

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 8 DECEMBER 2021 ÅRGÅNG 10

REPORTAGET

TROR PÅ FRAMTIDEN

TEKNISKE CHEFEN NIKLAS ÖHRN PÅ DFDS
TROR ATT MASKINBESÄTTNINGEN
KOMMER ATT BLI VIKTIGARE I FRAMTIDEN

TEMA

UTLANDSAVTALET UTARMAS

FÄRRE SVENSKAR PÅ UTLÄNDSK FLAGG • SKATTEVERKET SVARAR • ENEROTH: VI VILL HA FLER SVENSKFLAGGADE FARTYG

NYHETER

Medlemsenkäten ger
svar på viktiga frågor

INTERVJUN HANNA HAGMARK

Fokus på familjelivet

KULTUR/HISTORIA GÖSTA WERNER

Har fått ett eget museum

Utlandsavtalet behöver en nystart!

DECEMBER

Snart ska jag be att få önska er alla en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År, ”jag ska bara först”, sen kan vi luta oss bakåt och förhoppningsvis njuta av två riktigt trevliga helger.

I detta nummer ska du läsa Temat som denna gång handlar om utlandsavtalet. Ett mycket intressant avtal som dessvärre verkar ha sett sitt bäst föredatum. Hur attraktivt är då avtalet idag? Om du uppfyller Skatteverkets alla krav kan du erhålla en lön som motsvarar vad du hade kunnat få under svensk flagg. Om du däremot inte klarar Skatteverkets nålsöga har du i alla fall fått en möjlighet att se lite av den internationella sjöfartsvärlden till en ersättning som i bästa fall överstiger a-kasseersättningen, men du har samtidigt fått en stämpel som potentiell skattesmitare och du behandlas som om du vore kriminell. Det här är människor som vill göra rätt, som anstränger sig för att följa reglerna, men vi märker en stor frustration och uppgivenhet när det ibland blir näst intill omöjligt att lyckas.

Vad hände med det avtal som dåtidens företrädare för Svenska Maskinbefälsförbundet, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Sjöfolksförbundet och Sveriges Redareförening lyckades få fram i början av 1980-talet, tillsammans med sex olika departement? Hur kunde det bli så gålet när det från början var klara regler och tre kriterier som skulle uppfyllas?



MIKAEL HUSS

183 dagar borta från Sverige. Ursprunglig text var ”anställningen och vistelsen utomlands varat under tidrymd eller tidrymder som sammanlagt varat minst 183 dagar under en tolv månadersperiod”. Sjömän måste numera enligt SkV vara fysiskt närvarande på sin arbetsplats i minst 183 dagar. Det ställer till det rejält för en sjöman som inte själv kan styra över var eller när ett fartyg ankommer en lämplig plats för besättningsbyte. Under snart två år har vi haft ett karantänproblem som drabbar sjömän värre än andra yrkesgrupper, Skatteverket jämställer nämligen tiden en sjöman sitter inlåst på ett hotell i långtbortistan under flera veckor vid både på- och avmönstring som dagar hemma i Sverige!! De 183 dagarna kan inte heller uppfyllas om någon skulle vilja vara föräldraledig under en del av sin planerade tjänstgöringsperiod. En föräldraledig sjöman blir alltså dubbelt bestraffad, dels blir det skatt på den tänkta nettolönen dels hamnar ersättningen från Försäkrings-

kassan på lägstanivå på eftersom det inte finns någon sjuklönegrundande inkomst för sjömän på utlandsavtalet.

Fartyget skall i huvudsak trafikera oceanfart. Från början tolkade sjöfartens parter detta som minst 50 procent. Sedermera blev det Skatteverkets tolkning som skulle gälla, det vill säga 75 procent av tiden. Än värre blev det då begreppet oceanfart tolkades sönder och samman av Skatteverket. Från början var definitionen av oceanfart den som finns i Behörighetsförordningen och som reglerar storlek på besättning samt behörigheter på de som ska föra fartyget framåt. Definitionen i behörighetsförordningen är: Fart från en punkt N 68 O 14 – Shetlands nordpynt, därifrån västerut till V 11, längs denna longitud över Irlands västkust till N 30, därifrån österut längs denna latitud. Hur Skatteverket lyckats ändra denna definition är obegripligt, enligt Skatteverket är nu definitionen: Fart i utomeuropeiska farvatten med undantag för fart på orter vid Medelhavet och Svarta havet, på Nordafrikas västkust norr om 22 grader nordlig bredd, på Kanarieöarna och på ön Madeira, och fart i europeiska farvatten norr eller väster om linjen Trondheimsfjorden – Shetlands nordspets, därifrån västerut till 11 grader västlig bredd, längs denna longitud till 48 grader nordlig bredd.

Svensk arbetsgivare. Från början var det anställning hos arbetsgivare, som är en inländsk juridisk person eller en här i riket bosatt fysisk person som gällde. Regeln har använts från dess tillkomst av både svenska rederier och svenska bemanningsföretag fram till den 1 januari 2006 då EU tvingade fram en ändring så att alla arbetsgivare inom EU/EES omfattades. Efter detta började Skatteverket sakta ändra och skärpa sina tolkningar med hjälp av definitioner från EU som egentligen inte borde ha förändrat tidigare praxis.

Det är en rad reella lagstiftningsåtgärder som krävs för att vi ska få nystart på utlandsavtalet. Sjöbefälsföreningen har förslag till justeringar varav de viktigaste är:

- 183 dagar, ta tillbaka texten ”vistelse utomlands minst 183 dagar under en tolv månadersperiod” utan koppling till att vara ombord. Inför överhoppningsbar tid för t ex föräldraledighet, fartygsförlagd utbildning och studier.
- Oceanfart, ersätt detta med fjärrfart. Fjärrfart är dessutom ett begrepp som redan finns i skattelagstiftningen.
- Arbetsgivare, ta tillbaka begreppet inländsk juridisk person eller en här i riket bosatt fysisk person, och inkludera även EU/EES. Ta bort möjligheten för Skatteverket att själva spekulera i vem som är arbetsgivare.

