för att skapa bättre förutsättningar för svensk sjöfart.

– Det finns delar av systemet vi som industri måste diskutera vidare med lagstiftaren. Inrikessjöfarten är ett sådant exempel, men i stora drag är det ett bra system. Beträffande finansieringen är den inte bra då man blandar 'äpplen och bananer'. Nettomodellen för sjöfart handlar om att skapa förutsättningar för svensk bemanning medan tonnageskatten handlar om en bolagsskatt.

Just nu pågår ett stort arbete inom Walleniuskoncernen med fokus på en översyn av ägarmodellen tillsammans med norska Wilhelmsen. Men någon direkt påverkan på de svenskflaggade fartygen är inte att vänta.

Bra men inte heltäckande, och en hel del kvar att arbeta med är den samlade uppfattningen från sjöfartsnärings kring beslutet om den svenska tonnageskatten. Men de positiva reaktionerna överväger, och systemet har skapat förutsättningar att på sikt få svensk sjöfartsnäring att expandera. **CH**

För Stena, med verksamhet i många länder, är den svenska tonnageskatten ett system av flera och kanske inte helt naturligt att välja i alla sammanhang.



Det finns delade meningar

– Jag är glad att det finns en politisk enighet om tonnageskatten även om systemet inte är heltäckande, säger Pia Berglund, vd på Svensk Sjöfart.

På Donsö, i Göteborgs södra skärgård, är man inte lika entusiastisk.

– Vi har fått ett ramverk där man stänger ute trettio procent av handelsflottan för att genomdriva tonnageskatten. För vår del är beslutet en stor besvikelse, säger Jonas Backman, vd för Sirius AB. TEXT CLAES HINDENFELT / FRILANSARNA

GÖTEBORG NOVEMBER 2016

Skillnaden i uppfattning beror dels på att inrikestrafiken inte är inkluderad i tonnageskattesystemet, dels på att alla, oavsett om de är kvalificerade eller ej, är med och finansierar den genom det minskade sjöfartsstödet.

– Vi kör i närtrafik med elva fartyg och är direkt diskvalificerade för tonnageskatt, så för vår del betyder beslutet ingenting. Sirius har arbetat hårt för att flagga in hela sin flotta, men om vi gör det får vi betala för de andra utan att själva få någonting och det går inte, säger Jonas Backman.

I arbetet med tonnageskattemodel-

len har bland andra Jonas Backman verkat för ett heltäckande skattesystem och inflaggningsupplägg för samtliga fartyg i handelsflottan.

– Nettomodellen, strukturen som ska forma shipping, användes inte i detta upplägget. I stället ska det användas för att finansiera tonnageskatten, då blir det fel för hela inrikesfarten. Men vi går vidare, ser framåt och förhandlar med regeringen för att få en ändring med målet att kunna flagga in våra fartyg.

Medveten om problemet

Svensk Sjöfart är medveten om problemet, men det överordnade har varit att

få tonnageskatten på plats, och att få till stånd en svensk sjöfartspolitik.

– Vid utflaggningarna påpekades bristen på en sjöfartspolitik. Nu har regeringen insett betydelsen av lika konkurrensvillkor och tonnageskatten är ett viktigt steg dit. Däremot är finansieringen problematisk, liksom inrikessjöfarten, vilket är en viktig fråga som påverkar många rederier då vi har en så lång kustlinje, säger Pia Berglund.

– Donsöredarna är väldigt besvikna och hade nog räknat med att kunna flagga in sina fartyg, och detta är noterat i utredningen, fortsätter hon. Regeringen ser problemet, men står kvar vid sitt beslut och vi arbetar vidare med detta. Det viktiga nu är att vi får flaggat in några fartyg, annars finns det inget att diskutera. Om vi bygger fyrtio till femtio fartyg och en femtedel av dem hamnar i Sverige är det en bra början, och ett bra underlag för våra vidare samtal med regeringen och departementen.

Att många fartyg är beställda och under byggnation gör att Svensk Sjöfart ser hoppfullt på en inflaggning. Prognosen, att ha 300 fartyg med svensk flagg inom en tioårsperiod kvarstår, om än med insikten att är man sist ut stiger kurvan kanske inte lika snabbt. **CH**



– Vi vill inget hellre än att flagga in våra fartyg, men som tonnageskattesystemet är utformat är vi diskvalificerade redan från start, säger Jonas Backman, vd Sirius Rederi AB. Foto: Sirius Shipping AB.



– Våra prognoser och förhoppningar kvarstår, de bygger på en beräknad tillväxt och vi räknar med att fler fartyg bland annat nybyggen kommer att hamna i Sverige, säger Pia Berglund, vd Svensk Sjöfart. Foto: Svensk Sjöfart.

Emelie avlastar Stoc

Det talas mycket om att öka antalet sjötransporter för att avlasta vägnätet och främja miljön. Elias Nilsson är befälhavaren som har gjort just det.

TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO SOFI CEDERLÖF OCH ELIAS NILSSON



Stockholm

STOCKHOLM DECEMBER 2016

Klockan är 06.30 när Elias Nilsson kliver ombord på *M/S Emelie* den här fredagsmorgonen i december. Det är fortfarande mörkt ute, solen går inte upp än på ett par timmar. Klockan 06.40 kliver matrosen Victoria Åslund ombord. Tillsammans äter de frukost och kollar att allt är som det ska inför första turen. 07.05 startar de upp, lägger ut och kör de 20 metrarna till Barnängsbryggan. 07.14 är det dags för avgång. *M/S Emelie* gör tre stopp vid olika bryggor i Hammarby sjöstad innan hon fortsätter mot Djurgården och Nybroplan. De tidiga vardagstureorna är det jobbspendelare som dominerar, folk som bor i Hammarby sjöstad med omnejd och som vill ha ett smidigt sätt att ta sig till jobbet. På väg in mot stan ser vi bilköerna på Stadsgrådsleden. Det står stilla.

– Vi håller alltid tidtabellen. Vi har inte ställt in en tur på flera år. Många skriver på vår Facebook-sida att de väljer att åka med oss på grund av tillförlitligheten. Tar du bussen har du kanske mer att välja på, men du vet aldrig hur lång tid det tar, säger Elias.

M/S Emelie går året runt, en gång i timmen, från 07.14 till 18.50 med ett längre lunchuppehåll under vardagarna på vinterhalvåret. På helgerna och sommaren ser tabellen lite annorlunda ut. Men *M/S Emelie* har inte alltid gått i åretrunt-trafik. Hon började sin nuvarande rutt 2010 men gick då bara i säsongstrafik maj-september samt helgtrafik fram till jul. Det var inte förrän 2015 som trafiken utökades.

