

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 4 JUNI 2017 ÅRGÅNG 6



TEMA IT-SÄKERHET

**Sjöfarten är sårbar**

AVTALSÖRELSEN

**Nytt avtal med SARF klart**

BELÖNINGSDAGEN

**Många smarta innovationer**

## NORRSKÄR

JANNE TRIVS BÄST BLAND ÅNGAN

# Förhandlingarna kommer aldrig upp i temperatur

JUNI

Sjöbefälsföreningen och Sjöfartens Arbetsgivareförbund, SARF, har nyligen träffat en treårsförlängning av storsjöavtalen. Avtalet sträcker sig från den 1 februari 2017 till den 31 januari 2020. Löneökningen är 2,2 procent för 2017, 2,0 procent 2018 och 2,3 procent 2019.

Vår förhandlingsmotpart SARF är genom sin anslutning till Svenskt Näringsliv låsta kring ramarna från det så kallade Industriavtalet. Den svenska modellen gör att



MIKAEL HUSS

förhandlingarna aldrig kommer upp i någon riktig temperatur eftersom utrymmet redan är satt och därför har i stort sett alla yrkanden försvunnit på vägen. Från början fanns över 40 punkter på parternas yrkandelistor och under förhandlingarnas gång krympte antalet yrkanden till att slutligen endast resultera i lönejusteringar samt två arbetsgrupper.

Sjöbefälsföreningen har tidigare i år gjort en liknande uppgörelse med Almega, de som förhandlar för skärgårdsrederierna, skillnaden är att där finns det en möjlighet att komma överens om justeringar i allmänna villkor under avtalets period. Parterna har alltså inte slängt sina respektive yrkanden i papperskorgen utan de ligger kvar på bordet för vidare diskussion/förhandling. Det finns däremot tidsramar som gör att överenskommelser måste ske innan vissa datum, annars faller stupstocken in och då följer vi Industriavtalet.

Då det gäller skärgårdstrafiken kan det alltså finnas möjlighet att göra överenskommelser med utgångspunkt från parternas yrkandelistor. Det som kan störa arbetsklimatet är RUBB, Regeringsuppdraget för Bemanning och Behörigheter. I det arbetet finns förslag där vi och arbetsgivarna står en bra bit från varandra.

Med dessa överenskommelser bakom oss är det dags att blicka framåt. Fortfarande finns det många saker att ta tag i. Till exempel kan parterna i Blå Tillväxt arbeta vidare med de frågor som fortfarande hänger ute efter det att vi, kanske lite för sent, lyckades få igenom tonnageskattesystemet. Det finns till exempel begränsningar som stänger ute flera av rederierna som kör i Nord-, Östersjö och

Europafart från systemet. Det har införts avgifter som sägs finansiera tonnageskatten vilket är mycket olyckligt eftersom det sänder felaktiga signaler. Sen har vi vår Delegation för Sjöfartsstöd som branschen upplever som en osäkerhetsfaktor, men även som en aktör som ibland motverkar svensk sjöfart.

För sjömännens del så har vi Skatteverket som jagar sjömän som seglar på fartyg under annan flagg än den svenska. Ett tydligare regelverk där vårt förslag till text i inkomstskattelagen skulle göra att både rederier skulle våga anställa svenska sjömän och att våra svenska sjömän skulle våga ta erbjudanden om arbete under internationella villkor.

Skulle vi få politikernas öra, och få igenom lösningar på några av de mest akuta problemen, kan vi hamna i ett läge där efterfrågan på svensk arbetskraft skulle vara större än tillgången. Det skulle vara en mycket viktig vitamininjektion till den svenska sjöfartsnäringen som under flera år drabbats av negativa tongångar med nedskärningar, utflaggningar och sviktande elevunderlag till såväl sjömansskolor som sjöbefälsskolorna.

Sjöfarten befinner sig för närvarande i ett mycket spännande läge där Sjöbefälsföreningen är övertygade om att det är bra med en lång avtalsperiod. Sjöbefälsföreningen har nu tagit ansvar för en avtalsperiod med klara och tydliga förutsättningar. Parterna borde i lugn och ro kunna koncentrera sig på att bygga upp en stark svensk handelsflotta, men en förutsättning för detta är att rederierna kommer med ett antal positiva besked och utfästelser i form av nybyggen och inflaggningar.





12



# sjöbefälen Nr 4



20

## 04 Nyheter

Välbesökt belöningsdag  
Nytt Storsjöavtal klart  
Superfast-målet avgjort

## 10 Fackligt

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

## 12 Reportaget: Ombord på ett ångfartyg

Janne Lennerdahl älskar sitt jobb på Norrskär

## 16 Intervjun: Vinnarna på Belöningsdagen

De kom på en portabel nödkörningsstation

## 20 Tema: IT-säkerhet

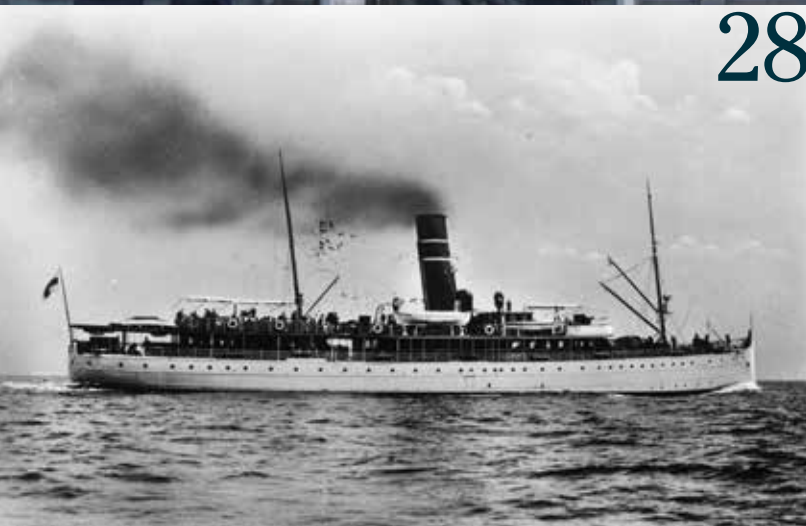
Allvarliga brister i IT-säkerheten  
En fråga om liv och död  
Sjöbefäl är i utsatt position

## 28 Kultur/historia: Sjöfart och revolution

Revolutionen i kolboxen

## 30 In English: IT security

Devastating shortcomings



28

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 6 Utgivningsdag 16 juni 2017

**Ansvarig utgivare** Mikael Huss

**Redaktör** Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

**Layout** Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

**Adress** Box 12100, 102 23 Stockholm

**Besöksadress** Sankt Eriksgatan 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** Janne Lennerdahl jobbar som teknisk chef på ångfartyget Norrskär. Foto: Sofi Cederlöf.

**TS-kontrollerad upplaga** 7 900 ex

MEDLEM AV 



# Fullsatt på belöningsdagen

Över en halv miljon kronor delades ut till cirka 40 inskickade bidrag under Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdag i Göteborg.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

**GÖTEBORG** MAJ 2017

I år gick belöningsdagen av stapeln i Sjöräddningssällskapets hus i Långedrag i Göteborg. Salen var nästintill fullsatt när Sjöbefälsföreningens tidigare vd, tillika ordförande för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, Christer Themné hälsade alla välkomna. Dagen inleddes med en genomgång av några av de forskningsprojekt som stiftelsen just nu stödjer. Till exempel berättade Carl Hult och Cecilia Österman om sin forskning om intendentens arbetsmiljö på passagerarfartyg och Sarka Langer berättade om hur sjömän exponeras för toxiska luftföroreningar. Det blev också en uppvisning i hur

man ska, och inte ska, släcka metanolbränder och en genomgång om hur blått ljus påverkar sömnen.

Efter en kortare paus var det så dags för dagens höjdpunkt, belöningarna. Totalt delades det ut belöningar för över en halv miljon under dagen, varav majoriteten av pengarna gick till så kallade arbetsbelöningar. Här premieras insatser för att förbättra arbetsförhållandena ombord. Många av bidragen var enkla, men smarta, vilket visar att det inte alltid behöver vara tekniskt avancerade lösningar på problem som uppstår. Ofta handlade det om att underlätta i vardagen men även att öka säkerheten och förebygga olyckor var ett återkommande tema.

## Ulla Bella bekämpar eld

Två av bidragen handlade om en räddningsbår som skulle göra det lättare att få ut skadade ur fartyget, till exempel vid en brand. Det första bidraget hade konstruerat en hopfällbar vagn som den nödställda kan transporteras på. Det andra bidraget var en tygbår som kan dras på durken.

Ett annat bidrag som också handlade om att förbättra säkerheten var uppfinningen Ulla Bella som bekämpar bränder.

Ulla Bella är en solfjäderformad plåt som kopplas till en brandslang och som sprutar ut vatten och på så sätt skapar en skyddande vägg. Det gör att det går att bekämpa en eld på till exempel bildäck relativt nära den heta zonen.

Men uppfinningarna kan också vara av det riktigt enkla slaget, som bidraget anordning för rengöring av filter. Problemet var att när ventilationsfiltret skulle bytas i hytten trillade det ner smuts i hela rummet. Lösningen blev en hink med ett hål i botten, en plashandske och lite tejp. På så sätt kunde hinken träs över filtret som plockades ner i hinken.

Många av bidragen siktade in sig på att förbättra arbetsmiljön ombord. Som de starka lamporna över taxfreekassorna som bländade och orsakade trötthet och huvudvärk. Genom att placera kranar runt lamporna riktades ljuset neråt och bländandet försvann.

De bidrag som fick högst belöningar, 35 000 respektive 40 000 kronor, var rundjärn om ankarstock och portabel nödkörningsstation. Rundjärnet om ankarstocken löste problemet med att ankaret inte vred sig rätt i klyset. Istället fastnade det, vilket gjorde att besättningen var tvungna att

## Regeringen ser över stridsåtgärdsrätten

Efter konflikten i Göteborgs Hamn går nu regeringen ut och aviserar att de kommer att tillsätta en utredning som ska göra en översyn av stridsåtgärdsrätten ”i syfte att värna kollektivavtalets ställning på den svenska arbetsmarknaden”.

– Det ska vara ordning och reda på svensk arbetsmarknad. Jag tänker inte ta ställning för någon part i den pågående konflikten, men den svenska modellen måste självklart kunna fungera också i Göteborgs Hamn. Situationen i hamnen är allvarlig och innebär ett hot mot svensk ekonomi och jobben, säger arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson, i ett pressmeddelande.

Utredningen kommer att se över reglerna för stridsåtgärder när arbetsgivaren redan är bunden av ett kollektivavtal eller där skälet för stridsåtgärderna är ett annat än att uppnå ett kollektivavtal. Rätten att vidta sympatiåtgärder kommer dock inte att tas upp.

## Enklare att rapportera olyckor

Transportstyrelsen har skapat ett nytt formulär som ska underlätta inrapporteringen av olyckor och tillbud.

– De som arbetar till sjöss ska rapportera in tillbud och olyckor för att vi ska kunna arbeta så bra som möjligt med sjösäkerhetsfrågor, säger Patrik Jönsson, analytiker på Transportstyrelsens Sjö- och luftfartsavdelning i ett pressmeddelande. Det är många som missar att rapportera, vilket är olyckligt då rapporteringen är nödvändig och dessutom lagstadgad.

År 2016 har sjöfarten skickat in 220 rapporter, jämfört med 9 000 från luftfarten.

– Dessa låga siffror får oss att reagera eftersom vi vet att det sker fler tillbud inom sjöfarten. Vi tror att det möjligen handlar om okunskap eller olika syn på vad som är en olycka och vad som är ett tillbud, säger Patrik Jönsson.

Den nya versionen av föreskriften TSFS 2016:121 trädde i kraft den 1 februari 2017 och i den är det tydligare vad ett tillbud och en olycka till sjöss innebär.

## Nytt avtal med SARF

Sjöbefälsföreningen och Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sarf, har träffat ett treårsavtal. Avtalet sträcker sig från den 1 februari 2017 till den 31 januari 2020, med möjlighet till uppsägning för det tredje avtalsåret, om industriavtalet sägs upp. Löneökningen är 2,2 procent för 2017, 2 procent 2018 och 2,3 procent 2019. Sedvanliga tillägg och ersättningar räknas upp med motsvarande siffror.