Får vi igenom de ändringar vi föreslår kommer vi att få fart på sjöarbetsmarknaden. Då kan branschen börja rekrytera till sjöbefälskolorna på allvar och vi kan i princip garantera att det finns jobb åt alla som tar examen. Lagstiftningsåtgärderna är ett ansvar som åvilar politikerna. Vi föreslår tydligare regler så att vi kan få fler i arbete och med detta intäkter till Sverige.

Vi hoppas på ett riktigt Gott Nytt 2022!



sjöbefälen Nr 8

04 Nyheter

Medlemsenkäten ger svar på viktiga frågor
 Äntligen kunde facklig grundkurs hållas igen
 Förhandlingar om alkohol- och drogavtal inledda med Almega
 Svensk sjöfarts vd lämnar sitt uppdrag

12 Fackligt

Hälsa- och alkoholtest på jobbet
 Ordförande har ordet

14 Reportaget: Finlandia Seaways

Teknisk chef med stark framtidstro

20 Intervjun: Hanna Hagmark

Sjöfartsforskare med fokus på familjelivet

24 Tema: Utlandsavtalet utarmas

Färre svenskar under utländsk flagg
 Wallenius marine: Inga svenskar kvar under Singaporeflagg
 Skatteverket svarar

32 Kultur/historia: Gösta Werner och havet

Har fått ett eget museum

34 Insänt: Om jämställdheten ombord

Gillar inte TAP-avtalet

36 In English: The international agreement

Fewer Swedes working on foreign-flagged ships

14



32



Utkommer med åtta nummer per år
 Prenumeration 350 kr/år inkl moms
 Årgång 10 Utgivningsdag 17 december 2021

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2021

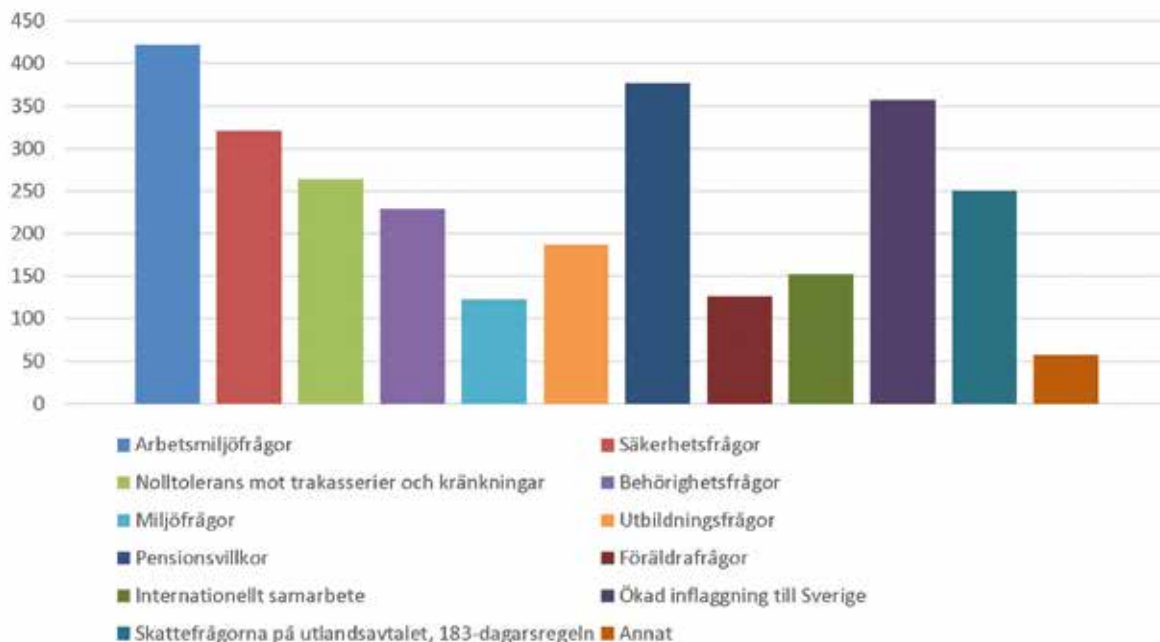
Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 00
 info@display-umea.se

Framsidesbild Niklas Öhrn är teknisk chef på DFDS-fartyget Finlandia Seaways. Foto Claes Hall

TS-kontrollerad upplaga 6 100 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

Vilka frågor tycker du är viktigast för Sjöbefälsföreningen att driva?



Medlemsenkäten ger svar på viktiga frågor

I slutet av september skickade Sjöbefälsföreningen ut en medlemsenkät till alla medlemmar vars mailadress förbundet har tillgång till. Svarsfrekvensen blev 23 procent.

– Nästan var fjärde medlem som mottog enkäten svarade på den, vilket vi är nöjda med. Alla svaren ger oss en bättre bild av vad medlemmarna är nöjda med och vad de vill att vi ändrar på, säger vd Mikael Huss.

TEXT SOFI CEDERLÖF

SKARPNÄCK NOVEMBER 2021

Totalt var det 3 386 medlemmar som mottog enkäten. 774 medlemmar har svarat, vilket ger en svarsfrekvens på 23 procent.

– De svarande återspeglar medlemsammansättningen väldigt bra, både vad gäller kön, ålder, kategori och avtalsområde. Vi är glada över att vi har fått svar på så bred front som representerar hela

vår medlemskår, säger Mikael Huss.

På frågan om vad medlemmarna tycker om Sjöbefälsföreningen som helhet svarar 38 procent att föreningen är bra, och 19 procent att föreningen är mycket bra. 34 procent tycker varken eller, 7 procent tycker dålig och 2 procent mycket dålig. 71,4 procent skulle rekommendera Sjöbefälsföreningen till en vän, medan 7,2 procent inte skulle göra det.

– Det är väldigt positiva siffror, det är en övervägande del som tycker att vi är bra, vilket förstärks är väldigt roligt.