– I januari 2015 satt jag i möte med vår samarbetspartner Savor Media, som gör besöks guider och driver turistbyråer. Vi pratade marknadsföring. De driver turistbyrå i Viking-terminalen och de tipsade om att Viking kanske ville ha båttransport för sina passagerare. Vår rutt gick då via Saltsjöqvarn så det skulle inte vara någon stor ändring att börja köra till Masthamnen i stället.

– Vi höll just på att trycka tidtabeller så vi var tvungna att ta ett snabbt beslut, fortsätter han. I ett litet rederi är det nära till chefen så jag ringde till vd:n och sa: 'Stoppa pressarna, vi måste ändra ruten!' Och Ulla Ressel sa: 'Gör ett försök!'

Det intressanta med den här historien är att Elias vid den här tiden var matros på *M/S Emelie*.

– Jag hade engagerat mig i trafiken, byggt hemsida och Facebook. Vår vd skulle ha varit med på mötet men hon fick för-

hinder. Att jag fick gå var för att jag hade hållit på med marknadsföringsgrejer. Det är en fin sak i ett litet rederi, att kunna komma med idéer som matros och att kunna få genomföra dem. Det är väldigt roligt att få ha den friheten, säger han.

Så i mars 2015 fick han till ett möte med cheferna för Viking Line. De var jätteintresserade. Deras egen buss till Djurgården tog 45 minuter. Med *Emelie* skulle det ta tio minuter. Och dessutom fanns ingen risk för förseningar på grund av trafikköer, vilket hade blivit värre i och med ombyggnaden av Slussen.

I maj 2015 startade de samarbetet. Viking Line säljer deras biljetter och för passagerarna är det bara att gå en kort sträcka från terminalen. Sedan starten har 40 000 passagerare åkt till och från Masthamnen. Under hela 2016 hade *Emelie* cirka 170 000 passagerare. Det var alltså samarbetet med Viking Line som gjorde det möjligt för *M/S Emelie* att börja köra åretrunt-trafik.

– I september 2015 när vi skulle avsluta säsongen sa Viking Line att den här trafiken vill vi kunna erbjuda året runt. Vi har hela tiden velat köra året runt men det fanns inte nog med kundunderlag. Med hjälp av Viking Line så gick det, säger Elias.

Svårt att förklara

Genom rutan vid förarplatsen har man en otrolig utsikt. Det börjar ljusna och det känns lyxigt att stå i den varma förarhyten och titta ut på vinterlandskapet. Så här på vintern är det inte heller så många andra båtar ute.

– Det är svårt att förklara för någon som inte har gjort det. Att få se det här, varje dag, året om. Det är oerhört vackert. Igår var det helt klart och fullmåne, säger han.

Trots att hans rutt går inne i staden får han ofta ta del av naturupplevelser på första parkett. En gång var det en säl som hade letat sig in till Hammarby sjöstad, och som var i full färd med att jaga fisk. Det finns också en bäver som brukar dyka upp ibland och det händer att han ser havsörn.

– Någon gång kanske jag tröttnar på det här jobbet, men just nu känns det inte så. Det är så många dimensioner att köra båt i stad. Det är en häftig kombo mellan natur och stad. Stockholm har i alla tider varit en sjöstad där man tar sig fram på vattnet. Jag tycker det är jättehäftigt att vara en del av det.

När de första två turerna är körda glesar det ut med passagerare. En mamma med barnvagn och några pensionärer kliver på.

FAKTA M/S EMELIE

Byggd	1931
Längd	25,24 meter
Största bredd	7,06 meter
Djupgående	1,78 meter
Maskineri	1 x Volvo Penta D12
Effekt	287 hk, 211 kW
Toppfart	10 knop
Kapacitet	200 passagerare



– Just nu är det 'all time low', den här tiden på året. Helgerna är fortfarande bra, folk åker på julmarknad på Skansen.

Han tycker det är tråkigare att köra på vintern. På sommaren händer det mer, det är fritidsbåtar och kryssningsfartyg.

– Det blir en rutin, men ändå inte. Det är en stor utmaning att inte bli förslappad. Det finns en risk att man börjar tänka på något annat och sen händer det något.

På *Emelie* jobbar totalt fyra personer, två befälhavare och två matroser, plus några säsongsanställda som hoppar in på sommaren. De jobbar 1:1-system, en vecka ombord och en vecka ledig. När de är ombord jobbar de 7-19, vilket innebär att de får åka hem och sova.

– Jag har småbarn hemma och det är världens lyx att kunna komma hem och säga godnatt även på jobbveckan. Och sen är jag ledig en hel vecka.

Ibland kan det dock vara en nackdel att inte kunna bo på båten. Efter en intensiv tolvtimmarsdag på sommaren vill han helst bara gå och lägga sig, men har familjen planerat något så är det bara att följa med.

Började som praktikant

Att Elias började jobba till sjöss var mest ett infall. Han hade jobbat som cykelbud några år, kört buss några år och sen jobbat på trafikledningen.

– Men jag kände att jag inte ska jobba på kontor. Så såg jag en annons för att bli skärgårdskapten. Jag sökte och kom in. Det är det bästa jag har gjort i yrkeslivet. Men det var inte en dröm från att jag var barn, det bara föll sig så.

2010 fick han praktik på *Emelie*. Då hade hon precis byggts om och de första praktikdagarna fick han vara med och köra upp henne från Simrishamn till Stockholm. När han var klar i skolan började han som matros på *Emelie* och när han fick ut sin behörighet började han köra en av rederi Ressels mindre båtar. I december 2015 fick han ut sin klass VI och sedan dess har han varit befälhavare på *Emelie*.

– Folk som reser med oss är väldigt positiva och glada. Det gör mycket vad det är för stämning ombord. Jag har jobbat på däck så många känner igen mig, vinkar, kommer in och hälsar. Men det är det jag saknar mest, när jag sitter i den här stolen i tio timmar och bara tittar ner.

Ett av önskemålen från passagerarna är att turerna med *Emelie* ska ingå i SL-kortet. Just nu betalar resenärerna 830 kronor i månaden för ett pendlarkort. Men Elias är

inte odelat positiv till ett sånt förslag.