Sjöbefälsföreningens VD Mikael Huss är nöjd med resultatet trots att det från början fanns över 40 punkter på parternas yrkandelistor. Under förhandlingarnas gång krympte antalet yrkanden till att slutligen endast resultera i lönejusteringar samt två arbetsgrupper.

## Lönetariffer för Almega finns upplagda

Nu finns de nya lönetarifferna för 2017 för Strömmaavtalet och Styrsvärdavtalet uppe på Sjöbefälsföreningens hemsida. Gå in på [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) för att se dem.

köra det upp och ner flera gånger och hoppas att det skulle komma rätt. Nu finns däremot två rundjärn fastsvetsade på två sidor om ankarstocken, vilket gör att ankaret vrider sig rätt direkt. Den portabla nödkörningsstationen finns att läsa mer om på sidan 16.

### Inte ett öga torrt i publiken

Utöver arbetsbelöningarna delades det även ut ett hedersomnämmande, en idrottsbelöning och två sjöräddningsbelöningar, samt en hedersbelöning.

En av sjöräddningsbelöningarna rörde en livräddande insats som inte lämnade ett öga torrt hos någon i publiken. Det gällde ett par som var ute och fiskade ål när deras båt kantrade och de hamnade i vattnet, där temperaturen var tre grader. Två killar, Henrik och Daniel Petersson, hörde deras rop på hjälp och lyckades hitta en eka som de rodde ut med. Efter som det var mörkt, och ropen hade avtagit så var det svårt att hitta de nödställda. Men de lyckades till slut och fick också upp dem i båten. När de rott tillbaka

möttes de av ambulans som kunde föra de nödställda till sjukhus. Under prisceremonin deltog de två, Åke och Kerstin Erenius, och uttryckte sin tacksamhet över killarna som räddat livet på dem.

Hedersbelöningen gick till Rolf Westerström, som nu lämnar sitt jobb som vd för Sjöräddningssällskapet, som han haft sedan 1993. Under hans tid som vd har antalet medlemmar ökat från 19 000 till 110 000 personer. **S C**

# Invest now in your future fuel bill

## BLADE DELIVERIES 2016

# IDEA MARINE AB

RoRo-Ships | 8000kW | 8% less fuel | 1.8knot faster | Less vibrations and noise  
14000kW | 22knot | 11% | 5.4m in United States

[www.ideamarine.se](http://www.ideamarine.se)





# De får två miljoner euro

Hovrättsdomen i det så kallade Superfast-målet har nu fastställts i och med att Högsta domstolen i Finland nekade besvärstillstånd.

TEXT SOFI CEDERLÖF

**HELSINGBORG** MAJ 2017

Som Sjöbefälen tidigare har rapporterat så har 38 besättningsmedlemmar drivit en process mot det grekiska rederiet Superfast Ferries och bolag tillhörande Tallink-koncernen. Rederiet trafikerade Tyskland och Finland i början av 2000-talet, men 2006 såldes fartygen till tre olika dotterbolag till Tallink. I samband

med det sades stora delar av besättningen upp. Besättningen menade att uppsägningarna var olagliga och drev det till rättegång i Tyskland. Där konstaterades det dock att målet inte kunde prövas i Tyskland och 2011 drev besättningen det vidare i Finland.

– Det har gått från tingsrätten, till hovrätten och sen har de sökt besvärstillstånd i Högsta domstolen, som har nekat. Då vann domen laga kraft, säger Niklas Lindström på Hannes Snellman Advokatbyrå, en av de finska advokaterna som har drivit målet.

## Uppsägningarna stred mot lagen

Hovrättsdomen kom i december förra året och i mars i år vann domen laga kraft. I korthet konstaterar hovrätten att uppsägningarna var lagstridiga och att besättningen har rätt att fortsätta sin anställning och ska kompenseras för inkomstbortfall under perioden 2006 till 2013, då den första tingsrättsdomen kom.

Totalt för de 38 besättningsmedlemmar som drivit fallet blir ersättningen för inkomstbortfallet i storleksordningen två miljoner euro plus ränta.

– Alla besättningsmedlemmar har olika belopp, beroende på om de har haft inkomster efter uppsägningen och om de då har haft en lägre eller högre lön. Det kan också vara så att vissa har jobbat i perioder efteråt och varit arbetslösa i perioder, säger Niklas Lindström.

När besättningen får ut sina pengar har han svårt att svara på, men domstolen har ålagt bolagen att betala. Det normala är att man betalar omgående.

– De besättningsmedlemmar som jag pratat med har varit nöjda med domen. Men det är klart att för en privatperson så har det här tagit väldigt lång tid, säger Niklas Lindström.

Vad den här domen får för effekter på sjöfartsindustrin i stort kan han inte ta ställning till. **SC**

Få pladser tilbage til vores uddannelser

**STUDIESTART 25. JULI 2017**  
**TILMELD DIG NU!**

**BLIV STCW SKIPPER NU! - Gratis uddannelse i DK**

Vi uddanner: Fiskeskippere af 3. og 1. grad | Kyst- og Sætteskippere | Skibsførere

**HUSK vi har et stort udvalg i Maritime kurser GOC – ROC- LRC – ECDIS – SSO - 5, 6, 7 og 16 m.m. Vi har billige priser.**



Kuttervej 13 | 9990 Skagen | Tlf. +45 98 44 33 44  
post@skipperskolen.dk | www.skipperskolen.dk

**HAR DU VILJEN, KENDER VI VEJEN...**

Har du fået lyst til en maritim uddannelse eller kursus, så ring og hør mere



# APROPÅ SJÖFOLKSDIREKTIVET:



## 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](mailto:katarina.sjofartsklubb@telia.com) - [www.katarinasjofartsklubb.com](http://www.katarinasjofartsklubb.com)

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

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



# Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Räckverk hindrar fallolyckor i manhål

Det förhindrar fall, är väl synligt och underlättar upp- och nedgång i tankarna ombord. Reparatör Michael Roos och förste fartygsingenjör Magnus Ahvander belönades med 10 000 kronor för sitt innovativa räckverk.

Ett öppet manhål på däck med bara några få koner och ett plastband som skydd är förenat med livsfara. I händelse av en black out är risken överhängande att någon ramlar ner och ett sådant fall är tveksamt om man överlever. Den här typen av funderingar fick Michael Roos och Magnus Ahvander på Finnlines M/S Finnpartner att börja fundera på ett mer hållfast manhålskydd. Resultatet blev en midjehög halvcirkel av bockade plattjärn. Konstruktionen skruvas fast i durken med samma tre bultar som används till själva luckan.

– Så målade vi den gul för att den skulle synas ordentligt, säger Michael Roos. Men nu ska vi måla om den med självlysande färg som syns ännu bättre och vi har även diskuterat att sätta dit en saftblandare som blinkar när man är nere och jobbar. Utöver att förbättra säkerheten underlättar räckverket också ned- och uppgång i manhållet genom att det erbjuder något stadigt att

*”Det här är en väldigt allmängiltig lösning som passar alla manhål på olika sorters fartyg”*

hålla sig i. De varningsskyltar som enligt regelverket ska sättas upp i samband med pågående tankjobb med öppna manluckor kan hängas i stagen och det är enkelt för andra ombord att se att arbete pågår.

– Man behöver heller inte vara någon muskelbyggare för att flytta det, säger Michael Roos. Det är förhållandevis lätt och såväl män som kvinnor kan hantera det utan problem. Hittills har de tillverkat två räckverk, men man diskuterar att eventuellt göra ännu fler. De båda uppfinnarna hoppas också att deras idé ska sprida sig till andra fartyg.



Förste fartygsingenjör Magnus Ahvander, tv, och reparatör Michael Roos har arbetat tillsammans i flera år.

– Det här är en väldigt allmängiltig lösning som passar alla manhål på olika sorters fartyg, säger Magnus Ahvander. Vid nästa varvsbesök, då däcksluckorna till tankarna ofta står öppna, tror jag att vi kommer få stor användning av räckverket.



Finnpartner går i trafik mellan Malmö och Travemünde. Överresan tar bara nio timmar vilket gör att arbetstempot ofta är högt. Att man ändå hittar tiden att fundera ut säkerhetsförbättringar tillskriver Michael Roos den goda stämningen ombord.

– Vi har väldigt bra sammanhållning på den här båten, både inom och mellan avdelningarna. Det gör jobbet roligare och får en att vilja göra det där lilla extra som kommer alla till nytta.

[roos.michael74@yahoo.com](mailto:roos.michael74@yahoo.com) och [m.ahvander@swipnet.se](mailto:m.ahvander@swipnet.se)



## 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](http://www.sjomanshus.se).



## Miljögrupp: Inför åtgärder för att stoppa dumpning av avfall i havet

IMO har blivit uppmanade av miljögruppen "Friends of the earth international" att införa en rad åtgärder för att komma tillrätta med problemet med kryssningsfartyg som medvetet dumpar sitt avfall i havet. Detta sedan en rad fall har upptäckts, bland annat Princess Cruises som fick böta 40 miljoner dollar i USA sedan det kommit fram att de vid flera tillfällen orsakat oljeutsläpp och fört falsk oljejournal mellan 2005 och 2013. Miljögruppen varnar för att bötesbeloppet på 40 miljoner dollar är för lågt för att stoppa rederiet från att fortsätta med detta.

Nu vill de att IMO vidtar åtgärder som att trycka på för högre bötesbelopp, krav på bättre kontroll på avfallshanteringen, oberoende inspektörer som kommer ombord och att man ska inrikta sig på att lagföra företagsledningen och inte enskilda besättningsmedlemmar. (TELEGRAPH)

## Sjömän behöver ha ökad vaksamhet för pirater

Sjömän och redare behöver öka sin vaksamhet när piratattacker utanför Somalia återigen ökar, rapporterades det på Oceans Beyond Piracy konferens i London. En av författarna till deras årliga rapport, Dirk Siebels, berättade att det finns bevis som visar att rederierna har dragit ner på säkerheten som en respons på minskningen av piratattacker som varit mellan 2014 och början av 2017. Under 2016 sjönk antalet fartyg som har beväpnade vakter ombord med 12,5 procent.

– De ursprungliga investeringarna i somaliskt sjöröveri verkar testa vattnen och testa industrins beslutsamhet för att se om de kan komma undan med att återuppta sina aktiviteter, säger John Steed, regionchef på Oceans Beyond Piracy. (TELEGRAPH)

## Vakthavande ägnar lite tid åt att titta ut genom rutorna

En ny studie från Warsash Maritime Academy visar att vakthavande på bryggan endast spenderar en tiondel av sin arbetstid med att titta ut genom rutorna.

Forskarna har använt en särskild ögon-spårning, tillsammans med inspelningar från en bryggsimulator för att bedöma beteendet hos vakthavande och sättet som de fattar beslut på.

Förutom att spendera 11 procent av sin arbetstid med att titta ut genom rutorna, lägger de 38 procent på att titta på radarn, 33 procent på att titta på ECDIS:en och 16 procent på att prata med andra människor. (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



## FULLDÄMPADE MOTORBÅTSSTOLAR



**AVENTO** Tillverkade i Tyskland

Fulldämpade motorbåtsstolar från marknads- och teknologiledaren inom högteknologiska stolsystem

- > 50 % vibrations reducering
- > individuell färgsättning
- > fler än 50 års erfarenhet från Grammers tekniska kompetens

Agent och distributör för Sverige

**ASPERÖ HANDELS AB**  
KVALITET SEDAN 1927

www.aspero.se



# Fler rättigheter för sjömän

I början av maj beslutade riksdagen att genomföra Sjöfolksdirektivet, som ger sjömän samma rättigheter som andra arbetstagare i EU. Stig Gustafsson reder ut vad det innebär i praktiken.

Riksdagen tog den 3 maj 2017 beslut om en lag om genomförande av ett EU-direktiv – Sjöfolksdirektivet – som ger sjömän i huvudsak samma arbetsrättsliga rättigheter som andra arbetstagare redan har.

Direktivet är ett så kallat ändringsdirektiv eftersom det bara ändrar bestämmelser om sjömäns arbetsvillkor i fem gällande arbetsrättsliga direktiv. De direktiv som ändras är: direktivet om kollektiva uppsägningar (eller uppsägning på grund av arbetsbrist som vi säger i Sverige), överlåtelsedirektivet, direktivet om information och samråd, lönegarantidirektivet samt direktivet om europeiska företagsråd.