Både ris och ros

De svarande hade också möjlighet att i fritext skriva vad de tyckte att föreningen gör bra. Några av svaren var: ”Engagerar sig i sakfrågor som gör att jag kan sova lugnare om natten.” ”Engagerar sig i viktiga frågor för svensk sjöfart och är ett bra stöd för sina medlemmar” ”Snabb och smidig kontakt. Hjälper till vid frågor. Riktigt bra medlemstidning. Studiestipendiet har verkligen hjälpt mig som student.”

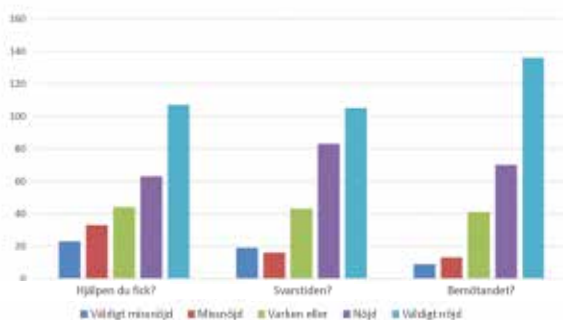
De fick också svara på vad föreningen skulle kunna göra bättre: ”Bli lättare att få kontakt med när man behöver hjälp” ”Inte vara så osynliga, har aldrig sett er på ombordbesök. 30+ år till sjöss.” ”Informera om samtliga förhandlingar som berör oss. Alla. Före och efter”

För de som har varit i kontakt med Sjöbefälsföreningens centrala kansli det senaste året är ”mycket nöjd” det vanligaste alterna-

Vad tycker du om Sjöbefälsföreningen som helhet?



Har du varit i kontakt med Sjöbefälsföreningen centralt de senaste 12 månaderna?
Om ja: Hur nöjd är du med:



tivet. Generellt är medlemmarna något nöjdare med bemötandet, kontra hjälpen och svarstiden. 50 procent är mycket nöjda med bemötandet, 40 procent är mycket nöjda med hjälpen och svarstiden. När det gäller de som är mycket missnöjda så är 8,5 procent mycket missnöjda med hjälpen de fick, 7,1 procent är mycket missnöjda med svarstiden och endast 3,3 procent är mycket missnöjda med bemötandet.

– Det är roligt att se att många är väldigt nöjda med oss. Sen är det såklart väldigt tråkigt att se att det finns vissa som är missnöjda eller till och med mycket missnöjda och det är något vi måste jobba på att förbättra oss, säger Mikael Huss.

Viktigast med stöd och hjälp

Det som flest tycker är viktigast med medlemskapet är att få stöd och hjälp om något händer på arbetsplatsen. De viktigaste frågorna för Sjöbefälsföreningen att driva är arbetsmiljöfrågor, pensionsvillkor och inflaggning till Sverige.

– Det är väldigt bra för oss att veta vilka frågor som medlemmarna tycker är prioriterade. Det här är frågor som vi arbetar

med på många sätt och det stärker oss i vårt arbete att få veta av medlemmarna att vi är på rätt väg. Till exempel i Blå Tillväxt där vi samarbetar med Seko sjöfolk och Svensk sjöfart för att stärka svensk sjöfart och öka inflaggningen till Sverige.

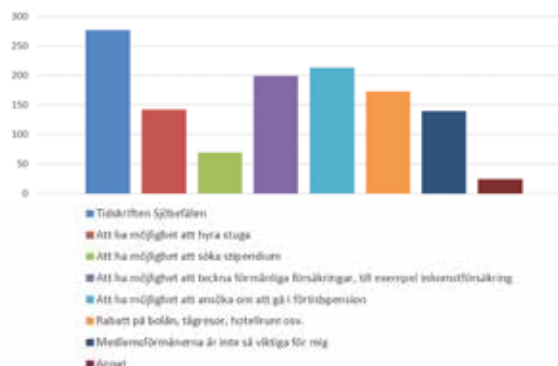
På en fråga om hur viktiga medlemsförmånerna är så svarade 35 procent att de är varken eller, 25 procent tyckte att de var väldigt oviktiga eller oviktiga, 40 procent svarade att de var viktiga eller mycket viktiga.

– Det här svaret var något förvånande. Det var lite mindre intresse än jag hade väntat mig, säger Mikael Huss.

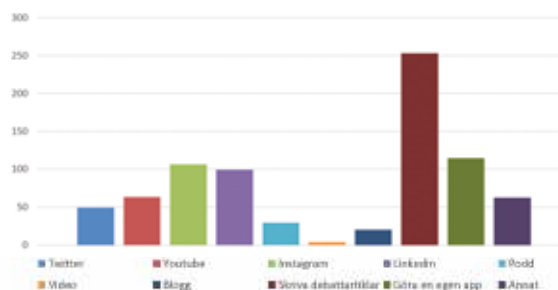
Den viktigaste medlemsförmånen tyckte de svarande var tidskriften Sjöbefälen, följt av att ha möjlighet att ansöka om att gå i förtidspension och möjlighet att teckna förmånliga försäkringar.

De flesta medlemmarna får information från föreningen genom tidskriften Sjöbefälen och nyhetsbrevet Sjöbefälsnytt. 36 procent besöker hemsidan någon gång per år, 30 procent någon gång per halvår och endast 16 procent minst en gång i månaden. På frågan om hur viktigt

Vilken/vilka medlemsförmåner är viktigast för dig?



Om Sjöbefälsföreningen skulle lägga resurser på att synas på ytterligare sätt, vad tycker du då att vi borde satsa på?



det är att Sjöbefälsföreningen finns i sociala medier svarar 37 procent varken eller och 27 procent att det är viktigt. En övervägande majoritet tycker att Sjöbefälsföreningen borde satsa på att skriva fler debattartiklar om förbundet ska göra något för att bli mer synliga.

Tidskriften är välläst

Tidskriften Sjöbefälen är välläst, 66 procent läser varje nummer och 22 procent läser de flesta nummer och då är det framförallt papperstidningen som läses. Hälften av de svarande tycker att tidskriften är bra och en femtedel tycker att den är mycket bra. De mest lästa artiklarna är reportaget, nyheterna och ledaren.