– Det skulle ge tätare turer, men det finns en stor skillnad på SL-trafik och privat trafik. Vi kan hålla en annan standard som att bjuda på kaffe. Nackdelen med SL är att det blir tre gånger så mycket folk direkt, det blir trångt.

– Jag tycker att SL ska satsa mer på kollektivtrafik på sjön, fortsätter han. Men privata aktörer ger en annan tjänst.

Han håller med om att det hade varit bra med tätare turer. Att avgå en gång i timmen som de gör nu gör att det blir lång väntetid för de som missar båten. Skulle de kunna ha ett fartyg till skulle den timmen minska till en halvtimme, vilket är mer överkomligt.

– På sommaren på Djurgården kör vi ut många, men vi kör inte hem lika många. Det tror jag har med turtätheten att göra, en timme är för lång tid att vänta. Just nu har vi inte kundunderlag för en båt till. Men jag tror inte att det ligger i en helt avlägsen framtid.

Nominerad till stipendium

I september 2016 sökte Elias Stockholms innovationsstipendium för idén med att börja erbjuda Viking Lines passagerare båttransport. Alla som är bosatta eller arbetar i Stockholms län kan söka.

– Jag tyckte att det här var en sån sak som är en avlastning av Slussen och Stockholms innerstad att Viking Lines passagerare kan åka direkt till Djurgården eller Nybrokajen.

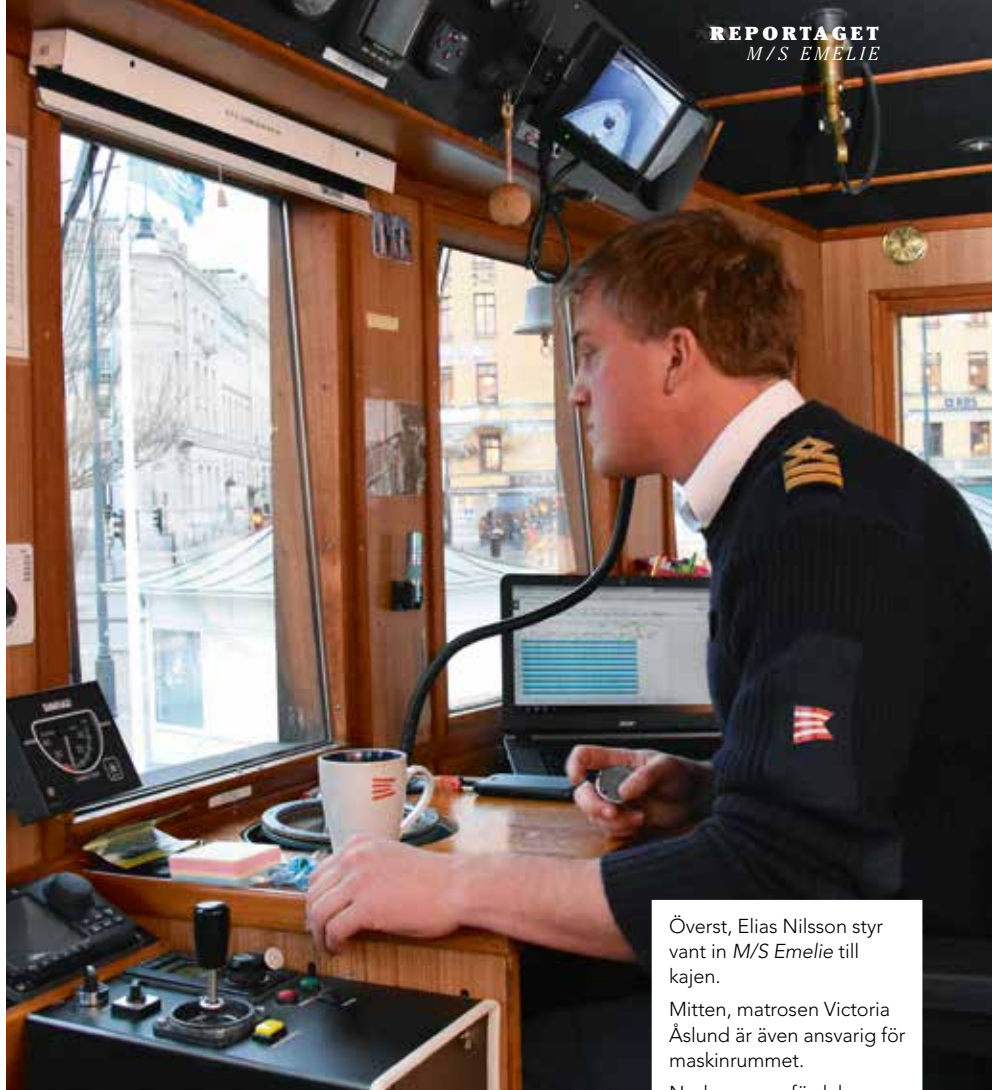
Han gick vidare och i början av december var det prisutdelningsceremoni i Stadshuset. Han var inbjuden som en av tre nominerade i kategorin Besöksnäring.

– Det var en pampig ceremoni, precis innan Nobelfesten. När de körde motivering så förstod jag inte att det var jag, jag satt och funderade på vem det kunde vara. Någon puttade på mig och sa att 'nu får du gå upp på scenen'.

Stipendiet var på 100 000 kronor. Men trots att pengarna gick till Elias personligen blir det ingen semesterresa med familjen.

– Jag ser det som att de pengarna ska fortsätta gynna Stockholms sjötrafik. Jag har andra idéer, linjer i Stockholm som jag tycker att man skulle kunna ta upp igen. Jag tror att Stockholm har en stor potential och SL har på senaste tiden fått upp ögonen för det.

– Hela branschen är lite konservativ, det har inte hänt så mycket. Men det börjar hända nu. Det finns andra sätt att göra saker än vad som gjorts traditionellt. **SC**



Överst, Elias Nilsson styr vant in M/S Emelie till kajen.

Mitten, matrosen Victoria Åslund är även ansvarig för maskinrummet.

Nedan, en av fördelarna med att M/S Emelie inte ingår i SL-trafiken är att det inte är så trångt ombord.



A man with short brown hair, wearing a dark navy blue suit jacket over a light blue button-down shirt, stands in front of a blue door with two arched glass panes. To his right is a red brick wall. The man has a serious expression and his hands are in his pockets. The lighting is bright, suggesting an outdoor setting.