Ändringarna rör tre områden som är centrala för arbetsrätten: löneskydd, rätten till information och arbetstagarrepresentation samt skydd för uppsägningar på grund av arbetsbrist och verksamhetsövergång. Inom dessa områden har olika kategorier av arbetstagare inom sjöfartssektorn tidigare kunnat undantas från tillämpningen av de tidigare nämnda fem direktiven. Ett exempel: Av direktivet om kollektiva uppsägningar framgick det tidigare att det inte skulle tillämpas på besättningar på sjögående fartyg. Genom Sjöfolksdirektivet tas möjligheten att göra sådana undantag bort och sjöfolk kommer därigenom fullt ut att omfattas av direktivens tillämpningsområden.

Syftet med Sjöfolksdirektivet är att stärka arbetstagar skyddet enligt EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. Direktivet syftar också till att verka för lika spelregler inom EU. Sjöfolksdirektivet ska även bidra till de allmänna politiska målen om att främja sysselsättningen, att förbättra levnads- och arbetsvillkor och att åstadkomma ett fullgott socialt skydd.

## Inget undantag för sjöfolk längre

De regler i direktiv som nu ändras genom Sjöfolksdirektivet – och som innebär

möjligheten att göra undantag för sjöfolk upphör – är redan tillgodosedda i svensk lagstiftning genom MBL, LAS, lagen om vissa anställningsfrämjande åtgärder (främjandelagen), lönegarantilagen samt lagen om europeiska företagsråd. Sjöfolksdirektivets utvidgning av tillämpningsområdet till att omfatta även arbetstagare till sjöss medför därför inte att det krävs någon ändring av redan gällande svensk lagstiftning.

I regeringens proposition understryks utgångspunkten att det är besättningar ombord på svenskflaggade fartyg som träffas av den aktuella lagstiftningen.

## Information och samråd

Direktivet om information och samråd har regler som ska göra det möjligt för arbetstagare att få information och samråda med arbetsgivare om händelser som kan påverka deras anställningssituation. Tidigare har medlemsstaterna haft möjlighet att ha särskilda bestämmelser för besättningar på fartyg som trafikerar öppet hav. Genom Sjöfolksdirektivet upphör denna möjlighet. Vid genomförandet av direktivet har Sverige inte behövt införa några undantag för besättningsmedlemmar. Skyldigheten att underrätta en myndighet i Sverige när en arbetsgivare planerar uppsägningar på grund av arbetsbrist för besättningsmedlemmar på svenskflaggade fartyg följer redan idag av främjandelagen.

## Uppsägning på grund av arbetsbrist

Genom Sjöfolksdirektivet införs en ny regel i direktivet om kollektiva uppsägningar som reglerar skyldigheten att anmäla planerade uppsägningar på grund av arbetsbrist. Av den nya regeln följer att om den planerade uppsägningen rör medlemmar av besättningen på sjögående fartyg så ska arbetsgivaren – enligt uttalande i propositionen – meddela detta till behörig myndighet i den stat

vars flagga fartyget för. När det gäller svenskkontrollerade fartyg som för utländsk flagg bör dessa – enligt propositionen – ses som utländska arbetsplatser varför det inte krävs någon regel om anmälningsskyldighet till myndighet i Sverige beträffande uppsägningar på sådana fartyg. I stället får det förutsättas att övriga medlemsstater inför motsvarande bestämmelser i sin respektive lagstiftning.

## Överlåtelsedirektivet

I MBL finns bestämmelser om kollektivavtals giltighet i samband med verksamhetsövergång. Huvudregeln är att kollektivavtalet övergår i samband med en verksamhetsövergång. Överlåtaren är skyldig att på eget initiativ förhandla med de fackliga organisationerna inför verksamhetsövergången.

I överlåtelsedirektivet finns ett skydd mot uppsägning vid överlåtelse av verksamhet genom att överlåtelsen i sig inte får utgöra skäl för uppsägning från överlåtarens eller förvärvarens sida. Tidigare gällde att direktivet inte skulle tillämpas på sjögående fartyg. Genom Sjöfolksdirektivets artikel 5 ersätts den bestämmelsen av en ny som anger att direktivet ska tillämpas på sådana överlåtelser av sjögående fartyg som är en del av en överlåtelse av ett företag eller en verksamhet i direktivets mening. En förutsättning är dock att förvärvaren befinner sig inom EU. Det framgår redan av 6 b och 7 §§ LAS att en försäljning av egendom faller utanför lagens tillämpningsområde. Direktivet har också en uttrycklig bestämmelse om detta i artikel 5: ”Detta direktiv ska inte tillämpas om föremålet för överlåtelser enbart utgörs av ett eller flera sjögående fartyg.”

Lagändringarna träder i kraft den 1 oktober 2017. **S G**

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ  
[www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)



# Vice ordförande har ordet

Det var meningen att vi skulle träffas häromdagen, mina döttrar och jag. Men det blev inte så, mest beroende på att de är tonåringar och i full färd med att skapa sig egna liv, med egna intressen och kamrater, och det att vi bor på olika adresser. Det här är en sida av arbetet ombord. Det blir så mycket svårare att vara med de sina, samt sociala kontakter över huvud taget. Sedan spelar det ingen roll att det finns mobiler, Skype, e-post med mera, det är inte samma sak som att sitta vid ett bord och prata över en kopp kaffe. Detta är en av yrkets svårigheter att du inte alltid är på plats där hemma när du behövs. Och det här borde du kanske överväga innan du tar hyra.

Så har då terrorismen visat sitt fula ansikte även i Sverige, i centrum av Stockholm på eftermiddagen den 7 april 2017. Som tur i oturen blev händelsen inte så omfattande som tydligen var meningen, men fem döda räcker mer än väl...! Heder åt all blåljuspersonal som visade att de presterar i svåra lägen. Något att tänka på för de som brukar roa sig med att kasta sten på dem.

Något som är otäckt är alla dessa förbannade nättroll (läs politiska extremister/vanliga knäppgökar) som i skydd av sådana här händelser bedriver sin propaganda. Som hela tiden basunerar ut att vi har varnat för detta, med mera. Hur naiv får man vara för att kunna påstå att detta aldrig skulle ha hänt om "vi" haft makten. Tyvärr är självkritik inte deras bästa gren.

En reflektion över medias hantering av denna händelse, de första timmarna efter händelsen var nyhetsrapporteringen i tv saklig, men ju längre tiden gick så blev spekulationerna fler och fler och det flöt ut i något som mest påminde om att till varje pris fylla den extra sändningstiden. Samma sak i pressen, det blir på gränsen till pinsamt när du kan läsa om "jag skulle ha varit där men", "jag känner någon som..." och liknande. Det förminskar offren och deras anhörigas smärta till förmån för dålig veckotidningsjournalistik.

Och som vanligt när något händer, var politiker som ville visa handlingskraft inte sena med att föreslå ganska färgfulla saker. Vad de inte tycks begripa i sammanhanget är att på det viset gör de sig själva till verktyg för extrem retorik och rasism.

En vacker gest var de solidaritetsyttringar och blomstermanifestationen som visades, kanske det ger lite trygghet åt någon.

Avtal är slutet med Almega och Sarf för första gången på mycket länge utan att någondera parten tagit till konflikthot.

När vi ändå är inne på skärgårdstrafik, så borde vi ha en ganska stor del intendentur totalt sett i skärgårdsbåtarna och båtar på inre vattenvägar. Hör gärna av er, jag är nyfiken på att få träffa er.

Vad beträffar den intendenturutbildning som Sjöbefälsföreningen initierat i samarbete med sjöfartsskolan i Kalmar så börjar det se ut som om den verkligen blir av. Initiativet har diskuterats med Sarfs färjegrupp och fått ett positivt bemötande, så då skall Universitetskanslersämbetet behandla detta och förhoppningsvis ge ett godkännande.

JAN HÄGGBLOM



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](mailto:sjobefalen@sjobefal.se)

**Hej, jag jobbar som styrman på en färja inom storsjöavtalet (färjebilagan). Inom kort kommer jag att avsluta min anställning för ny tjänst i annat rederi. Jag har hört något om faktorsuppräkning på slutlönen men är lite osäker på vad det betyder. Kan ni vara så vänliga och förklara?**

Svar: Hej! Faktorn gäller endast din inestående kompensationsledighet samt eventuell semesterersättning. Enligt Storsjöavtalet för styrmän och telegrafister § 8, Mom. 3:7., kan man utläsa vilken faktor som ens aktuella månadslön inklusive tillägg som gäller för motsvarande kontant uttag av kompensationsledighet samt semester. Värdet av det totala kontanta uttaget multipliceras med en faktor med ursprungssyfte att kompensera för den högre skattesatsen vid uttag av engångsbelopp. Om man till exempel har en månadslön inklusive tillägg på 21 800 kronor eller högre multipliceras det enskilda beloppet på värdet av din kompensationsledighet samt inestående semester med den faktor som anges i kollektivavtalet (i detta fallet 1,5). Det vill säga, vid utbetalning får du 1,5 x det faktiska värdet av din kompensationsledighet samt inestående semester.

Exempel:

Har du inestående kompensationsledighet samt semester till ett totalt värde av 10 000 kronor och din månadslön inklusive tillägg överstiger 21 800 kronor skall du erhålla 10 000 kronor x 1,5 = 15 000 kronor.

Ps. Notera att faktorn kan variera från 1,0 till 1,5 beroende på din månadslön. Ds.

Lycka till med nya jobbet!

# Att jobba på ett arbetslivsmuseum



## FAKTA NORRSKÄR

Längd: 34,8 meter

Bredd: 6,9 meter

Djupgående: 3,5 meter

Bruttodräktighet: 237 registerton

Motor: Tvåcylindrig ångmaskin 300 kW från 1910

Ångpannan bytt 1999

Ångpannan innehåller 16 000 liter vatten

Maxfart: 11 knop

Förbrukning: 220 liter diesel/timmen i 11 knop

Passagerare: 265



Det finns en stark gemenskap och en väldigt lojalitet mot fartyget på ångbåten *S/S Norrskär*. Men upphandlingarna, ägarbytena och all turbulens har slagit hårt mot besättningen. Teknische chefen Janne Lennerdahl känner att han snart inte bryr sig om vilket bolag som står på lönespecen längre.

– Jag jobbar på *Norrskär*, och det är ett jobb jag älskar, säger han. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF ILLUSTRATION JÜRGEN ASP

STOCKHOLM MAJ 2017

Runt klockan halv fem bryter besättningen för middag. Idag serveras köttgryta med ris, som äts runt borden i aktersalongen. Ämnet på allas läppar är en extrainsatt tur under morgondagen eftersom det helt plötsligt blivit högsommarvärme och den andra ångbåten, *Storskär*, är överbokad. Kapten Johan Jahnberg försöker ta reda på om det är okej för alla att hoppa in. För teknische chefen Janne Lennerdahl funkar det, även om han hade lite andra planer. Han tycker att det är kul att fartyget används så mycket som möjligt.

Efter middagen bär han in sin tallrik i byssan och fortsätter med förberedelserna för att få maskinen och ångpannan startklara inför avgången klockan 18. Arbetspasset började redan klockan 15, hela processen med att värma upp maskinen och systemet tar cirka två timmar. Utöver det behöver det tas kemikalieprover och göras sedvanligt underhåll. Till sin hjälp har han eldaren Johan Wahlstedt och eldareleven Martin Wass, som är med för att lära sig.

– Johan, toppa vattnet och ta in elkablar. Har du elskåpsnyckel?

Det börjar närma sig avgång och teknische chefen Janne delar ut instruktioner.

– Se om du kan få runt den nu, säger han till eldareleven Martin. Lite lätt. Nu står den i back, det är inge bra.

Handhavandet på *Norrskär* görs precis som det gjordes för över 100 år sedan, förutom att hon tidigare var koleldad och numera eldas med diesel. Via maskintelegrafens kommunikerar kapten med besättningen i maskinrummet. Kaptenen har ingen som helst kontroll över maskinen utan är beroende av maskinbesättningen för varje manöver som ska göras. På grund av detta finns det väl inarbetade rutiner. En stund innan avgång plingar kapten i maskintelegrafens ett par gånger.