Enkätsvaren har redovisats för styrelsen på senaste styrelsemötet i början av december och nu väntar arbetet med att omsätta enkätsvaren till praktik.

– Vi kommer att sätta oss ner hela kansliet och ta till oss både av det positiva som vi gör bra så att vi kan fortsätta göra det, och av kritiken och titta på vad vi behöver förändra för att bli bättre, säger Mikael Huss. **SC**



Äntligen kunde facklig grundkurs hållas igen

I mitten av november höll Sjöbefälsföreningen facklig grundkurs på kansliet.

– Jag har precis fått upp ögonen för det fackliga arbetet och blivit antagen i Stenaklubben så jag kände att detta var en perfekt grund. Jag hade gärna gått någon dag till eftersom jag tyckte tempot var något högt. Speciellt nyttigt var rollspelet då man fick inblick i de olika problem man kan ställas inför, säger Niklas Hjelm från Stena Line. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

SKARPNÄCK NOVEMBER 2021

Efter drygt två års väntan var det äntligen dags för Sjöbefälsföreningen att hålla en fysisk kurs igen, facklig grundkurs. 18 förväntansfulla deltagare hade samlats på

kansliet för att lära sig mer om arbetsrätt, kollektivavtal, arbetsmiljö och pension. En av kursens höjdpunkter brukar vara förhandlingsspelet, så även den här gången. Befälhavare Sjöbjörn Bäckström i det fiktiva rederiet Sealion hade blivit akterseg-

lad i hamnen där han skulle mönstra på. Enligt rederiet var det på grund av att han var berusad, enligt klubben trakasseras han av arbetsgivaren, som lät fartyget avgå i förtid. Nu är det upp till deltagarna, som blivit uppdelade i klubb och arbetsgivare, att lägga upp en strategi och sedan kalla till förhandling. En av klubbarna diskuterar:

– Bokar han biljetten själv? Det känns som att rederiet gör det. I så fall är det de som har tagit för lite marginal, säger en av deltagarna.

– I paragraf 7 står det att uppsägning ska vara sakligt grundad, säger en annan deltagare.

I en arbetsgivargrupp resonerar man:

– Han har gjort två konkreta grejer, fått varning för att han bråkat och missat båten.

– Om han inte mönstrar på så har han åsidosatt sina skyldigheter enligt LAS §4.

Dags för förhandling

När grupperna pratat ihop sig är det dags för förhandling. Arbetsgivaren behöver berätta vad de vill vidta för åtgärd och hur de motiverar den, och klubben hur de ska svara. I en av förhandlingarna undrar klubben hur resan bokades:

– Vem bokade resan? Ni? Har ni bokat den i så god tid att han hade möjlighet att ta sig till fartyget? undrar klubben.

– Våra uppgifter är att han knappt blev insläppt i USA, han försökte ta sig in i hamnen via en otillåten gate. Det är ovedersägliga fakta att detta har skett. Det har även skett tidigare i Rotterdam, för två år sen, svarar arbetsgivaren.

– Vad var omständigheterna då? undrar klubben.

– Liknande, svarar arbetsgivaren.

– Det var lite för generellt, kan ni vara mer specifika? Är Bäckström medvetande gjord om detta? undrar klubben.

– Det vet vi inte, svarar arbetsgivaren.

– Har ni kallat oss till förhandling på något ni inte kan redogöra för?

Förhandlingarna fortsätter. Vissa slutar i oenighet och hot om AD. Andra förlikas och gör en uppgörelse där Bäckström får ett antal månadslöner extra för att sluta.

Trevligt att se nya ansikten

Kursen håller på i två dagar och under dag två hålls bland annat en föreläsning om pension, och framförallt förtidspensi-

on (ITP Sjö och ITP Skärgård) av Jonas Hellström från PRI, som har hand om ansökningarna till dessa. I slutet av kursen får deltagarna fylla i en utvärdering om vad de tyckte om kursen.

– Jag tyckte det var trevligt att träffa alla och se lite nya ansikten. Det var väldigt intressant att lära sig mer om organisationen, säger Ricky Söderberg, som är nybliven klubbordförande i TT-line.

– Det var en bra kurs, bra disponerat. Det är bra med en refresher, det var väldigt många år sedan jag gick den, säger Mikael Johansson, nybliven klubbordförande i Stena Line.

Vad var mest givande?

– Diskussionerna och rollspelet. Det är där det kommer fram mycket som man inte tänkt på. Sen var det bra generellt, säger han.

”Det gav en känsla av sammanhang”

– Jag tyckte att kursen var bra, det är nyttigt med utbildning. Jag hade behövt mer grundläggande utbildning, särskilt vad gäller styrelsearbete och att sitta som arbetstagarrepresentant. Allt material är guld, innan har jag suttit med Google. Nu vet jag strukturen, säger Linda Öhrbom, klubbordförande i Styröklubben.

– Man fick lite kött på benen och insåg att oj, vad mycket det finns att lära sig. Sen vet jag att allt går att tolka. Men då behöver man kunna ännu mer, säger Anton Linder från Styröklubben.

Vad var mest givande?

– Att lära känna er, man vet vem man ska kontakta. Jag vet vilka som sitter här uppe, som jag inte vetat innan, säger Linda.

– Det gav en känsla av sammanhang, säger Anton. **SC**



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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



ACCEPT
Försäkringar



www.accept.se/sjobefal

Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

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

Prisexempel: 206 kr

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

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

Förhandlingar om alkohol- och drogavtal inledda med Almega

Sjöbefälsföreningen har, tillsammans med Seko sjöfolk, inlett förhandlingar med Almega om ett centralt alkohol- och drogavtal. Sjöbefälsföreningen har tidigare tecknat ett sånt avtal med Sarf på Storsjösidan och nu är målsättningen att få till ett liknande avtal med Almega.

– Det är jätteviktigt att vi får till ett centralt alkohol- och drogavtal. Ett sådant kollektivavtal reglerar säkerheten för den anställde i form av regler och rutiner i samband med alkohol- och drogtestning. Till exempel att utrustningen ska vara kvalitetssäkrad och att personerna som gör testerna, och laboratorierna som analyserar testerna, ska vara ackrediterade. Avtalet ska även reglera åtgärder vid upptäckt av alkohol- eller drogmissbruk, då arbetsgivaren har ett ansvar för behandling och rehabilitering, säger Lennart Jonsson, ombudsman på Sjöbefälsföreningen som leder förhandlingarna.