Han vill samarbeta
över gränserna

Från och med 1 januari är Sjöbefälsföreningen medlemmar i Nautilus Federation. Det är ett samarbete mellan en rad befälsorganisationer från olika länder, på initiativ av den brittisk-nederländsk-schweiziska fackföreningen Nautilus International. Sjöbefälen har fått en intervju med dess generalsekreterare, Mark Dickinson. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO STEFAN F LINDBERG

STOCKHOLM DECEMBER 2016

Vad är Nautilus Federation?

– Nautilus Federation består för närvarande av 13 fackförbund från åtta olika länder. Det började i sin nuvarande form 2014. Vår historia går tillbaka lite längre än så, till 2006, då de två fackförbunden NUMAST och FWZ gick ihop. Vi använde federationen för att formellt arbeta tillsammans, det var en resa från två separata fackförbund till ett sammanslaget fackförbund. Vi skapade Nautilus International under 2009. Under 2011 fick vi med sjömän från det schweiziska förbundet Unia i Nautilus. Så det är nu en internationell fackförening med tre grenar, Storbritannien, Nederländerna och Schweiz.

Efter ett par år funderade vi över, hur ska vi växa nu? Så jag vände mig till olika fackföreningar för sjöbefäl för att höra om de var intresserade av att ansluta sig till Nautilus International. Det fanns ett stort intresse för vad vi hade gjort, att vi var det första internationella fackförbundet för sjöfolk. Men då var ingen beredd att gå med oss. Då tänkte vi att vi dammar av Nautilus-federationen. Vi tar bort kravet på att gå ihop, gör det mer till ett samarbete och ett yrkesrelaterat forum så ser vi vart det tar oss. Ingen skyldighet att gå samman, bara se vart det går. Det handlar om att gå ihop med likasinnade fackföreningar och leverera resultat som gynnar våra medlemmar och göra ITF och ETF starkare.

Vilka är fördelarna med samarbetet?

– Samarbetet måste ha ett meningsfullt resultat, annars kommer det inte att ha något värde. Branschen är global, regleringarna är globala och arbetsmarknaden är global. Alla dessa påståenden har bara blivit mer och mer relevanta allt eftersom tiden har gått. Den viktigaste frågan som vi för närvarande arbetar med är att bekämpa kriminalisering och stödja varandras medlemmar i våra respektive länder. Nu lanserar vi ett gemensamt stödnätverk

som backas upp av en 24/7-telefonjour, som vi kallar JASON-programmet. Någon måste gå in och se till att sjömännens rättigheter levereras av regeringar och arbetsgivare så att de får tillgång till en advokat. Om det behövs kommer vi att tillhandahålla en advokat. Det är ett praktiskt ingripande som svar på kriminaliseringen. Vi har 13 fackförbund som är redo att stödja varandras medlemmar.

Hur kommer våra medlemmar dra nytta av det här samarbetet?

– Det finns ett antal olika sätt som jag kan svara på det. Era medlemmar som arbetar internationellt kommer att gynnas av JASON-programmet, som är utformat för att ge konkreta svar på hotet om kriminalisering. Det är ett praktiskt stöd de kan lita på. Vi ökar vår förmåga att tillvarata våra medlemmars intressen i exempelvis IMO, ITF och ETF. Vi delar information, vilket bidrar till att öka vår kunskapsbank. Och det ökar vår förmåga som enskilda organisationer.

Vad är responsen från de andra organisationerna som har anslutit sig till Nautilus Federation?

– Alla är mycket entusiastiska, men vi har ganska nyligen startat. Vi har ägnat våra första möten åt att fastställa vår strategi, starta vårt arbetsprogram och komma på vad våra mål ska vara. Nu är vi fokuserade på att leverera de målen. Vi har en hemsida, vi ger ut en tidskrift, vi har JASON-programmet som vi kommer att lansera under det nya året. Vi har en konsult som agerar för vår räkning i IMO. Det finns mycket mer vi kan göra, utveckla vår service och support, göra praktiska saker som gynnar våra respektive medlemmar.

Vad är de viktigaste frågorna just nu, för Nautilus Federation?

– Jag skulle vilja säga kriminalisering och autonoma fartyg. Det finns en hel del hysteri kring autonoma fartyg. Och vi som federation måste först och främst komma

överens om hur vår respons ska vara. Vi har en rad olika synsätt. Vissa säger att vi borde försöka stoppa det. I den andra änden av skalan av åsikter är att vi aldrig har kunnat stoppa teknik i det förlutna, varför skulle vi kunna göra det nu? Låt oss se till att vi har en ordentlig debatt om det. Om påverkan på samhället, de potentiella effekterna på miljön och vilka som är de rättsliga hindren? Åsikten i mitt fackförbund, Nautilus International, är att vi måste se till att våra medlemmar är rustade för framtidens jobb. Det finns saker vi kan göra nu för att se till att de kan hantera tekniken. Se till att tekniken används på ett ändamålsenligt sätt, vilket förbättrar deras yrke i stället för att hota det. Och de nya jobb som kommer, de jobben vill vi ha, vi vill inte att de ska gå någon annanstans, vi vill att de ska stanna i sjöfartsbranschen. Vi kommer att samla alla i Nautilus Federation och hoppas på att utveckla en policy och sedan kan vi börja föra in lite sunt förnuft i den här debatten.

Hur kommer det sig att ni vill ha med oss i Nautilus Federation?

– Ju fler desto bättre. Ju fler fackföreningar som är aktiva i federationen, desto bättre blir vi. För att ha en stark, effektiv röst måste vi vara större. För tillfället har vi inte några nordiska förbund i federationen, men jag tror det är viktigt både politiskt och geografiskt. Det finns starka och stolta sjöfartsförbund i den här delen av världen. Vi har ett likadant synsätt och en ömsesidig förståelse för vad som är nödvändigt för sjöfartspersonal.

Hur kommer samarbetet att se ut, rent konkret?

– Vi har minst två möten per år. Vi försöker lägga dem när det är andra möten, till exempel om ITF anordnar ett möte, då försöker vi att organisera ett möte kring det eftersom alla ändå är där. Vi har också ett separat möte under två dagar. Förra året var vi i Baltimore och hade ett väldigt givande tvådagarsmöte. En av de viktigaste sakerna vi gjorde var att slutföra förberedelserna för JASON-programmet och underteckna samarbetsavtalet. Vi har ett tvåårigt arbetsprogram, och jag skickar ut regelbundna uppdateringar för att informera alla om hur vi ligger till. Den stora utmaningen nästa år kommer att vara att utveckla ett nytt tvåårs-arbetsprogram och utveckla nya idéer. Jag misstänker att åtgärder för autonoma fartyg kommer att vara en av dem. **S C**



Tebjudning med Ostindiska

Det svenska Ostindiska kompaniet fyllde seglen med globaliseringens vindar på 1700-talet. Flera världsdelar skapade tillsammans ett maskineri, som inte bara gav stora vinster utan också vidgade de svenska horisonterna. Det var framför allt te som fyllde lastrummen i kompaniets fartyg. Med hjälp av smuggling blev affärerna mycket lönsamma. TEXT CURT ISAKSSON



En modell av ostindiefararen *Lovisa Ulrika*. Modellen är gjord av en timmerman på *Lovisa Ulrika*. Modellen finns med i utställningen. Bild: Statens maritima museer.