Det är signalen till Janne och Johan, från och med nu måste någon av dem hela tiden bemanna maskinrummet. Martin, som avslutar sitt arbetspass, kliver av innan avgång. Maskintelegrafens har en rad kommandon, hälften för framåt, som full, half, sakta och klar och likadant för back. Mitt emellan framåt och back finns stopp i röda bokstäver. På så sätt vet Janne och Johan hur de ska köra. Vid avgång och tilläggning är de på hjälpspann och reaktionstiden handlar om ett fåtal sekunder. Väl ute i skärgården kan de röra sig runt i maskinrummet för att smörja någon maskindel eller utföra annat underhåll. När båten närmar sig en brygga plingar kapten därför i god tid i maskintelegrafens och ger kommandot sakta. Janne och Johan går, snarare än springer, fram för att inte riskera att snubbla. Reaktionstiden här kan vara upp till tio sekunder. Nästa kommando utförs dock på någon sekund.

### Måste sågas itu för att byta pannan

Ångfartyget *S/S Norrskär* byggdes 1910 på Eriksbergs varv i Göteborg. Från början hette hon *S/S Sandhamns Express* och gick mellan Sandhamn och Stockholm. 1947 såldes hon till Waxholmsbolaget och 1949 bytte hon namn till *S/S Norrskär*. Numera trafikerar hon återigen Stockholm-Sandhamn på somrarna. Ursprungligen var hon koleldad men 1953 gick man över till oljeeldning. Maskinen är dock original från 1910, även om ångpannan har fått bytas ut några gånger under årens lopp, senast 1999. Men pannan är något som besättningen är ytterst måna om att ta väl hand om. Att byta den innebär nästan att hela båten måste sågas itu för att pannan ska kunna lyftas ut. Något som kostar enorma summor.

Att ångbåtar ingår i reguljärtrafiken är enligt Janne unikt. En del resenärer kliver av utan att ha en aning om att de precis åkt ångbåt. Andra vill komma ner i

maskinrummet och titta, vilket de får.

– Vi är ett arbetslivsmuseum, men vi är inte så mycket långsammare än andra båtar och det kostar inte mer att åka med oss, säger han.

Det händer dock att han blir överraskad av passagerarnas reaktioner.

– När jag jobbade på *Storskär* kom det ombord ett gäng grabbar i 14–15-års åldern från Rinkeby som sprang omkring här. Men så hörde jag en av dem säga till de andra: 'Kolla grabbar, fett grym båt, mycket coolare än den vi åkte ut med. Den har ångmaskin och grejer!'

### Fick skapa sin egen utbildning

Janne började jobba i Waxholmsbolaget för 30 år sen som matros. För 20 år sen började han jobba med ånga, som eldare på *Norrskär*.

– Jag trivdes bra som matros, men sen fick jag höra att det var brist på eldare och då gick jag ner och pratade med dem. När du väl har bränt dig på ditt första ångrör, då är du fast. Man får reparera saker, använda händerna och tänka. Man återanvänder saker, det är ett trevligt sätt att arbeta på.

Han jobbade sen som eldare på *Storskär* i många år, innan han blev uppmonstrad till teknisk chef för 10–12 år sen. På den tiden fanns ingen utbildning till yrket så han fick dispens, samtidigt som han och några kollegor jobbade för att ta fram en utbildning som de själva också genomförde på halvtid samtidigt som de jobbade. Teknisk chef 750 ånga heter utbildningen, som nu finns att söka som en YH-utbildning. För att få bli teknisk chef på ångfartyg måste du ha den specifika ångbehörighet som utbildningen ger, vilket har gjort att det är brist inom yrkeskategorin.

– Det bästa med jobbet är miljön, ångan, filosofin och arbetskamraterna. Istället för att en reparatör kommer så får man reparera saker själv. Det ger ett välbefinnande, en skön självkänsla.

– Därinne i maskinrummet är det rena paradiset, fortsätter han. Och att få jobba med Helge.

Helge är deras namn på huvudmaskinen, och Janne tror att det betyder "den gudomlige".

Janne är en av dem som är tillsvidareanställd inom skärgårdstrafiken, vilket innebär att han även jobbar på vintern. Då leder han olika renoveringsprojekt på både *Norrskär* och *Storskär*, och utför underhållsarbeten på *Norrskär*. På vintern



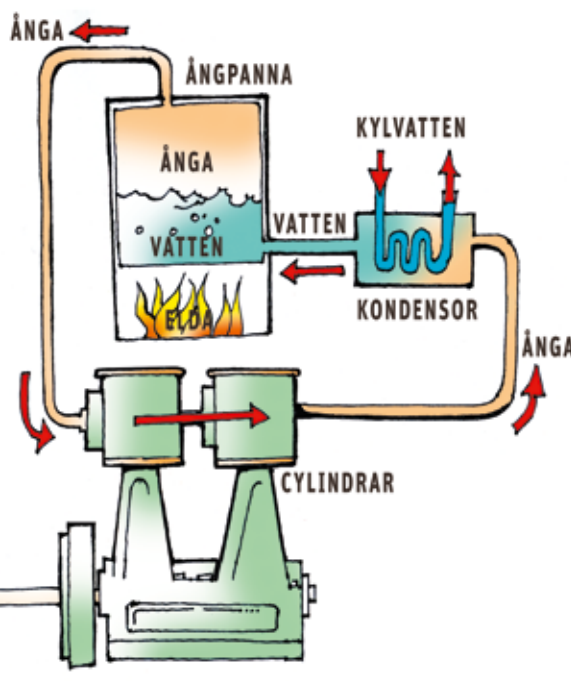
Maskintelegrafen är det mest bevakade i maskinrummet.



Under en rast passar Janne Lennerdahl på att hälsa på kapten Johan Jahnberg i styrhytten.

### SÅ FUNGERAR EN ÅNGMASKIN

En ångpanna värmer upp vatten till ånga. Eftersom pannan är sluten så bildas ett högt tryck. När ångan leds till ångmaskinen är trycket så högt att ångan kan pressa ner en kolv i en cylinder. Eftersom trycket är som högst i början behöver den första cylindern inte vara så stor. När ångan sedan kommer till den andra cylindern har trycket sjunkit, vilket gör att den cylindern behöver vara större för att få samma effekt. Kolvarnas rörelse i cylindrarna går till en vevaxel som i sin tur får propellern att snurra, vilket driver båten framåt. När ångan har passerat hela ångmaskinen leds den vidare till en kondensator som har rör med kylvatten i sig. På så sätt kyls ångan av och blir vatten, som sedan kan pumpas tillbaka in i ångpannan.



jobbar han 36-timmarsveckor, måndag-torsdag. På sommaren, under högsäsong, jobbar han varannan vecka 9–23 och är ledig varannan vecka. Under veckorna ombord bor han på båten, då blir det mest att jobba och sova, förutom någon enstaka löpartur.

– När båten börjar åka på sommaren infaller min lugnare tid. Då får man frukten av vinterns arbete och får åka lite båt, det har man saknat, säger han.

Eldaren Johan däremot är anställd som vikarie. Han har ett annat ordinarie jobb, som trafikplanerare på Ramböll, där han jobbar 75 procent. Men eftersom arbetsbelastningen är hög jobbar han in en hel del komptid, som han tar ut på sommaren. Då passar han på att göra något helt annat.

– När jag pluggade så tyckte jag att det skulle vara kul att jobba i skärgårdstrafiken på sommaren. De behövde en eldare på fartyget *Saltsjön* 1998 så jag gjorde en säsong där och sen blev det *Blidösund*.

– Jag har valt att göra lite olika saker, fortsätter han. Förutom att jobba i skärgårdstrafiken har jag kört lite spårvagn, varit trafikledare, ägnat mig åt kommunal- och landstingspolitik. Det är skönt att jobba med något som är lite mer handgripligt.

Just nu vet han att han ska vara på *Norrskär* i helgen och så har han några pass på *Blidösund* inbokade, men det är allt.

– Jag tycker att det är skönt nu, men hade jag inte haft ett annat jobb hade det inte varit så kul, säger han.

Förra sommaren var han här en halv säsong.

– Jag tänkte att det skulle vara världens bästa jobb att vara här, men det var det ju inte.

Han syftar på upphandlingen av skärgårdstrafiken, som slutade med att bussbolaget TRSM, som inte hade någon tidigare erfarenhet av skärgårdstrafik, tog över den mellersta delen av Stockholms skärgård. Efter några turbulenta månader fick ledningen avgå och Gotlandsbolaget klev in som ny majoritetsägare. Men innan dess hann situationen bli riktigt allvarlig och besättningarna på ångbåtarna var bland de värst utsatta. Bland annat ringde ledningen för TRSM polisen för att avhysa "obehöriga" på *Norrskär*, vilket resulterade i att tolv poliser kom ombord en kväll efter sista turen tillsammans med ledningen. När det visade sig att de två "obehöriga" var före detta anställda som dröjde sig





När Janne får en order via maskintelegrafan går det bara några få sekunder innan han har utfört den.

klar efter kvällsturen för att prata med besättningen upprättade polisen istället en anmälan mot ledningen för falsklarm. Något som ändå inte hindrade ledningen från att morgonen efter återigen ringa polisen och anklaga befälhavaren för onykterhet. När ett flertal poliser kommit ombord för att kontrollera detta visade det sig igen att anklagelserna var falska, befälhavaren var nykter.

– När allt det här var som värst var jag ledig. Hade jag varit ombord hade jag nog inte klarat av det, säger Janne. Det här är en verksamhet som jag har brunnit för, och så raserar de allt på några månader.

### Ska uppfinna hjulet på nytt

Janne är väldigt kritisk till landstingets sätt att hantera upphandlingarna. Under den tid som de har pågått har han jobbat i över 15 olika bolag. Bara under det senaste året har han bytt arbetsgivare fyra gånger.

– Varje gång det blir en ny arbetsgivare ska de uppfinna hjulet på nytt. De känner inte till att det redan är uppfunnet, för ganska länge sen, i en ganska bra fungerande form, säger han.

När TRSM kom in som ägare försökte de öka försäljningen i restaurangen för att tjäna mer pengar.

– En trerätters tar en viss tid om det ska ske värdigt. Men då ska de klämma in en

sittning till. Det går inte. Personalen försöker, de serverar förrätten innan avgång, tar tallrikarna snabbt. Det blir för mycket McDonalds över det, på en ångbåt där man ska njuta.

Att TRSM hade ekonomiska problem upptäckte han själv när han skulle lämna in en pump som gått sönder till en verkstad.

– Killen på verkstaden ringde tillbaka och sa att det här jobbet måste förskotts-betalas. 'Varför då?' undrade jag. Han svarade att de gjort en kreditkontroll på oss och att hela hans skärm hade lyst illrött. Hur kan man vinna ett anbud i miljonklassen och inte ens få kredit för att renovera en pump?

Det gick så långt att Janne började köpa saker för egna pengar och lämna in kvittona i efterhand. Det var det smidigaste sättet att köpa in reservdelar på.

När det var som värst funderade han på att säga upp sig. Och även om det är mycket bättre nu, de nya ägarna är bra och seriösa, så bävar han inför framtiden. Rederi Faludden, som driver trafiken nu, har bara ett tillfälligt korttidskontrakt eftersom upphandlingen ska göras om. Och vem som vinner den är det ingen som vet.

– Det blir tidig pension om det fortsätter så här. Jag ser inte ljust på framtiden i och med att politikerna inte tar ansvar för sin

gamla personal. Jag har ruttnat så pass mycket att jag inte orkar hänga med i alla turer längre.

Men den nya ledningen har visat att de är intresserade av sina anställda. Ett talande exempel på detta är två pensionsavgångar som skedde under de två olika ledningarna.

– En äldre på *Norrskär* gick i pension strax efter midsommar förra året, efter att ha jobbat i nära 40 år här. Han fick ingen avtackning av TRSM och när han kom och hälsade på oss fick han en utskällning av ledningen som undrade vad han gjorde här. I maj i år skulle den tekniske chefen på *Storskär* gå i pension, efter att ha jobbat i 49 år. Vi mailade Henrik Cars [nuvarande VD, reds. anm.] och berättade och de fixade avtackning på *Storskär* och ledningen kom med smörgåstårter och present. De bad mig bjuda in eldaren som inte fick någon avtackning året innan och så höll Henrik tal för dem båda. Han hade bemödat sig att kolla upp lite bakgrund, trots att han inte kände dem.