En referensgrupp har bildats med skärgårdsklubbarna som kommer att beröras av avtalet. Nästa förhandling med Almega är planerad i januari.

Autonomt fartyg har gjort sin jungfruresa

Världens första autonoma eldrivna containerfartyg, *Yara Birkeland*, har nu gjort sin jungfruresa i Oslofjorden. Detta skriver Sjöfartstidningen. Fartyget är byggt av Vard, med ekonomiskt stöd av Enova, som är ett statligt norskt företag som ska främja förnybar energi. *Yara Birkeland* kommer att transportera mineralgödsel mellan Porsgrunn och Brevik. Nu kommer en tvåårig testperiod att påbörjas, med syfte att göra fartyget helt självgående.

– Vi är stolta över att kunna visa upp världens första helt elektriska och självgående containerfartyg. Det kommer att minska koldioxidutsläppen med tusen ton och ersätta 40 000 resor med dieseldrivna lastbilar varje år, säger Svein Tore Holsether, vd för Yara, i ett pressmeddelande.

Thun Empower är levererad

Thun Tankers har fått leverans av sin fjärde E-klasstanker *Thun Empower*. Fartyget är den sista i en serie av fyra gasdrivna, högkvalitativa fartyg byggda av Scheepswerf Ferus Smit B.V i Nederländerna. *Thun Empower* kommer att gå in i Gothia Tanker Alliance-nätverket. Thun Tankers är en del av Erik Thun Group, ett företag som ägs av familjen Källsson sedan 1938.

– Vi strävar alltid efter att möta våra kunders olika krav med den för närvarande bästa lösningen, som deras hållbara svenska partner genom generationer, säger Johan Källsson, vd på Erik Thun AB, i ett pressmeddelande.

– Denna serie av tankfartyg ger våra kunder dynamiken att alltid ha klimatsmarta tankfartyg av hög kvalitet i rätt position vid den begärda tidpunkten, säger Joakim Lund, vd, Thun Tankers BV, i ett pressmeddelande.


Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

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

Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



Telefon: 08-556 943 30
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com

Snart är det dags för SJÖLOG 2022!

SJÖLOG ger studenterna på Chalmers Sjösektion en möjlighet att skaffa sig en insikt i vad som väntar efter studierna, samtidigt som gästande företag får möjlighet att träffa framtida medarbetare, kunder eller leverantörer. Anmäl ditt företag på sjolog.se

Vi ses på Lindholmen Science Park 9-10 Mars!



Sjöfart Transport Logistik

Svensk sjöfarts vd lämnar sitt uppdrag

Svensk sjöfarts vd Rikard Engström avgår som vd. Det meddelar Svensk sjöfart i ett pressmeddelande.

– Jag har varit vd under en både spännande och utmanande tid för Svensk Sjöfart. Vi har flyttat fram sjöfartens position och sett hur sjöfart diskuteras allt mer i samhället, inte minst inom politiken. Det har varit med glädje och stolthet jag företrätt den svenskkontrollerade handelsflottan under de senaste fem åren. Nu ser jag fram emot att finna nästa yrkesmässiga utmaning med fokus på transporter och infrastruktur, och att kunna bidra till Sveriges omställning mot hållbara transporter på nya sätt, säger Rikard Engström, i ett pressmeddelande.

Svensk sjöfarts vice vd Anders Hermansson har utsetts till ny tillförordnad vd. Han har arbetat som vice vd i föreningen sen 2019 och kommer dessförinnan från Transportstyrelsen där han varit chef för sektionen för strategi och utveckling.



Rikard Engström

Ny teknik ska kunna konvertera gamla motorer

Wärtsilä lanserar en ny plattform för förbränningsteknik som gör det möjligt att konvertera tvåtaktsmotorer så att de kan drivas med framtidens bränslen. Det skriver Sjöfartstidningen.

Tekniken ska vara möjlig att eftermontera på ett enkelt sätt, vilket gör att fartyget inte behöver tas ur trafik under en längre tid. Lösningen har tagits fram för elektroniskt styrda tvåtaktsmotorer.

– Wärtsilä har tagit en ledande position i utveckling och leverans av smarta teknislösningar som kommer att påskynda förverkligandet av vår branschs ambitioner att minska kol-dioxidutsläppen. Denna banbrytande konverteringslösning är ytterligare ett exempel på vår förmåga och vårt engagemang. Dess flexibilitet innebär att det första steget mot att ta i bruk framtida bränslen kan tas nu med vetskapen om att investeringen inte kommer att bli föråldrad. Fördelarna, både ekonomiska och miljömässiga, är betydande, säger Roger Holm, President Marine Power & EVP Wärtsilä Corporation, i ett pressmeddelande.

Den första kommersiella konverteringen kommer att slutföras i mitten av 2023.

Mercy Ships Race Wednesday 11 May 2022



Support Mercy Ships!



Run/walk
5/10 km in
Mariehamn or
where you
are



Train for the race Mondays (from 6 September 2021) at 1900-2000 hrs. Start outside Alandica in Mariehamn. The training programme also published every Monday at www.facebook.com/alandssjofart

Maritime Day Thursday 12 May 2022



Organizer

ålands sjöfart

In co-operation with



Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

MEETING POINT MARIEHAMN

Information and registration at

www.sjofart.ax

APROPÅ KONVERTERING AV GAMLA MOTORER:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

Maritime Day Thursday 12 May 2022

MEETING POINT
MARIEHAMN

Information and
registration at
www.sjofart.ax



Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

WELCOME!

Organizer



In co-operation with



Hälso- och alkoholtest på jobbet

Ett viktigt och känsligt område inom arbetsmarknaden är hälso- och alkoholtester som kräver de fackliga organisationernas engagemang. Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde ger sin syn på frågeställningar på området.