STOCKHOLM OKTOBER 2016

I höstas var det vernissage på Sjöhistoriska museet i Stockholm för utställningen *Resenärerna*, som berättar historien om Ostindiska kompaniet och alla de människor, som reste tvärs över jordklotet till Kina.

Tvärs över en av väggarna i utställningen finns en mäktig projektion av havet. Himlen mörknar och ljusnar och illustrerar hur dagar och månader rullar fram på resan från Göteborg till den kinesiska destinationen Kanton; en resa på mer än ett halvår. Segelfartyg dyker upp och försvinner på projektionen och ljudet av skvalpande vatten tränger in i alla hörn av utställningen.

Expressiva citat av resenärerna skapar

tidskänsla och intensitet. Deras berättelser vävs samman med havets brus.

Ostindiska kompaniet bildades 1731. Under 1700-talet seglade sammanlagt 37 skepp till Asien och de allra flesta gick till Kina.

Utländskt kapital

Hanna Hodacs, lektor i historia vid Högskolan i Dalarna, har skrivit om handeln i boken *"Silk and Tea in the North"*, som gavs ut 2016.

Utländskt kapital investades i det svenska företaget. Framför allt hade flera skottar huvudroller. De hade tidigare drivit ett lönsamt kompani i Flandern med ostasiatisk handel. Med pengar och know-how i bagaget flyttade de till Göteborg, berättar hon.

Den 9 februari 1732 sköt kanoner i Göteborg salut när ostindiefararen *Friedericus Rex* lättade ankar och började resan till Kina. Ett och ett halvt år senare anlöpte fartyget åter hamn i Göteborg. Lasten såldes och den första expeditionen gav ett gott resultat. Det insatta kapitalet lär ha gett en utdelning på 25 procent.

Dessa skepp var alltså lastade med te, men också med porslin, siden, lackfärgade möbler; ja, en hel kultur som blev ett exklusivt mode i den svenska överklassen.



Utställningen visar att te hade en central betydelse i handeln med Ostindiska kompaniet. I bakgrunden skymtar en illustration av det myllrande livet i en kinesisk hamn. Bild: Anneli Karlsson, Statens maritima museer.

kompaniet

Kina slott vid Drottningholm är ett exempel på detta kineseri, med målningar, porslinsfigurer, urnor och många andra föremål som fraktats hem på Ostindiska kompaniets fartyg.

Utställningen på Sjöhistoriska om resenärerna på skeppen berättar dock om ett liv bortom hovets och adelns lyx. I en monter ligger några enkla träskedar i en tenn-tallrik och kackerlackor är utspridda bland besticken. Ett citat konstaterar lakoniskt: ”Och det var maskar i brödet öfwer alt.”

Slakt ombord

Manskapet trängdes med djur av olika slag. Här fanns oxar, kor, svin, får, gäss, höns, ankor och kalkoner som slaktades och äts upp på den långa seglatsen.

Detta var livsfarliga resor. En illustration visar hur vågor bröt in över ett fartyg som nästan kantrade i hård storm. Flera citat berättar om olyckor och dödsfall, exempelvis: ”Gässen Olof Flyback som föll i sjön, blev bärgadt, men redan utan Lif.”

Ombord fanns ofta en person med medicinska kunskaper. Ett speciellt föremål är ett tecken på detta. En bensåg. I en monter finns nattvardskärl som möjligen kunde ge tröst för livet ombord, där smärtan och döden ständigt var närvarande.

Den första anhalten på resan var Cadiz

i Spanien. Enligt en resenär ersattes här ”afgånge” sjömän av ett ”hopskrapat pack af allehanda färgor, hvita, svarta och blackota”. Samtidigt såldes järn, timmer och andra varor. Det svenska godset ersattes av spanska silvermynt.

Silvret hade brutits i gruvorna i de spanska kolonierna i Sydamerika. När svenskarna anlände till Kanton hade de en fördel jämfört med sina konkurrenter. Silver var hårdvaluta. Cash is king, förklarar Hanna Hodacs.

Ostindiefararna ankrade vid Kapstaden i Sydafrika. Carl von Linnés lärjunge Anders Sparrman gjorde botaniska utflykter på Afrikas sydspets och upptäckte att här fanns både vackra och rara blomster. Ostindiska kompaniets projekt handlade inte bara om ekonomi utan också om att erövra nya kunskaper.

Utdragna förhandlingar

Men mest ändå om jakt på vinster. När skeppen lade till utanför den myllrande kinesiska storstaden Kanton väntade månadslånga förhandlingar med kinesiska handelsmän om priset på te, i första hand olika sorter av svart te. De europeiska handelsmännen fick bara vistas i vissa kvarter. Den kinesiska kulturen skulle inte smittas av de europeiska främlingarna.

Jag brukar jämföra Ostindiska kompaniet med de nya budgetbolag som för några decennier sedan slog sig fram i flygbranschen. Det svenska kompaniet konkurrerade framgångsrikt med företaget från de mäktiga staterna Storbritannien, Frankrike och Holländska republiken, berättar Hanna Hodacs.

Ostindiska kompaniet byggde fartyg anpassade speciellt för handeln. De europeiska stormakterna seglade också på sina kolonier och deras verksamhet blev mer tungrodd och kostsam. Tillsammans med ett danskt rederi importerade det svenska bolaget en tredjedel av det te som konsumerades i Europa under 1700-talet.

När detta te anlände till Göteborg såldes det snabbt och fraktades vidare i första hand till Storbritannien. Här var tullarna högre än hundra procent. Stora kvantiteter smugglades vidare till Skottland. På ostkusten finns museet Gunsgreen House, som vittnar om den olagliga handeln, berättar Hanna Hodacs.