– En kille sa att 'det här är nog den bästa chefen jag har jobbat för'. Och det har jag hört från flera håll. Jag blev väldigt rörd över att han hade bemödat sig att ta reda på lite om de som pensionerades. Det tyder på att man ser individen. Vinner Faludden den nya upphandlingen skulle nog många bli jätteglada, säger Janne. **SC**

# SPARAR TID OCH TUMMAR





En portabel nödkörningsstation som ersätter manuell hantering och sparar tid och jobb åt besättningen. Den uppfinningen gav tekniske chefen Thomas Gustafsson och elektrikern Henning Tömmerup på *M/S Petunia Seaways* 40 000 kronor på Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdag. Sjöbefälen fick en intervju med Thomas Gustafsson. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO PRIVAT

LIMHAMN MAJ 2017

### Berätta om er uppfinning?

– Vi kallar den för en portabel nödkörare. Den är till för att nödköra elhydrauliskt styrda komponenter, till exempel ramper och luckor. Just vid de tillfällena när PLC:n [Programmable Logical Controller, reds. anm.] av någon anledning inte kan styra dem. Det kan bero på lägesindikeringsringar som är ur position och indikerar fel. Det vill säga att den indikerar att det är låst när det egentligen är öppet. Eller att det är ett kabelbrott någonstans, då går inte signalen fram.

Man kan likna det vid ett dörrhandtag. Innan du ska öppna en dörr måste handtaget vara nere. Här måste lägesindikeringsringen visa att låsningen är öppen.

Normalt sett kör man det manuellt. Då måste man hålla in en knapp på ventilen, som kan sitta svåråtkomligt. Det kan vara så att du måste sträcka in handen långt och sedan trycka in knappen och trycka den mot dig och stå så i en och en halv minut. Du måste också vara två personer. Med vår uppfinning kan du själv koppla in och köra den och kontrollera låsningarna själv.

### Hur vet man om det är låsningen eller indikeringen som är fel?

– Man har en skärm där indikeringarna visas, där kan man se vilken låsning som, enligt PLC:n, är i fel position. Då får man rent fysiskt gå dit och kolla indikeringen och låsningen. Har man ingen skärm eller individuell indikering så får man gå runt och kolla alla indikeringarna och låsningarna.

### Det finns ingen säkerhetsrisk med detta, till exempel att dörren helt plötsligt slår igen när man lastar eller lossar?

– Nej, det vi har gjort är att ersätta det manuella nödkörningsförfarandet som tillverkaren rekommenderar. Men jag skul-

le säga att vår uppfinning är säkrare eftersom du har uppsikt, då du kan se rampen eller luckan från din position. Ibland måste du stå i ett annat rum och kommunicera via radio med den som kontrollerar låsningarna och då finns alltid en risk för missförstånd eller störningar på radion.

Men det man gör är att koppla på och ger den signal som PLC:n skulle ge. Man nödkör ju, det finns ingen säkerhet inkopplad, det är som att nödköra för hand, det måste man vara medveten om.

### Hur kom ni på idén?

– Idén kom vi på när jag stod och nödkörde en lucka. Det var lite krångligt så jag tänkte att man måste kunna lura PLC:n och gå förbi den. När jag väl hade identifierat det så var det ganska enkelt, då fattade jag direkt hur jag skulle göra. När det gällde el-biten så tog jag hjälp av Henning Tömmerup som skissade ihop ett förslag.

### Hur länge har ni jobbat på det här?

– Effektiv tid har kanske varit fem dagar. Man går ju och pratar om det, sen ska man beställa delar och vänta på att de ska komma och sen bygga ihop den. Så från idé till färdig låda var det cirka sex månader.

### Vad har ni fått för reaktion från tillverkaren som gav den ursprungliga rekommendationen om manuell nödkörning?

– De har vi inte sagt något till än. När vi låg på varv sist berättade jag det för deras serviceingenjör där och han tyckte att det var smart.

### Har ni några planer på att söka patent och sprida det till andra fartyg?

– Jag tror inte att man kan söka patent i och med att vi har fått pengar från stiftelsen. Tanken är att man ska sprida detta, jag har inte läst reglerna för det. Men att söka patent är ju också förenat med kost-

nader. Men det skulle ju gå att börja tillverka och sälja den. Nu börjar vi med att sprida det i rederiet.

### Vad har ni fått för reaktioner i rederiet?

– Det har bara varit positivt. Alla har inte sett filmen vi spelat in än, men de som har det har varit positiva.

### Ni var det bidraget som fick mest pengar – 40 000 kronor. Hur känns det?

– Det känns jättebra, helt fantastiskt. Det var mer än vi hade hoppats på.

### Vad ska ni göra för pengarna?

– Det vet jag inte. Det finns alltid hål att stoppa dem i. Vi har inte planerat att göra något tillsammans.

### Vad har er uppfinning inneburit i praktiken på ert fartyg?

– Det är inte så ofta man använder den, men vi har använt den en gång. Rampen skulle köras mot stängt läge för vajerjustering. Istället för att trycka manuellt så hämtade jag vår nödkörningsstation. Då kunde jag ta två steg från ventilen och ha ögonkontakt istället för att stå och manövrera ventilen utom synhåll.

Det här är en sån grej som man helst inte ska behöva använda, men förr eller senare så måste man. Vi har cirka tre-fyra nödkörningar per år.

### Sparar man någon tid på att använda den?

– Ja, det kan jag nog påstå. Ibland måste man nästan vila för att det är så jobbigt att manövrera ventilen. Det är också det att man oftast måste vara två man, vilket kan vara svårt, då alla i besättningen är sysselsatta med annat. En person har alltid jour och är snabbt på plats. Är det mitt i natten så måste du kanske väcka någon ytterligare och så måste den klä på sig och komma ner.

### Hur ser framtiden ut nu?

– Nu ska vi först sprida ut information om den. Och sen ska vi eventuellt utveckla den, kanske göra den mindre så att den blir enklare att bära med sig. Nu tog vi en låda vi hade, men man kan förfina den ytterligare. Om vi skickar ut det här till andra fartyg så bygger de den själva. Reningen har vi och kompetensen för att bygga den finns på de andra fartygen också. **S C**



## Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

### BASIC SAFETY

27-28 jun      21-22 nov  
8-9 aug      12-13 dec  
19-20 sept  
17-18 okt



### ADVANCED FIRE FIGHTING

28-29 jun      18-19 okt  
9-10 aug      22-23 nov  
20-21 sep      13-14 dec



### CRISES CROWD MNG

20 okt  
15 dec



### MEDICAL CARE

27-29 juni      23-25 okt  
11-13 sep      29 nov- 1 dec\*



\*ons - fre

### RESCUE BOAT

26 jun  
7 aug  
18 sep  
16 okt  
20 nov  
11 dec



### FAST RESCUE BOAT

20 jun\*\*  
8 aug  
19 sep  
17 okt  
21 nov  
12 dec



\*\*fristående tillf.

Välkommen till vårt utbildningscenter i centrala Stockholm, lokaliserat på Långholmen i en maritim miljö med närhet till boende och mat. Ombord på M/S Polfors genomförs praktiska utbildningsmomenten i en verklig fartygsmiljö.

Andra utbildningsorter från norr till söder är; Kalix, Luleå, Stockholm, Örebro Göteborg och Helsingborg.

Safetygruppen är en godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen.

## Grundkurser

### BASIC SAFETY

24-28 jul  
31 jul-4 aug  
4-6 sep  
2-6 okt  
13-17 nov



### GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

19-20 jun  
20 jun  
12-13 okt  
13 okt  
30-31 okt  
31 okt



### SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

19-20 jun  
12-13 okt  
30-31 okt



### ADVANCED FIRE FIGHTING

25-27 sep  
30 okt-1 nov  
27-29 nov



### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

20-21 sep  
18-19 okt  
22-23 nov  
13-14 dec



### FAST RESCUE BOAT

19-20 jun  
7-8 aug  
18-19 sep  
16-17 okt  
20-21 nov  
11-12 dec



### SHIP SECURITY OFFICER

27-28 sep  
7-8 nov  
19-20 dec



### CROWD CRISES MNG

19-21 jun  
6-8 sep  
9-11 okt  
15-17 nov  
20-22 dec



### MEDICAL FIRST AID

29-30 jun  
11-10 aug  
12-13 okt  
13-14 nov



### MEDICAL CARE

27-29 jun  
11-13 sep  
23-25 okt  
29 nov-1 dec



Med reservation för eventuella ändringar.



# TEMA

IT-SÄKERHET





Det finns brister i IT-säkerheten inom den maritima sektorn. Ett it-haveri kan vara förödande.

– Direkta konsekvenser kan vara fysiska skador på människor, fartyg och hamnar, säger Kristina Blomqvist, programansvarig för säkerhet i industriella informations- och styrsystem vid Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB.

TEXT OCH FOTO OLLE NYGÅRDS



Fredagen den 12 maj slog en global it-attack till mot över 100 länder. Enligt polisorganet Europol var attacken ”på en aldrig tidigare skådad nivå och kommer att kräva en komplex internationell utredning för att identifiera de skyldiga”. I Sverige drabbades exempelvis Timrå kommun och ett okänt antal privata företag. I Storbritannien drabbades sjukvården hårt. Attacken bestod i att datorer infekterades av en ny version av WannaCry. Det är en så kallad ransomware, en kod som krypterar användarens dator, och som sedan uppmanar till att betala en lösen-summa för att datorn ska tillgängliggöras.

Förra våren släcktes några av Sveriges största mediasajter ned genom en IT-attack. Bara några dagar senare drabbades Finlands försvarsdepartement av en liknande så kallad ddos-attack, en överbelastningsattack där stora mängder trafik oavbrutet skickas mot en webbplats.

Och sedan det amerikanska presidentvalet i höstas pågår en diskussion om Rysslands inblandning där.

Men det finns fler skäl till att IT-säkerhet nu ligger högt på agendan. De svenska säkerhets- och underrättelsetjänsterna – Försvarets radioanstalt (FRA), Militära underättelse- och säkerhetstjänsten (MUST) och Säkerhetspolisen (SÄPO) –

har i sina årsredovisningar för 2016 poängterat risker när det gäller IT-säkerhet.

*Frågan som då ställs är, vilka konsekvenser kan en IT-attack mot sjöfarten få?*

– Direkta konsekvenser kan vara fysiska skador på människor, fartyg och hamnar. Man kan tänka sig vad som kan hända om någon manipulerar ett navigations-system eller styrningen på ett fartyg. Det kan ge direkta skador vilket gör maritima navigationssystem speciella om man jämför med ett administrativt IT-system, säger Kristina Blomqvist.

Vid sidan av det skulle en IT-attack också kunna påverka hela samhället. En stor del av varuflödet till och från Sverige transporteras på fartyg. Exakt vilka konsekvenser en attack kan orsaka är dock oklart.

– Har man förstört något som gör att Göteborgs hamn inte går att använda så beror allvaret i situationen på hur länge det varar. Det finns aktörer som är extremt viktiga för Sverige när det handlar om både export och import, säger Kristina Blomqvist.

De som kan drabbas är förstas människor ombord på fartyg, rederier och andra transportföretag. På myndighetssidan finns Sjöfartsverket, Tullverket, Trafikverket och Transportstyrelsen. Till det kommer hamnar och företag som är verksamma med lossning och lastning. En ytterligare komplicerande faktor vid IT-attacker i branschen är den geografiska utbredningen.

– Sjöfarten som sektor är ganska komplex eftersom mycket styrs av internationella överenskommelser och sedan finns en nationell lagstiftning. Erfarenhetsmässigt blir IT-säkerhetsarbete svårare ju fler aktörer som är inblandade, säger Kristina Blomqvist.

### Brister hos Sjöfartsverket

Sedan den 4 april 2016 är det obligatoriskt för statliga myndigheter att rapportera IT-incidenter till MSB. Syftet är att stödja samhällets informationssäkerhet och möjliggöra en samlad lägesbild.

I mitten på mars i år redovisade MSB att av de 244 rapporteringsskyldiga myndigheterna så har 77 lämnat IT-incidentrapporter till myndigheten under 2016. Där framgår att åtta myndigheter har rapporterat in fem eller fler incidenter. Totalt har det kommit in 214 incidentrapporter och 12 av dessa har lett till polisanmälan.