På det offentliga området är det reglerat i Lagen om offentlig anställning (LOA) när drog- och alkoholtester får genomföras. En förutsättning är arbetsuppgifter där brister i arbetstagarens hälsotillstånd medför risk för människors liv, personliga säkerhet eller hälsa eller betydande skador på miljö eller egendom. Efter uppmaning finns skyldighet att regelbundet genomgå hälsoundersökningar som är nödvändiga för bedömningen av brister i hälsotillståndet. En viktig regel i LOA är att detta bara gäller för arbetstagare som enligt kollektivavtal eller särskilda föreskrifter av regeringen är skyldiga att genomgå hälsoundersökningarna.

För att ett drogtest ska få utföras av arbetsgivaren på privata området måste arbetsgivaren bara ha ett skäl som gäller säkerheten på arbetsplatsen. En av arbetsgivaren utfärdad säkerhetspolicy kan tillämpas. Det finns på privata området ingen lag när testning får ske eller krav på kollektivavtal.

När det gäller det offentliga upphandling förekommer det att en upphandlande myndighet ställer villkor i avtal att uppdragstagaren ska informera sina anställda om att tester är ett anställningsvillkor och att tester ska genomföras. De krav myndigheten ställer på den privata uppdragstagaren avviker från de regler som finns i LOA genom att om arbetsgivarens tester inte behöver omfattas av kollektivavtal och den fackliga organisationens insyn.

Mänskliga rättigheter till integritet

När hälso- och alkoholtest på jobbet genomförs är de grundläggande mänskliga rättigheterna till integritet tillämpliga som finns i Artikel 8 Europakonventionen (EKMR). Europadomstolen har i två mål uttalat sig ifråga om drog- och alkoholtester. Ett av målen var Madsen mot Danmark. Madsen var anställd som passagerarassistent vid ett danskt rederi, ett privat

bolag. Madsens fackförening gjorde gällande att de ifrågavarande alkohol- och drogtesterna som införts stred mot artikel 8 EKMR. Rederiet hade ensidigt upprättat en personalpolicy ifråga om alkohol och droger vilken nedtecknades i ett internt reglemente.

När de anställda var ombord var det överhuvudtaget inte tillåtet att använda narkotika eller därmed jämställda preparat. Testerna genomfördes utan förvarning åtminstone en gång om året. Bolagets policy skickades ut till arbetstagarna och dessa uppmanades att skriva under denna för att visa på att de hade läst och förstått innebörden av den kommande åtgärden.

Europadomstolen fann att då arbetstagarna i förväg blivit informerade om åtgärden samt att åtgärden omfattat alla arbetstagare ombord gjorde detta att domstolen fann att det interna reglementet stod i överensstämmelse EKMR. En viktig förutsättning var att alla i den aktuella besättningen var en del av säkerhetsarbetet ombord, även på sin fritid på fartyget. Därför stod enligt domstolen inte rederiets införande av alkohol- och drogtest i strid med artikel 8 EKMR.

Långtgående rätt att kräva tester

Även Arbetsdomstolens praxis fastställer att en privat arbetsgivare har en mycket långtgående rätt att kräva att arbetstagare genomgår alkohol- eller drogtest samt har även gett arbetsgivaren rätt att säga upp en arbetstagare som vägrar genomgå dessa tester. Om arbetsgivaren har något särskilt intresse som säkerheten på arbetsplatsen eller allmänhetens säkerhet, men också något så allmänt som "verksamhetens karaktär" väger detta tyngre än arbetstagarnas intresse av integritet och arbetstagarna är skyldiga att drog- eller alkoholtesta sig.

Skillnad mellan privat och offentligt

Det märkliga är den stora skillnaden som finns mellan offentlig och privat verksamhet. Att myndigheter som för egen verksamhet måste ha ett kollektivavtal enligt lag, kan lägga ut verksamhet till privata uppdragstagare utan kollektivavtal med regler för drog- och alkoholtester är inte acceptabelt. Det förefaller uppenbart att det behövs tydliga regler på hela arbetsmarknaden som klargör i vilka situationer det är befogat att kräva drog- och alkoholtest och hur dessa ska genomföras. Trots flera statliga utredningar på området finns ingen lagstiftning för privatanställda arbetstagare. Frånvaron av lagstiftning innebär oacceptabla begränsningar av skyddet för privatanställda arbetstagares integritet. Att de fackliga organisationerna borde ställa krav på att tester är reglerade av kollektivavtal förefaller självklart. **S G**



Vice ordförande har ordet

Ja ni, vilka tider vi lever i, allt från skenande bensinpriser till vindkraft. Tävligen på Östersjön hårdnar, Viking Line väntar på sitt nya fartyg *M/S Viking Glory* som av allt att döma kommer att vara riktigt snyggt inuti, reklambilder visar lyxiga miljöer. Osökt börjar jag reflektera över nivån på inredningen. Stora ljusa spa & wellness-avdelningar och gym. Man tar ett nytt grepp på begreppet lyx genom att erbjuda sådana aktiviteter som traditionellt funnits iland, man menar att sådana saker som lugn och ro och en god sömn också ska ingå i begreppet lyx.

Här uppe mellan Umeå och Vasa går det också ett nytt fartyg, *M/S Aurora Botnia*, som jag ska åka med i slutet av november. Enligt reklamen ska inredningen vara gjord av återbrukat material så långt det går och fartyget ska vara mycket miljövänligt. Tillika skall vi komma ihåg att nyhetsvärdet/dragkraften på ett nytt fartyg inte är längre än cirka halvtannat år, sedan börjar efterfrågan mattas av. En annan nyhet om trafiken här uppe är att föregångaren *M/S Vasa Express* (byggdes som *M/S Travemünde* 1981), skall köras i Medelhavet av ett spanskt rederi. Rent spontant känns det som att fartyget är lite gammalt för sådana övningar. Vi får se hur det går.

Mer sjöfartsskvaler: Fartyget *Birka Stockholm* är till salu, säljaren säger att fartyget lämpar sig för polarkryssningar.