Smugglarnas palats

På 1700-talet konstaterade skottarna att Gunsgreen House ”was a splendid palace, built by a smuggler”. I källaren fanns hemliga platser, där smuggelgodset gömdes och från de underjordiska valven löpte tunnlar till stranden, där te, whisky, konjak och andra varor snabbt bärgades från smuggelfartygen.

År 1784 minskades tullarna på te drastiskt och därmed blev handeln inte lika lönsam.

Som neutral stat gynnades Sverige och handeln med Kina när Storbritannien och Frankrike låg i krig med varandra. I början av 1800-talet slutade kriget mellan kolonialmakterna.

Ostindiska kompaniet upplöstes i början av 1800-talet. Freden och de raserade tullmurarna blev dödsstöten för företaget, säger Hanna Hodacs. **C I**



Några nyckelfigurer i Ostindiska kompaniet. Längst till vänster en representant för företaget, därefter en sjöman, en sjökaptan och en glasögonprydd man, som representerar vetenskapen. Längst till höger en kvinnlig fripassagerare. Ostindiska kompaniet var helt och hållet männens projekt. Illustration till utställningen av Fredrik Swahn.

A positive signal – but there are criticism

The tonnage tax is a positive signal to the Swedish shipping industry, although there are criticisms of parts of the tax system. Partly on financing, partly because it excludes shipping companies with more than 25 per cent domestic shipping, which is nearly a third of the merchant fleet. ÖVERSÄTTNING CURT ISAKSSON

The decision is welcomed, although it came very late compared to other seafaring nations, of which the largest part have had a substantial growth since the 1980s, while the Swedish growth has stagnated, and in reality, backed by 60 per cent since 2001.

The decision is both important and welcomed by the Maritime Officers' Association, mainly because it is a positive signal to the maritime labor market.

– This is an eagerly awaited decision, even though it took far too long and not is comprehensive. But a consequence will hopefully be that more Swedish ships will change to the Swedish flag, which is positive both for officers and ratings. But of course it is no good to reduce the shipping subsidy in order to finance the tonnage tax, but this is less about money and more about being a negative signal. Right now we try to focus on the visible positive effects of the decision. Both our members and ratings can benefit from the decision, since it is expected to create new jobs, says Mikael Huss, managing director of the Maritime Officers' Association.

A cautious prognosis from the association is that five to ten vessels change to Swedish flag in 2017. Mikael Huss thinks it is quite natural that the shipowners count, calculate and investigate, and perhaps glance at each other, before they change flag.

– I look first to our members and to the entire maritime labor market. Blue growth is our motto and then we need blue taxes.

The process to get a decision has involved the EU, which is mandatory since this is considered to be a governmental support. The EU has established

guidelines in order to coordinate actions between the member states and thereby obtain competition neutrality.

– The Swedish tax system has been adjusted to comply with the guidelines of the European commission and we have also tried to coordinate with the systems of the other countries, says Simone Johannisson, Desk Officer at the Ministry of Finance.

Financed with a reduced grant

The cost of the Swedish tonnage tax system is estimated to 45–50 million crowns a year. The tax will be financed with a reduced grant to the shipping subsidy, the rest will be financed by shipping industry.

– The plan is to reduce the shipping subsidy with 20 million crowns, or one per cent for all who have the subsidy, but so far there has not been any decision. This is a regulation which the government itself can decide about, after approval from the Commission. So this can be handled quite quickly, says Patrik Silverfjäll, administrator at the Swedish delegation for shipping subsidy.

Tonnage tax is voluntary and the shipping companies have to apply themselves to take part of it. The difference between the ordinary tax and tonnage tax is that shipping companies now pay usual corporate taxes on corporate profits as all companies do, while the system with tonnage tax is based on the net tonnage, or the loading- and passenger capacity of the shipping company. The big difference compared to the ordinary system is that the shipping company pays taxes based on the actual tonnage, regardless of real profits or losses.

– To be allowed to use the system the shipowners must make an application on a form. The form shall be sent to the Large Tax Payers Unit of the Tax Agency in

Gothenburg, which determines if the conditions for an approval are fulfilled, says Jesper Anderberg, legal expert at the Tax Agency.

Only one application

An approval is valid until it is withdrawn, or in practice until further notice. If the shipping company wants to get out of the tonnage tax system, it can do so only after ten years. The applications should have been filed before November 30, to be approved of tonnage tax from February 1, 2017. The Tax Agency's forecast of the number of applications was between five and thirty.

– At deadline we had received one application. This are usually big and important decisions, and when the companies are into the system they have to stay there for ten years, so therefore they perhaps have to think carefully before they decide, says Mattias Lindstedt, at the office of the Large Tax Payers Unit in Gothenburg.

Claes Berglund is responsible of social and environmental issues at Stena AB, and points out that Sweden is the last country in Europe to introduce tonnage tax.

– I welcome the tonnage tax, but I don't believe that this will solve the whole challenge to get the Swedish merchant fleet to grow, even if this is an important piece of the puzzle. This is a useful European version, designed to stimulate the shipping companies and start new ones, but everything is not positive. The period of ten years is not optimal, and the limitation for domestic shipping competing with foreign shipping is also troublesome.

The flag issue is not a priority

Stena operates in many countries and the Swedish system is one of several, and perhaps it is not quite obvious to choose it under all conditions. The flag issue is not a priority.

– On our behalf it is most important to strengthen Swedish shipping companies, that we can work together and create jobs in Sweden, that the maritime cluster is viewed as a whole, that it is populated by people with a maritime background and a good education and above all that it can grow. We must have a big and grow-

This is a translation of the article
on page 16–18.

ing maritime industry. It doesn't exist today and this is more important than the flag issue, says Claes Berglund.

– Now we have received this and can work together, but we are very late out of the starting blocks. Since 2005 the

European merchant fleet has grown by 70 per cent, while the growth in Sweden has been zero, so even if we have a stable industry the growth has come to a standstill.

Wallenius' managing director Anders

Boman is very positive about the decision, that Sweden at last takes an important step forward to create better conditions for Swedish shipping.

– There are parts of the system that we within the industry must discuss further with the lawmaker, the domestic shipping is such an example, but broadly this is a good system.

Good but not comprehensive, and quite a lot left to work with is the overall opinion from shipping industry of the decision about the Swedish tonnage tax. But the positive reactions are in majority and the system has created conditions to expand the Swedish maritime industry in the long run.



Foto: Wallenius Marine

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus i Idre Fjäll, Sälenfjällen, Tegefjäll eller Torrevieja i Spanien.