Förutom de svenska lagarna finns också EU:s så kallade NIS-direktiv som handlar om åtgärder för att uppnå en gemensam nivå av säkerhet i nätverk och informationssystem. Kopplat till det tillsatte regeringen den 31 mars 2016 en utredning som ska leverera förslag på ytterligare aktörer som kan omfattas av rapporteringen.

Så sent som i maj 2016 kom Riksrevisionen med en rapport där man hade undersökt nio statliga myndigheters IT-säkerhetsarbete, varav Sjöfartsverket var en. I rapporten är alla myndigheterna anonymiserade men enligt Riksrevisionen finns brister i systematiskt IT-säkerhetsarbete på samtliga undersökta myndigheter.

– Vi är medvetna om att det finns brister och vi kommer att jobba med att genomföra en analys för att se var våra allvarligaste brister finns som vi kan jobba vidare med. Sedan handlar mycket om att jobba med information och utbildning så att man är medveten om de risker som finns när man utvecklar och förvaltar system, säger Torbjörn Mellblom, enhetschef för säkerhet och beredskap på Sjöfartsverket.

Samtidigt står det klart att det inte har saknats varningssignaler. År 2011 kom den europeiska IT-säkerhetsmyndigheten ENISA (The European Union Agency for Network and Information Security) med en rapport som då sa att IT-säkerhetsmedvetandet inom den maritima sektorn fanns i intervallet ”lågt till obefintligt”.

Sjöfartsverket säger att sjöfarten kan drabbas av samma typer av IT-attacker





som resten av samhället – överbelastningsattacker, intrång och skadlig kod. Till det nämns också störningar i elförsörjningen.

– Det är något som kan påverka IT-systemen om det inte finns reservkraft. Normalt sett finns det, men om ett elavbrott pågår under längre tid kan det ställa till problem. I vissa fall kanske viktiga noder eller annan viktig kommunikationsinfrastruktur inte har samma typ av back-up som IT-systemen i övrigt, säger Torbjörn Mellblom.

Förutom ombordsystem som ECDIS och AIS nämner Sjöfartsverket portalen för rapportering av myndighetsinformation vid fartygsanlöp, Maritime Single Window, som något som kan drabbas vid en IT-attack.

– Men det går ju att rapportera ändå och det är inget som stoppar ett anlöp. I systemet ligger även lotsbeställning och om det är nere under längre tid så blir det besvärligt men det går att hantera, säger han.

Andra viktiga IT-system som Sjöfartsverket använder är VTS (Vessel Traffic Service) och SAR (Search And Rescue) samt planeringssystemet för isbrytning.

*Har Sjöfartsverket drabbats av någon allvarlig IT-attack?*

Nej, enligt Torbjörn Mellblom, Sjöfartsverket har inte identifierat någon riktad attack. Däremot har det förekommit incidenter då skadlig kod har spridits via internet och e-post som inte gett några större konsekvenser.

*Vilken information finns inom området som är skyddsvärd och attraktiv för andra att komma över?*

– Vi har djupdata som är skyddsvärd och vi hanterar ju den i särskild ordning med egna nätverk, säger Torbjörn Mellblom.

Dessutom har Sjöfartsverket information om transporter av farligt gods.

– Det händer ibland att vi får frågor om transporter av exempelvis radioaktiva ämnen men den typen av information lämnar vi inte ut, säger Torbjörn Mellblom, och hänvisar till offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) 18 kap 8§.

### Kritiska system i sjöfarten

MSB har inte börjat jobba i detalj med den maritima sektorn men betraktar området som alltmer intressant. Anledningen är att det finns en rad system som kan vara känsliga vid IT-incidenter. Här nämns ombordsystem kopplade till framdrivning, navigation, GPS, radar samt säkerhetssystem. Men

även system relaterade till sjöövervakning, broöppning och slussar tas upp.

– Man har länge sett de här systemen som processsystem och inte IT-system. Det finns en problematik i det eftersom det kan innebära att systemen betraktas som fristående och att de därför inte kan attackeras utifrån. Men så är inte läget idag, många system är uppkopplade till internet utan att man alltid är medveten om det, säger Kristina Blomqvist.

Förändringen drivs både av teknikutvecklingen och av att aktörer jagar effektivitetsvinster.

– Dessutom finns utvecklingen kring ”smarta saker” (Internet of Things) och det förekommer säkert inom den maritima sektorn också. Exempelvis kan det finnas en ”smart” pump som står någonstans och är uppkopplad. Det gör att det finns attackytor som man inte riktigt har reflekterat över för att tidigare har den typ av apparater varit helt analog och fristående, säger Kristina Blomqvist.

– Men då är det samtidigt lätt att man blottar sina system för en helt annan miljö av hot, säger Kristina Blomqvist. **ON**



Torbjörn Mellblom



Kristina Blomqvist



# IT-säkerhet – en fråga om liv och död



Att använda Facebook på fartygets datorer är uteslutet. För Kustbevakningen kan IT-säkerhet vara en fråga om liv eller död under en komplicerad operation.

– Om jag vill ha back på styrbords thruster i ett trängt läge så måste det bara fungera, säger Lars Lundberg, befälhavare på *KBV 003 Amfitrite*.

## KARLSKRONA MARS 2017

Karlskrona ligger insvept i ett grått dis. *KBV 003 Amfitrite*, ett av Kustbevakningens tre största kombinationsfartyg, ligger vid Handelshamnen för besättningsbyte och befälhavare Lars Lundberg visar runt på

bryggan. Han började i Kustbevakningen 1989 efter ett dussintal år till sjöss. På *Amfitrite* har han varit sedan fartyget togs i bruk av Kustbevakningen för cirka sju år sedan. Lundberg känner fartyget utan och innan och var med i Rumänien i ett och ett halvt år då *Amfitrite*, tillsammans med

systerfartygen *KBV 001 Poseidon* och *KBV 002 Triton*, byggdes. De är kombinationsfartyg och kan användas till bogsering, sjö- och miljöövervakning samt till fiske-, gräns-, tull- och polisiära kontroller.

Just *KBV 003* är specialanpassat för att kunna hjälpa till vid kemikalieolyckor till sjöss. Det innebär bland annat att fartyget är utrustat med ett övertryckssystem och ska kunna verka i ett förorenat område.

När fartygen levererades till Kustbevakningen 2009 och 2010 var den mediala uppmärksamheten stor kring brister och förseningar. Något som nu ska vara åtgärdat.

– Jag har krupit runt i alla tankar, skrymslen och vrår och litar fullständigt på fartyget, säger Lars Lundberg.





Är informationssäkerhet något ni tänker aktivt på?

– Ja, det måste vara en tydlig skiljeväg mellan kritiska system ombord och andra externa system som internet. Vi ska inte flytta någon data från land in i fartyget som kan innehålla virus. Tekniken ombord får inte påverkas av något externt. Om jag vill ha back på styrbords thruster då måste det bara fungera, säger Lars Lundberg.

KBV 003 verkar oftast mellan Ölands södra udde och Skåne, ett riskområde för fartygskollisioner och oljeutsläpp. Men fartyget är en Europaresurs och kan bunkra för upp till 30 dygn till sjöss och har verkat längs hela Östersjökusten samt i Norge och Tyskland. Under 2015 deltog systerfartyget *Poseidon* i räddningsaktio-

ner på Medelhavet. Där fanns informationssäkerheten ständigt närvarande.

– På våra missionsutbildningar tar vi upp att man inte får berätta på sociala medier om kommande anlöp till en hamn med flyktingar, säger Anders Kolberg, säkerhetschef på Kustbevakningen.

Enligt Kustbevakningen är det viktigt att tänka på sitt beteende i sociala medier ur ett säkerhetsperspektiv. Myndighetens anställda får inte exponera myndighetens känsliga verksamhet på exempelvis Facebook eller Twitter. Enligt IT-policyn är det tillåtet att utföra enstaka uppgifter såsom bankärenden via internet ombord. Dock får Facebook eller andra sociala medier inte användas på fartygets system.

Vissa menar att även civila befälhavare med dyr last ombord bör vara uppmärksamma på hur sociala medier används. Anledningen är att en reseplanering kan ge mycket information om lastplaner och vilken container som innehåller vad. Om en befälhavare, eller annan personal, berättar om rutter på Facebook kan det vara information som utnyttjas av kriminell verksamhet.

#### Känslig information

Men informationssäkerhet är mer än sociala medier. Kustbevakningen har regeringens ansvar för samordning av sjöövervakning och sjöinformation längs svensk kust. Det är verksamhet som till stor del sker med ett informationssystem som benämns Sjöbasis. Där finns information om fartygs position, besättning, kartor, väderinformation eller eventuella miss-tankar om brott samlat. Dessutom används kustbevakningsflyget och satellitbilder.

– Vi är intresserade av trafik som bryter mönstret från normal sjölägesbild. Då kan det röra sig om sjötrafik som sysslar med kriminalitet, exempelvis smuggling. Men det kan också vara helt legitim verksamhet som forskning eller någon som fått fel, säger Lars Lundberg.

Systemet Sjöbasis bygger på informationsdelning av känslig information där flera myndigheter, bland annat Försvarmakten, skickar in data i systemet som Kustbevakningen sedan delar till berörda parter.

– Sjöbasis är högt säkerhetsklassad. Dels för den känsliga information som finns där och dels av integritetsskäl, säger Anders Kolberg.

Har ni haft något skarpt dataintrång?

– De flesta myndigheter har varit med om det. Det är sekretess på vad vi kan ha

varit utsatta för, säger Anders Kolberg.

– Vi jobbar mycket med att upptäcka och förhindra det. Vi som alla andra drabbas av de vanliga försöken. Men det kan finnas ett extra intresse ur ett brottsperspektiv att infiltrera oss, säger Anders Kolberg.

## VI SKA INTE FLYTTA NÅGON DATA FRÅN LAND IN I FARTYGET SOM KAN INNEHÅLLA VIRUS.

Vad är det värsta som kan hända er vid ett IT-sabotage?

– Vi är helt beroende av systemen ombord. Naturligtvis kan navigering skötas manuellt. Men det som blir stökigt är förstås om skeppsdagbok och system som används vid sjöräddning skulle gå ned, säger Lars Lundberg.

Ett IT-haveri skulle också ställa till stora besvär om det hände mitt under en pågående operation, exempelvis vid ett stort oljeutsläpp. Då skulle samverkan mellan flyg, fartyg, myndigheter, andra nationer och civila fartyg försvåras. Till det kommer de administrativa rutiner som en sådan operation medför.

– Allt måste dokumenteras och bokföras på minutnivå i det operativa räddningsskedet. Det används i bevisföring senare då eventuella ekonomiska krav ska redas ut, säger Lars Lundberg.

#### KBV 003 AMFITRITE

Längd 81,2 m

Bredd 16,2 m

Djupgående 5,0 m

Deplacement 3760 ton

Segelfri höjd 31,6 m

Toppfart 16 knop

Isklass 1A

Bogserkapacitet 100 ton

Förläggningsskapacitet 44 personer

Lastkapacitet i lastrum 2 x 10 fot container + 2 x 10 fot flatrack

Lastkapacitet på däck 4 x 20 fot container

Källa Kustbevakningen



*Hur är sådana situationer, är det stressigt och höga röster på bryggan?*

– Nej, det är det inte. Det kan vara mycket vaken tid men inget blir bättre för att man hetsar upp sig, säger Lars Lundberg.

En ytterligare aspekt på IT-säkerheten ombord är att det förutom användarnamn och lösenord också krävs att besättningsmännen använder tjänstekortet för att komma in på datorerna. Dessutom loggas allt som varje anställd gör i systemen.

*När det gäller IT-policy och vad man som medarbetare får och inte får göra, är det diskussioner om detta ombord?*

– Nej, vi är så inkörda på detta, så det blir det inte, säger Lars Lundberg.

Samtidigt står det klart att informations-säkerhet för Kustbevakningen inte bara handlar om IT-policy, sociala medier, inloggning och att separera kritiska verksamhetssystem från internet. Det handlar också om att kunna leda kritiska räddningsoperationer från andra platser än de två ordinarie centralerna om de är satta ur funktion.

– Vi kan leda stora operationer från det här fartyget om det skulle behövas, säger Anders Kolberg.