Det tog inte så förskräckligt länge innan vi på Tallink Silja kunde märka en nedgång i paxantalet efter sommaren och semesterresenärerna, antagligen mest beroende på osäkerheten kring vilka dokument som behövdes för att kunna gå iland. Nu har vi kört ett cargomode i veckorna och cruising över veckosluten, med en viss paxökning under höstloven. Som vanligt har vi några gamla pålitliga specialkryssningar som hjälper till.

Intendenturbefälens löner bör revideras å det snabbaste. Vi måste börja få betalt för det vi gör, kalla det lojalitetspengar om ni vill. Inte nog med att vi verkar i en ytterst slimmad organisation, många direkt i frontline, vilket medför att i många fall gör intendenturbefälen arbeten som kan bli ifrågasatta om sekokollektivet vill göra en gränsdragning. En annan sak är att i början av Coronan försvann i princip en hel besättning hos oss, vilket medför att planeringen av bemanningen kan ta väldigt mycket tid då de som finns tillgängliga skall delas mellan fartygen. De som vill jobba till sjöss har dessutom i många fall bytt rederi eller till och med gått land. Till exempel har norskflaggade fartyg blivit populära igen.

Äntligen ska vi ha ett styrelsemöte rent fysiskt, det är ett tag sedan senast. Intressant kommer det att bli på många vis, bland annat att få träffa de nya styrelsemedlemmarna i verkliga livet, dessutom är alla suppleanter inbjudna till mötet, en sådan sak händer inte så ofta.



JAN HÄGGBLOM



Sjöfartsutbildningar

Kursdatum

VÅREN 2022


www.sjofartsutbildningar.se
info@sjofartsutbildningar.se


HELSINGBORG

<p>BST refresh 8-9 mars 26-27 april 17-18 maj</p>	<p>AFF refresh 9-10 mars 27-28 april 18-19 maj</p>
<p>Kombi refresh (BST+AFF) 8-10 mars 26-28 april 17-19 maj</p>	

VI ÖNSKAR ER

EN GOD JUL & GOTT NYTT ÅR





Brandskyddsföreningen
Norrbotten

Teknisk chef med stark framtidstro



Niklas Öhrn ser goda utsikter när det gäller arbetsmarknaden för tekniska chefer.

– Vår uppgift blir allt viktigare och varken digitalisering eller autonom drift kommer att kunna ersätta vårt uppdrag ombord, säger Niklas Öhrn.

Han ser dock det som avgörande för framtiden att skapa bättre lönevillkor för att trygga flödet av skandinaviskt utbildade sjöbefäl. TEXT JOHAN ERICHS FOTO CLAES HALL

KIEL NOVEMBER 2021

Platsen är Ostuferhafnen i nordtyska Kiel. Novembermörkret har lagt sig över hamnen. *Finlandia Seaways* har precis lagt till och dragbilarna har fått klartecken att lossa. Dragbilarna agerar rutinerat och efter ett inarbetat mönster, för att lossningen av alla trailers ska gå så snabbt, smidigt och säkert som möjligt.

Niklas Öhrn kommer över rampen och hämtar oss när vi är välkomna att gå ombord. Han betonar vikten av säkerhet. Det är gul signalväst på och instruktion att bara gå på de gula markeringarna på rampen, när vi ska gå ombord.

Niklas Öhrn är lokal kontaktperson för Sjöbefälsföreningen, men anställd i Danmark. Sedan slutet av 2020 är han teknisk chef på DFDS ro-ro-fartyg *Finlandia Seaways* och har varit inom det danska rederiet sedan 2007.

– Fördelen är att lön och pension är något bättre i Danmark men anställningstryggheten är något sämre, berättar Niklas.

Därutöver är längden på törnarna kortare.

– Vi kör som standard tvåveckorspass. I början tyckte jag att det var kort jämfört med fyraveckors tjänstgöring men nu har jag vant mig och skulle inte vilja återgå till fyra veckor.

I en tid med stark tidspress på sjötransporter och allt tuffare krav från fraktköparna så finns inget utrymme för onödiga driftstopp och maskinhaverier med eventuell väntan på reservdelar.

– Det känns som att vi har ett stort och växande ansvar. Vi har en mer avancerad teknisk utrustning idag än när jag började som fartygsingenjör. Det är fler administrativa pålagor och det gäller att hänga med i utvecklingen. Men samtidigt är det oftast väldigt intressant och stimulerande. Nackdelen kan vara att man ibland som teknisk chef känner sig som en kontorist

och riskerar att komma ifrån det praktiska arbetet, menar Niklas Öhrn.

Militärt uppdrag för NATO

Vi sitter i det kompakta kontrollrummet på babords sida alldeles intill det stora lastdäcket. Niklas berättar om sin bakgrund. Som uppvuxen i en fiskarfamilj i Krokås på Listerlandet och med sjömän i slakten var yrkesvalet givet.

– Det föll sig naturligt att söka sig till sjöfarten och att arbeta på sjön har alltid lockat mig.

Utbildningen till sjöingenjör genomfördes på Sjöfartshögskolan i Kalmar.

– Första uppdraget efter examen blev Strömma Turist- och Sjöfart. De hade två gamla 70-talsskorvar och vi gick mellan Helsingfors och Hull. En ganska kul tid med gamla och fysiskt krävande arbetsuppgifter och klassiskt maskinrumarbete, berättar Niklas.

Idag är arbetsplatsen *Finlandia Seaways*, byggd 2001. Ett ro-ro-fartyg som även tar containrar. Destinationerna är oftast de större kommersiella hamnarna i Nord- och Östersjön.

DFDS och *Finlandia Seaways* har dessutom ett avtal med Nato och den danska och tyska marinen om att frakta militär utrustning inför försvarsövningar inom militäralliansen.

– Det är mest fordon och större pjäser. Eftersom det är militärt materiel så har Nato egna vakter som följer med och bevakar godset. Samarbetet kan påverka det planerade schemat. Nato har enligt avtalet rätt att med en månads varsel, ta ut fartyget för sina behov.

– Natos transporter har företrädare och nu senast var vi på Kreta, det blir längre rutter och lite omväxling. När vi kör för Nato är det bara deras gods ombord, förklarar Niklas.