TEGEFJÄLL

Huset ligger mitt emellan Åre och Duved, har två lägenheter med plats för 8 personer i varje. I Tegefjäll finns fem liftar och fem preparerade nedfarter. Systemet är ihopbyggt med Duveds liftsystem.

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



SÄLEN

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

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



TORREVIEJA, SPANIEN

Fritidshuset ligger 5 mil söder om Alicante, har två lägenheter – den övre i två etage med plats för 6 personer och den undre med plats för 4 personer. Till Alicante's internationella flygplats kan man ta sig med reguljär- eller charterflyg.

Vecka	Övervåning	Undervåning
1-15	3 150 kr*	2 850 kr*
16-40	4 650 kr*	4 150 kr*
41-52	3 150 kr*	2 850 kr*
	*inkl städning	*inkl städning



IDRE

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

Vecka	Vån B	Vån A
1–16	3 500 kr	5 000 kr
17–49	2 000 kr	3 000 kr
50–52	3 500 kr	5 000 kr

För bokning och upplysningar om fritidshuset och övernattningslägenheten i Stockholm, skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningsdatum 15/9.



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

På Kamrerarvägen 10-12 i Hägersten i sydvästra Stockholm finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det fem sängplatser.

Kompleta sängkläder plus två handdukar per person ingår, men debiteras med 75 kr per person (100 kr om ingen är medlem).

Weekend 2 nätter
Dygn söndag–torsdag
Vecka max 7 nätter

Rabatt	Ej rabatt
750 kr	1 000 kr
500 kr	750 kr
1 750 kr	2 500 kr

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



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

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@sjobefal.se och meddela detta! Medlemmar som anmält e-postadressen till medlemsregistret får det automatiskt. Sådan anmälan görs också via mejl till sbf@sjobefal.se eller på telefon 08-518 356 00.

Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör
Mikael Huss
08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Mats Johansson – 08-518 356 40
Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30
Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50
08-518 356 35

Redaktör/informatör

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
Margaretha Norling – 08-518 356 90
Caroline Sjöblom – 08-518 356 97

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65
Mariette Grankull – 08-518 356 70

Sherly Joseph – 08-518 356 75

Elaine Estrela Lokka – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.
Telefon 08-518 356 00
Expeditionstid 8.00–16.00
lunchstängt 11.30–12.30
E-post sbf@sjobefal.se
Internetadress
www.sjobefalsforeningen.se
Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungsportsavenyen 3
411 36 Göteborg
Telefon 031-12 80 50

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00
Jenica Rhodes – 0761-45 00 99
Madelaine Edlund – 0702-33 38 59

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

A P MØLLER-MÆRSK

Johan Juhlin (kont p), Kungs Husby 65, 745 99 ENKÖPING
tel 0171-871 42, 0704-22 53 67, e-post johan.juhlin@live.se

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

John Borgman, Lindforsgatan 16, 256 54 RAMLÖSA
tel 0736-56 49 14, e-post auroraklubben@scandlines.se

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kont p), Rostock 230, 442 91 ROMELANDA
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kont p), Anders Ståhls väg 9, 271 57 YSTAD
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

Per Westergren, Fatburs Kvarngata 7, 4tr, 118 64 STOCKHOLM
tel 08-641 59 34, 0706-76 44 16, e-post perwestergren@telia.com

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kont p), Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kont p), Fleringe Hau 647, 624 60 LÅRBRO
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Benjamin Kullenberg, tel 0431-41 05 30, 0736-17 08 44
e-post bk@ektv.nu

FLOATEL ENDURANCE

Micael Larsson
e-post sbfendurance@gmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Anders Uller
e-post sbfsuperior@gmail.com

FLOATEL VICTORY

Patrik Sundquist
e-post sbfvictory@gmail.com

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Erling Borg, Solumshamn 237, 871 66 Härnösand
Arbetstelefon 072-713 01 79, e-post erling.borg@trafikverket.se

GOTA NETSS

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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSEBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

Johnny Karlsson (kont p), Djurgårdsvägen 51, 132 46 SALTSJÖ-BOO,
tel 08-715 30 59, e-post alfageln@telia.com

ORUST MARINE RECRUITMENT

Christopher Nislander, Runebergsgatan 1, 114 29 STOCKHOLM,
tel 0708-39 35 59, e-post christopher.nislander@gmail.com

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

Mattias Peterson, Vintergatan 6, 393 51 KALMAR
tel 0480-41 19 24, 0703-59 96 81, e-post choff@ib-oden.se

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

Sandro Chiesi, tel 031-360 12 04, 0707-67 14 53
e-post Alessandro.chiesi.nautica@stenaline.com
sandrochiesi@hotmail.com

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Jesper Löngren (kont p), Snödropsgränd 6, 194 68 UPPLANDS VÄS-
BY, tel 0734-42 44 53, e-post jesper.longren@gmail.com

STRÖMMA

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

STYSÖBOLAGET

Bengt Gollungberg, Vildkaprifolen 9, 423 33 TORSLANDA
tel 031-56 33 53, 0707-34 71 80, e-post bengt.go@spray.se

SVITZER SVERIGE

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

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

Gretel Aronsson, tel 0702-27 08 78,
e-post gretel.aronsson@tallinksilja.com

TRSM GROUP 1

Mikael Stein, Bäckalidsvägen 48, 138 36 ÄLTA
tel 08-773 46 36, 0706-24 80 01, e-post micke.stein@gmail.com

TT-LINE

Erik Krook, tel 0723-19 94 95
e-post erik.krook@live.se

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

Henry Bromée, Betesvägen 56, 247 51 DALBY
tel 046-20 17 94, e-post henry.brome@telia.com

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

Patrik Norgren (kont p), Fjären, 893 99 ULVÖHAMN
tel 0660-22 40 24

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Ida Wikström, Lindholmsallén 29, 417 53 GÖTEBORG
tel 0738-04 89 00, e-post idawik@student.chalmers.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Johan Sjöstrand, Djurängsvägen 72B, 393 54 KALMAR
tel 0705-73 90 80, e-post j.sjostrand@me.com

70% för 0 kr.