Enligt säkerhetschef Kolberg måste IT-

säkerhet vara något som är lika självklart oavsett om det gäller i land eller på plattformar till sjöss eller i luften.

– Vi är duktiga på att överföra data i luften, på havet och i land. Vi är en brottsbekämpande myndighet men också ett rederi och ett flygbolag så vi har ett stort regelverk att förhålla oss till, säger Kolberg.

Myndigheten arbetar huvudsakligen med tre kommunikationssystem. I första hand är det mobiltelefonisystemet 4G vid kustnära operationer. I andra hand telekommunikationstekniken CDMA (Code Division Multiple Access) och i tredje hand, när man befinner sig längst ut, används satellitsteknik.

– Hastigheten minskar lite när man går från 4G men man prioriterar uppgifter efter hastigheten på data, säger Lars Lundberg.

På ett övergripande plan arbetar Kustbevakningen med tre informations-säkerhetsaspekter: konfidentialitet, tillgänglighet och riktighet. Riktighet handlar exempelvis om att ingen ska kunna manipulera ett navigationssystem så att det ser ut som om fartyget är på annan plats än vad det är.

– Det kan vara en av de värre konsekvenserna av IT-intrång, säger Anders Kolberg.

*Finns det några IT-säkerhetstips?*

– Jag tycker man ska försöka hålla isär systemen, att inte blanda ECDIS-information med annan data. En usb-sticka som laddas med sjökort ska inte användas till något annat där det finns risk för virus eller andra IT-hot. Och det är viktigt att öva back-up-systemen, säger Lars Lundberg. **ON**

#### NÅGRA TERMER

**Konfidentialitet:** Skyddsmål att innehållet i informationsobjekt inte får göras tillgängligt eller avslöjas för obehöriga.

**Tillgänglighet:** Skyddsmål där informationstillgångar skall kunna utnyttjas i förväntad utsträckning och inom önskad tid.

**Riktighet:** Skyddsmål att information inte förändras, vare sig obehörigen, av misstag eller på grund av funktionsstörning.

**IT-säkerhet:** säkerhet som rör tekniskt skyddande av system.

**Informationssäkerhet:** hantering och säkerhet kring information oavsett i vilken form informationen existerar – papper, digital information eller övriga uppgifter.

Källa: MSB och Svenska kraftnät.



# Sjöbefäl i utsatt position

Ett IT-haveri långt hemifrån eller kriminella som stör ut positioneringssystem. Sjöbefäl kan hamna i utsatta positioner när IT-säkerheten hotas.

STOCKHOLM MARS 2017

– Det finns kända fall där GNSS har störts ut. Runt Nord- och Sydkorea har nordkoreanerna tidigare, och gör säkert fortfarande, släppt iväg flygande drönare med störsändare som stör sjöfarten. Det har gått så långt att man har börjat implementera E-Loran som är ett landbaserat back-up system som är svårare att störa än GPS-systemet, säger Robert Rylander, tidigare styrman och informationssäkerhetskonsult och nu forskare vid Viktoria Swedish ICT som bedriver forskning inom bland annat IT- och transportsektorn.

## Kriminella kan störa GPS

Indikationen är, enligt Rylander, att det mest sårbara för sjöfarten just nu är tilliten till de olika satellit- och positionsbestämningssystemen, GNSS, (Global Navigation Satellite Systems). Förutom att stater ibland slår ut systemet gör även kriminella det. Syftet är att störa GPS-spårutrustning som monteras som stöldskydd på bland annat bilar och båtar.

– Brottslingarna kan då förhindra att radio- och GPS-signalen indikerar stöld och kan sedan gömma undan godset i skydd av störningen. Det är mycket enkelt. Ett följdproblem blir att de här störsändarna även stör ut flygtrafik och infrastruktur som mobilmaster eftersom de använder GPS-signaler för att hålla tidsynkroniseringen, säger Robert Rylander.

Ett exempel finns från Västsverige. Privatpersoner rapporterade där om att GPS, gatubelysning och mobiltelefoner inte fungerade i ett område. Senare hittade polisen stöldgodset till ett värde av 1,3 miljoner kronor i området, samt störsän-



Robert Rylander menar att det mest sårbara för sjöfarten är tilliten till de olika satellit- och positionsbestämningssystemen.

dare för att stöldgodset inte skulle upptäckas. I Storbritannien är denna problematik väl spridd, enligt Robert Rylander.

## Och kopplingen till sjöfarten?

– Vi har en massa system som precis som mobiltelefonsystemen bygger på GPS- och radiofrekvenser, bland annat bojar som blinkar i takt och otakt baserat på tidssynkronisering, säger Robert Rylander.

Enligt Rylander finns det även andra system ombord som på ett eller annat sätt tar hjälp av GPS. Förutom positionerings-

biten så används data från GPS i ECDIS, AIS och till gyrot. Om dessa system störs kan det givetvis få allvarliga konsekvenser.

– Kanske tycker du att fartyget ligger 50 meter fel i leden och korrigerar för det och kör på grund genom den överkompenseringen. Sådana saker tror jag tyvärr kommer att vara ganska vanliga om man inte skaffar sig kompetens för att stävja det, säger Robert Rylander.

## Uppkopplade fartyg

Men det handlar inte bara om attacker mot GPS och annan navigationsutrustning som kan sätta fartygsbefäl i svåra situationer. Även traditionella IT-system kan ge problem när ett fartyg är ute till havs eller långt från hemmahamn.

– Rasar en hårddisk ombord och du är utanför en svårtillgänglig kust. Vad gör du då? Du går inte till Kjell & Co, säger Rylander.

Dessutom finns en tydlig trend ombord på fartyg. Tidigare kopplade kaptenen upp sig en gång om dagen mot nätet – nu är hela ombordsystemet i princip konstant uppkopplat. I det sammanhanget nämns problematiken med att vara långt ”hemifrån” och något IT-system krånglar. Då är det inte alltid lätt att få tag på exakt den IT-kompetens som kan behövas i varje enskilt fall.

– Då gör man så gott man kan. Men kanske är det något som krånglar när man ska få assistans över nätet och kanske medför det att man tar bort kryptering eller brandväggar. För en stund så är fartyget oskyddat. Förhoppningsvis händer ingenting men man vet aldrig, säger Robert Rylander. **ON**

## NÅGRA FÖRKORTNINGAR

\* E-Loran, som bland annat testats i Engelska kanalen, bygger på det äldre långgräckviddiga radionavigeringssystemet Loran-C.

\* ECDIS (Electronic Chart Display and Information System): utrustning för digitala sjökort.

\* AIS (Automatic Identification System): utrustning som möjliggör att från ett fartyg identifiera och följa andra fartygs rörelser.

Källa Sjöfartsverket med flera

# Revolutionen i kolboxen

Bolsjevikerna erövrade makten i Ryssland för hundra år sedan och påverkade därmed Europas historia under hela 1900-talet.

Sjöfarten över Östersjön var en viktig förbindelse-länk mellan Sverige och Ryssland. Pengar, diamanter, vapen och flyktingar smugglades på ångbåtarna till revolutionärerna i kampen mot tsaren.

TEXT CURT ISAKSSON

STOCKHOLM MARS 2017

Sedan lång tid tillbaka fanns i Sverige en rädsla för grannen i öster. I början av 1900-talet rustade Sverige för att stå emot ett ryskt angrepp. Den svenske upptäckts-resanden Sven Hedin skrev i en uppmärksam stridskrift att kosackerna snart skulle dansa på Stockholms gator om inte Sverige stärkte sitt försvar.

Ryssland var alltså ett hot, men också en möjlighet. Här gjorde svenskt näringsliv stora investeringar. L M Ericsson, SKF, Asea och Alfa Laval byggde fabriker och bröderna Nobel hade huvudroller, när ryssarna moderniserade den efterblivna ekonomin.

I början av 1900-talet föreslog en av medlemmarna i den mäktiga finansfamiljen Wallenberg att sjöfarten med Ryssland skulle byggas ut med hjälp av statliga subventioner, för att underlätta verksamheten för de svenska företagen.

Åren före första världskriget gick ång-

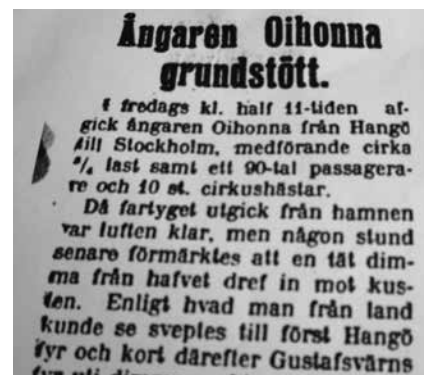
båtar regelbundet mellan Stockholm och Åbo. Med järnväg fortsatte resan till Sankt Petersburg, som vid sekelskiftet var en världsmetropol med en växande svensk koloni. Gods och passagerare fraktades över Östersjön till det ryska imperiet.

Ryssland var i början av 1900-talet en hård diktatur, där säkerhetspolisen jagade radikaler och revolutionärer. Motståndets män och kvinnor bodde på sjaskiga hotellrum i Stockholm i det neutrala Sverige och reste på förfalskade pass till och från hemlandet.

## Beväpnat fartyg

År 1905 organiserades ett spektakulärt projekt av den finske motståndsmannen Konni Zilliacus, som chartrade ångbåten *John Grafton*. Ombord fanns 15 000 gevär, ett par tusen pistoler, patroner och sprängämnen.

Efter en resa över Östersjön gick fartyget på grund vid kusten i norra Finland. När besättningen hektiskt arbetade med att lasta av tusentals vapen antrände finländska



Den 22 april 1906 publicerade Hufvudstadsbladet i Helsingfors en notis om att ångbåten *Oihonna* gått på grund, dock utan att informera om passagerarnas identitet.

tulltjänstemän fartyget. Kaptenen John Nylander låste in tullarna i kajutan, bjöd på kaffe och fortsatte därefter avlastningen.

Merparten av vapnen upptäcktes och beslagtogs av de ryska myndigheterna, men bolsjevikerna lyckades lägga beslag på ett mindre parti av gevären, som användes av kamporganisationen i Sankt Petersburg.

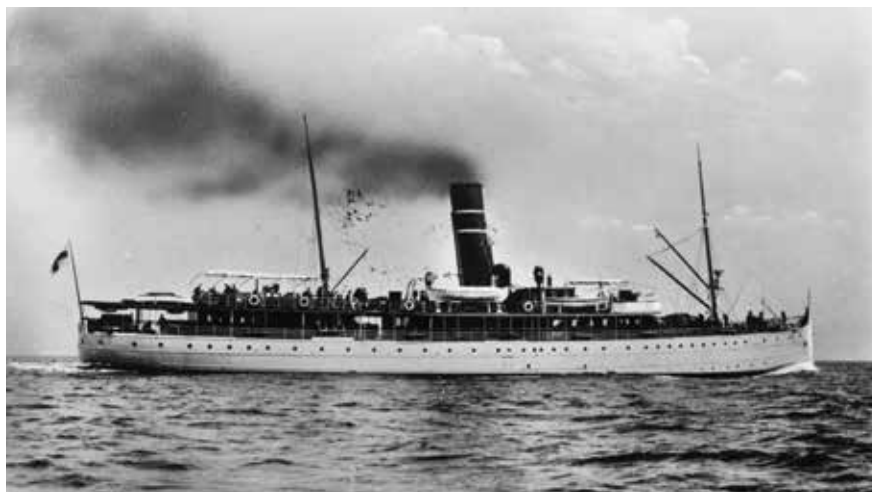
Våren 1906 samlades cirka 150 ryska revolutionärer till kongress i Stockholm. Både Lenin och Stalin deltog. Många deltagare reste med ångbåten *Oihonna* från Hangö i Finland tillsammans med ett tiotal cirkushästar(!). Efter avfärden drev dimma in mot kusten och vid Klippingens fyr gick *Oihonna* på grund.

## Stalin i flytväst

Servisen i matsalen for i golvet vid grundstötningen och passagerarna rusade upp på däck. Stalin och hans kollegor tillbringade en orolig natt ombord i flytvästar innan de följande dag tillsammans med hästarna bärgades in till land.

Följande dag fortsatte resan till Stockholm med en annan båt. Cirkushästarna sattes i karantän ute på Djurgården och de hetsigt debatterande bolsjevikerna gick in i manegen i Folkets Hus vid Norra Bantorget.