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



Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



Modul	Pris SEK inkl moms och frakt	Antal
1 The Scania Engine (Function Description)	100	—
2 Successful Test of the First K98MC Engine at Hyundai Heavy Industries	100	—
3 Overhaul of Exhaust Valve	100	—
4 The Loss of the OBO-carrier Derbyshire	100	—
5 Building the Largest Common-Rail Engines	100	—
6 Shuttle Tanker Navion Britannia	100	—
7 Shuttle Tanker Propulsion	100	—
8 Overhaul of Piston with Rod and Stuffing Box	100	—
9 Common Rail at Sea: The Sulzer RT-flex Engine	100	—
10 The Intelligent Engine: Development Status and Prospects (MAN B&W)	100	—
Paketpris Modul 1-10	800	—
Grammar Adjectives and Adverbs	80	—
Grammar Prepositions	80	—
Grammar Subject-Verb Agreement	80	—
Paketpris Grammar modul	200	—
Formal Letters, Resumés and Curricula Vitae	50	—
One Hundred and Eighty-Seven Illustrated Tools	150	—
Hel pärm	950	—

Så här beställer du

Privatperson

sätt in beloppet på bg 5236-0351. Glöm inte att skriva vilka moduler du vill ha samt namn och adress.

Företag

skicka beställningen till SMBF Service AB, se adress nedan, så fakturerar vi.

Företag _____
Namn _____
Avdelning _____
Gatuadress _____
Postnr _____ Ort _____ Land _____
E-post _____

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm
Telefon 08-518 356 50
E-post accounting@sjobefal.se Bankgiro 5236-0351

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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 MEDLEMSKAP

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 MEDLEMSKAP

– 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.

STUDERANDEMEDLEMSKAP

– 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!

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 4,8 gram 4 755:-
i vitguld ca 5,2 gram 5 725:-
i silver 750:-

Liten propeller

i rödguld ca 2,8 gram 2 775:-
i vitguld ca 3,4 gram 3 745:-
i silver 550:-

För vidare info och beställning se www.thim.n.nu Jan-Åke Thim, 1:e fartygsingenjör, Stena Line.

Sjöingenjör- & sjökaptensring

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

Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 5 796:-
Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 4 840:-



I priserna ingår moms, valfri gravyr och etui. Frakt/porto tillkommer. Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning. För beställning, se sjökaptensring nedan.

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 7 300:- (+ postförskott)
18 K rödguld/vitguld à 7 725:- (+ postförskott)



I priserna ingår moms, valfri gravyr och ett snyggt etui. Svenskt Guldsmed levererar en exklusiv ring av högsta kvalitet, utförande och finish. Som en

extra köptrygghet lämnas ett års kvalitetsgaranti mot eventuella fabriktionsfel.

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

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 1 500 kronor i månaden under viss ombordpraktik. 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.

STEWARDSARNAS GARANTI- OCH UNDERSTÖDSFOND

Fondens ändamål är att lämna tillfälligt understöd till medlemmar som utan eget förvållande råkat i nödställd belägenhet och som erlagt medlemsavgift.

Endast intendenturbefäl som är medlemmar i Sjöbefälsföreningen kan söka bidrag ur Stewardsarnas Garanti- och Understödsfond. Detta beror på att fondens medel en gång i tiden betalades in av medlemmarna i Stewardsföreningen.

LÖSNING TILL DECEMBERKRYSSSET I SJÖBEFÅLEN NR 8/2016

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

**Björn Mauritzson
Jörlanda**

**Alvar Stridfeldt
Pålägg**

**Jan Hellqvist
Norrtälje**

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefålen gratulerar!

PRYO LÖD	P	BESTÄR PT TÅR	REN. DEJ. VOUS	R	BORT. BOKS. ADE	HURU. VIDA	S	← PÅVE. STORNA	
LINJEN	R	E	D	E	R	I	E	T	
BANERE OCH KÖLD. MÖRMA	F	A	N	A	N	LITAN AVGIFT	F	R	I
↓	R	O	S	T	S	K	A	D	A
TALL	P	← PÅVE. NAMN	L	E	O	HORN. ESKALE. RAR	L	U	R
LAGAR. TELL. CAR. ZONE	P	I	← MALEN. MAT	P	Ö	L	S	A	
HÄKA. RING	I	N	B	A	K	KÄTTEN. NA OCH BLÄRN	T	← STÅM. MA	TILLTÄLL. DVIVER. SELLA
H	J	← KÖRST. DÄGAR	D	← BESIN. NA SIG	J	A	G	U	A
AR. EN. KRYVIT. VIL. NÄRE	S	E	G	E	R	S	← ÅL. L	← AR. AL. PRIS. ADE. BÄR. EN.	G
AR. NOG. ÖSTR. FORM. HÖR. NEN	S	← NÄRBE. SLÄK. TAD	← LUTA	← ÖFTAST. SÄLET. PÅ. SÄM	A	R	T	← FOR. STEN. AD. KÄDA. TÖP	O
BLVG. ID. NÄMMA. RES. TILL. SLAGT	H	← HALV. S	A	N	N	B	← ÅR. N	← CHECK. DRÅK. TIBNET	← UDDA. JOSE. ÅGER. RUM
←	V	I	O	L	S	A	X	A	R
←	B	A	K	R	U	T	A	N	L
←	N	← VESTI. BULEN	← SOM. TVÅ. ÖKUN. LIST	← STOKER. TILL. VADRA	← T	← L	← A	← N	← D
←	F	A	S	T	N	A	D	E	←
←	C	O	N	T	A	I	N	E	←
←	A	D	A	← TIGER	K	A	T	← T	← R
←	J	E	R	K	A	← FÖRE. BRÄTT. TÅUT	B	← A	← N
←	B	E	← ELFTE. OCH FÖRSTA	K	← FACEBOOK. SKYDDE. ANDE	F	← Y	← L	← G
←	N	← STÅR. N. HÄR. L. FÄRG. AD	A	← T	← B	← L	← A	← T	← S





Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

Du hittar oss även på facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb

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

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Finns i modellerna "Ladies" och "Unisex". Dammodellen är insvängd i midjan och liten i storlek. Stl S-XL. Unisexmodellen är rak och ordinär i storlek. Stl S-XXL. Pris: 125:- inkl. frakt.



Svart ryggsäck

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Ryggsäcken har två fack, varav ett med innerfickor. Pris: 100:- inkl. frakt.



Svart mössa

med Sjöbefälsföreningens logotyp i brodyr. 100% akryl. Pris: 50:- inkl. frakt.

Svart Keps

med Sjöbefälsföreningens logotyp i brodyr. 100% bomull. Pris: 75:- inkl. frakt.

Beställ genom att betala in respektive summa på Sjöbefälsföreningens BG 332-1478. Glöm inte att ange leveransadress, produkt samt modell och storlek på pikétröjan. Varorna levereras med post.