Hufvudstadsbladet i Helsingfors skrev om grundstötningen vid Hangö, men svenska och ryska tidningar rapporterade ingenting om passagerarnas identitet. År 1906 var Lenin, Vladimir Iljitj Uljanov, och Stalin, Iosif Vissarionovitj Dzjughasjvili, obekanta storheter för Sverige och världen.





Brev och tidningar skickades flera gånger i veckan med kurirer och pålitliga passagerare från Stockholm till Helsingfors och därefter vidare med järnväg till Sankt Petersburg. På denna expresslinje gick posten på två dygn mellan den svenska och ryska huvudstaden. Större partier med agitationslitteratur gömdes ofta i ångbåtarnas kolboxar.

En annan transportlinje gick mellan hamnar i norra Östersjön, bland annat från Sundsvall och Luleå till finska hamnar.

Dessutom etablerades en förbindelse-länk från hamnar i norra Tyskland direkt till Åbo i Finland utan att fartygen lade till i svensk hamn.

### Smuggelgods till bolsjevikerna

Livlinor kastades alltså ut över Östersjön för att smuggla in brev, tidningar, agitationslitteratur, vapen och pengar till bolsjevikerna i Ryssland. Gränsen mellan Finland och Ryssland var en kritisk passage. Ibland passerade kvinnliga kurirer gränsen med dynamit och vapen gömda i bysthållarna och under kjolarna.

De illegala transportlinjerna utnyttjades av Lenin och kommunisterna också efter att de gripit makten hösten 1917, men nu gick posten i andra riktningen. Bolsjevikernas kurirer försökte smuggla ut revolutionen i världen, med hjälp av finansiellt stöd och skriftlig agitation.

John Reed var en amerikansk journalist och författare som 1917 reste till Ryssland. Han skrev den uppmärksammade boken *Tio dagar som skakade världen* om sina upplevelser från oktoberrevolutionen.

Reed var nära lierad med bolsjevikerna och återvände till Ryssland 1919 där han flera gånger träffade Lenin. Han försökte i mars 1920 resa hem på falskt pass med båten till Stockholm. I hamnen i Åbo



John Reed var en amerikansk författare som 1920 gjorde ett misslyckat försök att fly till Sverige. På 1980-talet producerades den amerikanska storfilmerna *Reds*, som berättar om hans äventyrliga liv och nära kontakter med bolsjevikerna.

Lenin var den självklare ledaren för bolsjevikerna, ett kommunistiskt parti, som 1917 erövrade makten i Ryssland.



upptäckte två tullare en dammig fripassagerare i kolboxen.

### Diamanter i kolboxen

Under en visitation upptäcktes ett hundratal diamanter och olika valutor i Reeds kläder. Polisen förmodade att diamanterna och pengarna skulle användas för att bygga upp en kommunistisk organisation i USA. Reed släpptes efter utdragna förhör och återvände till Ryssland, där han avled samma år.

Några månader senare, i juli 1920, ankrade ångbåten *Ragne* vid Skeppsbron i

Stockholm. Ombord fanns 150 svenska män, kvinnor och barn som efter segslitna förhandlingar mellan svenska och ryska myndigheter fick tillåtelse att resa hem till Sverige från Ryssland.

Detta var en stor nyhet och tidningarna rapporterade på sina förstasidor utförligt om hemkomsten.

Fjorton år tidigare hade Lenin och Stalin på sin kongress i Stockholm planerat för framtiden. Nu var deras revolutionära framtid verklighet. Ångaren *Ragne* var fullastad med berättelser om inbördeskrig, förföljelse och terror. **CI**



With you at all times

The Swedish Club provides a full range of insurance solutions for every area of your business, from essentials such as P&I, FD&D, Marine, and Energy & Offshore insurance, through to specialist insurance products such as Kidnap & Ransom and War Risks.

The Swedish Club has been a marine insurance provider since 1872 and as a mutual organisation, we have our members' best interests at heart at all times. We always have done and we always will do.

[www.swedishclub.com](http://www.swedishclub.com)

Gothenburg • Piraeus • Hong Kong • Tokyo • Oslo • London



# Devastating shortcomings

There are shortcomings in IT security within the maritime sector. An IT breakdown can be devastating.

– Direct consequences can be physical damage to humans, ships and ports, says Kristina Blomqvist, responsible for the program of security in industrial information- and control systems at the Swedish Civil Contingencies Agency, MSB. ÖVERSÄTTNING CURT ISAKSSON

On Friday, May 12 a global IT attack hit more than 100 countries. According to the police agency Europol the attack was “at an unprecedented level and will require a complex international investigation to identify the culprits”. In Sweden, for example, Timrå municipality and an unknown number of private companies were affected. In Great Britain healthcare was severely hit.

Last spring some of Sweden’s biggest media sites were turned off after an IT attack. A few days later Finland’s Ministry of Defence was hit by a similar overload attack. After the American presidential election, there is a discussion about Russia’s involvement.

But there are more reasons why IT security is high on the agenda. The Swedish security- and intelligence services – the National Defence Radio Establishment (FRA), the Military Intelligence and Security Service (MUST) and the Security Service (SÄPO) – have in their annual reports for 2016 emphasized the risks when it comes to IT security.

*What consequences can an IT attack on shipping have?*

– Physical damage to humans, ships and ports. This can cause direct damage, which makes maritime navigation systems special compared to administrative IT systems, says Kristina Blomqvist.

An IT attack could also affect the whole society. A large part of the goods to and from Sweden is transported on ships. The direct consequences of an attack are however unclear.

– There are actors that are extremely important to Sweden when it comes to both export and import, says Kristina Blomqvist.

People on ships, shipping companies and other transport companies can of

course be affected. Among the authorities are the Maritime Administration, the Customs, the Transport Administration and the Transport Agency. Additionally, there are ports and companies working with loading and unloading.

– Shipping is a rather complex sector, since much is ruled by international agreements and additionally there is a national legislation. Security work is more difficult when there are many participants, says Kristina Blomqvist.

## Many incident reports

From April 4, 2016 it is mandatory for government authorities to report IT incidents to MSB. The purpose is to strengthen the information security of the society and give an overall picture of the situation.

MSB has informed that 77 of 244 authorities submitted incident reports in 2016. Statements of 214 incidents were received and 12 of these were reported to the police.

In addition to the Swedish laws there is also the so called NIS Directive of the EU for a common level of networks and information systems.

As late as May 2016 the Swedish National Audit Office put forward a report about IT security work in nine government agencies. The Maritime Administration was one of these agencies. According to the National Audit Office there are shortcomings of systematic IT security work in all investigated authorities.

– We are aware that there are shortcomings. It is important to work with information and education and be conscious about the risks with developing and handling systems, says Torbjörn Mellblom, manager of the unit of security and preparedness at the Maritime Administration.

Warning signals have not been missing. In 2011, the European Union Agency for

Network and Information Security, ENISA, published a report, which underlined that IT safety awareness within the maritime sector was in the interval “low to non-existent”.

The Maritime Administration says that shipping can be hit by the same types of IT attacks as the rest of the society overload attacks, intrusions and damaging codes. Disturbances in electricity supply are also mentioned.

– The IT systems can be affected if there is no emergency power. Normally there is, but if a power cut lasts for a long time this can cause trouble, says Torbjörn Mellblom.

*Has the Maritime Administration been hit by any serious IT attack?*

No, according to Torbjörn Mellblom the Maritime Administration has not identified any targeted attack. However there have been incidents when damaging codes have spread via internet and e-mail, but with no major consequences.

*What information is worthy of protection and valuable to others to get hold of?*

– We have depth data that are worthy of protection and we handle them in our own networks. Sometimes we get questions about transports with dangerous goods, for example radioactive substances, but we don’t provide that kind of information, says Torbjörn Mellblom and refers to the Information and Secrecy Act.

## Critical systems in shipping

MSB has so far not in detail worked with the maritime sector, but considers the area as increasingly interesting. There are a lot of systems that are sensitive to IT incidents, for example on board systems connected to propulsion, navigation, GPS, radar and security systems. But systems related to maritime surveillance, bridge openings and flood gates are also observed.

– These systems have for a long time been identified as process systems and not as IT systems. But there is a different situation today. Many systems are connected to internet, but you are not always aware of that, says Kristina Blomqvist.

This is a translation of the article on page 20–23.





Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår hemsida, [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller skriv till e-postadressen [sbf.stugor@sjobefal.se](mailto:sbf.stugor@sjobefal.se). För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningdatum 15/9.



### 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	Över-våning	Under-våning
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



### STOCKHOLM, HÄGERSTEN

På Kamrerarvägen 10-12 i Hägersten i sydvästra Stockholm finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det fem sängplatser. Kompletta sängkläder plus två handdukar per person ingår, men debiteras med 75 kr per person (100 kr om ingen är medlem).

	Rabatt	Ej rabatt
Weekend 2 nätter	750 kr	1 000 kr
Dygn söndag–torsdag	500 kr	750 kr
Vecka max 7 nätter	1 750 kr	2 500 kr

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.





## 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

### Medlemservice & 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

Shery 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](mailto:sbf@sjobefal.se)

Internetadress

[www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)

Bankgiro 332-1478

### Expeditionen i Göteborg

Kungsportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

### Wavelink Försäkringsförmedlare

– [www.wavelink.se](http://www.wavelink.se)

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

## Allmän e-postadress: [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se)

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

## Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se) och meddela detta!

## 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](http://www.sjobefalsforeningen.se)

## BLI MEDLEM!

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

### AKTIVT MEDELSKAP

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

### INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

### PASSIVT MEDELSKAP

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

### STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

[www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

på 08-518 356 00 eller [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se)

så skickar vi ett medlemsformulär!

**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**

Vakant

**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 LÄRBRO  
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

**KUNGÄLVS 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

**REDERI AB FALUDDEN**

Daniel Almgren  
tel 070-7446986 e-post daniel.almgren@comhem.se

**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**

Matthias 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

**STYRSÖBOLAGET**

Bengt Gollungberg, Vildkaprifolen 9, 423 33 TORSLANDA  
tel 031-56 33 53, 0707-34 71 80, epost 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

**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 BÅTRAFIK**

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.









## Varför ska jag rapportera olyckor och tillbud till Transportstyrelsen?

- Tack vare de rapporter du skickar till oss kan vi skapa en medvetenhet om vad som sker på fartygen och arbeta förebyggande mot att olyckor sker.
- Som myndighet har vi möjlighet att agera för att skapa en säker och välfungerande sjöfart för dig som arbetar på sjön.
- Vi har tillsynsansvar för din arbetsmiljö och om du har blivit utsatt för trakasserier eller utfört arbete med säkerhetsbrister är det viktigt att du skickar in en olycks- eller tillbudsrapport till oss.
- En rapporterad, lärande och rättvis kultur är viktiga aspekter för att uppnå en god säkerhetskultur.

Läs mer: [transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Olyckor-och-tillbud/](http://transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Olyckor-och-tillbud/)



## Fartygsbefäl i skärgårdsmiljö

Utbilda dig till fartygsbefäl i en spännande bransch!

**Vill du utbilda dig till efterfrågat fartygsbefäl för den mindre sjöfarten i våra hav och skärgårdar? Är du intresserad av ett spännande och omväxlande arbete och dessutom intresserad av sjö och hav? Vill Du kunna bo kvar på din ort och ändå ha ett arbete? Då är utbildningen Fartygsbefäl i Skärgårdsmiljö vid Yrkeshögskolan i Härnösand ett perfekt val!**

**Utbildningen startar** den 4/9 2017 i Härnösand.

**Ansökan** görs via vår hemsida [hetautbildningar.se](http://hetautbildningar.se).

**Ansökningstid** 15/2-15/5 2017.



**HETA**UTBILDNINGAR  
YRKESHÖGSKOLAN I HÄRNÖSAND

Heta Utbildningar Yrkeshögskolan i Härnösand • Besöksadress: Gånsvikvägen 2, Härnösand  
0611-34 86 03 • [info.heta.utbildningar@harnosand.se](mailto:info.heta.utbildningar@harnosand.se) • [www.hetautbildningar.se](http://www.hetautbildningar.se)



FARTYGSBEFÄL  
I SKÄRGÅRDSMILJÖ