Finlandia Seaways är vald av Nato bland annat utifrån att hon har högsta

isklass, 1A Super, och därmed är klassad för att gå upp i Bottenviken under tuffa vinterförhållanden. *Finlandia Seaways* är ett av de mindre DFDS-fartygen, men tillräckligt stor för de flesta Natouppdragen.

Trivsel och arbetsmiljö

Arbetsmiljö är en fråga som inte alltid legat överst på dagordningen när det gäller uppdrag ombord. Idag är det annorlunda och Covid-19 pandemin har gett ytterligare skjuts åt frågan om hur en både fysisk och psykisk god arbetsmiljö ombord ska tryggas.

– En viktig fråga. För mig som chef finns givetvis ett ansvar att skapa en bra atmosfär ombord. Det gäller att ta initiativ, hitta på gemensamma aktiviteter som ger möjlighet till umgänge, filmvisning med mera. Det är också viktigt att hålla på arbetstiderna och att försöka träffas när det är pauser i arbetet. Bara att sitta ned och ta en kaffe tillsammans är värdefullt. Det är viktigt att hålla på traditionerna, kanske genom en gemensam tre-rätters lördags- eller söndagsmiddag.

En normal arbetsdag för Niklas är tio timmar.

– Det kan bli längre och då blir det viss flexibilitet för att följa vilotidsreglerna. Det fungerar bra ombord och under den fria tiden är jag aktiv med att engagera mig i frågor gällande jakt och jakthundar som är två stora intressen. Sedan kanske något ska fixas med hus och hem, hantverkare ska bokas och materiel beställas, jag upplever aldrig att det är långtråkigt, berättar Niklas.

Aldrig fråga om fusklösningar

Ansvar och ledarskap kan spela en avgörande roll på en arbetsplats till sjöss jämfört med en i land. Är det frågor som diskuteras ombord idag?

– Nej inte direkt. Kan vara att det var mer hierarkiskt förr. Idag är det bara säkerhetsfrågorna som kräver ett tydligt ledarskap. Vi har en bra stämning ombord, en ganska ”svensk” atmosfär, det är högt i tak och ett modernt sätt att umgås. Vi medelålders är vana vid ett lyssnande ledarskap medan kanske 60-plussarna har en annan syn och är vana vid ett rakt ledarskap utan ifrågasättande och diskussioner, menar Niklas.

Driftsäkerhet och säkerhet ombord är inslag som kan vara avgörande när rederierna ska bygga upp ett kundförtroende som ett pålitligt och säkert transportalternativ.



Den tekniska utvecklingen lär inte minska behovet av teknisk personal ombord, enligt Niklas Öhrn.
 – Tvärtom ser jag att betydelsen av bred maskinkompetens ombord blir allt viktigare för att undvika onödiga driftstopp.

– Jag upplever det som att ett effektivt säkerhetsagerande och frågor kring säkerhet växer i betydelse. Inom DFDS är det aldrig fråga om några fusklösningar utan säkerheten är alltid prioriterad och rederierna är alltid berett att betala för högsta säkerhet. All säkerhetsmässig utrustning ska fungera, något annat är det aldrig tal om.

Ett allt viktigare uppdrag

Fartyget är byggt 2001 och Niklas understryker att det inte är det modernaste.

– Mycket av det som idag sköts automatiskt görs här manuellt. Exempelvis som att vrida på bogpropellrarna när vi ska lägga till. Bryggan brukar meddela när de ska sättas igång men oftast känner jag själv när det är dags.

Efter en pratstund i kontrollrummet visar Niklas runt i maskinrummet. Traditionellt utformat och det märks att fartyget är byggt innan den digitala eran fick sitt genombrott.

– Som teknisk chef blir det lite mindre tid härnere jämfört med förr, det är både på gott och ont, menar Niklas

Prognoser om den framtida teknikutvecklingen sätter redan idag avtryck på

transportintensiva verksamheters planering. Vad tror du kommer att hända inom sjöfarten, blir det exempelvis en autonom drift av fartygen med fjärrstyrd navigation inom en överskådlig tid och hur kommer arbetet ombord då att påverkas?

– Även om vi får autonoma fartyg så kommer inte maskinsidan att beröras särskilt mycket. Vi har så mycket teknisk utrustning ombord som måste fungera men som ibland drabbas av störningar och fel. Det innebär att personal måste finnas ombord, det behövs ständig tillsyn och underhåll för att driften ska säkras. Jag tror snarare att maskinpersonalen i framtiden blir en ännu viktigare personalkategori, säger Niklas.

Vilket spår sätter digitaliseringen i maskinrummet hos Finlandia?

– Våra underhållssystem ligger på servern och det är väldigt smidigt, det finns en sms-manual för maskinavdelningen, denna fanns tidigare i pärmar. Vi kör idag alla ändringar digitalt. Jag gillar det men vet också att det finns äldre kollegor som vill att alla uppgifter ska finnas i pärmar men får jag bestämma så har pärmar och pappersskrivna dokumentering gjort sitt, tycker Niklas.

Hur fungerar det med återkommande krav på kompetensutveckling?

– Jag vill påstå att du måste ha större och mer ingående kännedom om arbetsuppgiften idag än vad som var fallet förr. Det är stimulerande med ny kunskap men samtidigt kan det praktiska arbetet sättas på undantag och viktig praktisk kompetens ombord urholkas. Det kan vara negativt för sjöfarten. Kostnaden för en extra motorman eller en "fitter" är inte så tung och tjänsten skulle snabbt vara motiverad för att lösa och förebygga problem. Tyvärr har många rederier policyn att besättningen ska hållas på en miniminivå. Jag vet av erfarenhet att en så kallad "skelettbesättning" inte fungerar, i synnerhet inte på maskinsidan.

Skarp lönekraven

Ändrade globala förutsättningar och migration av arbetskraft för kort- eller långvariga uppdrag, riskerar att sätta avtryck även på arbetsmarknaden för skandinaviska sjöbefäl.

– Vi konkurrerar framförallt med öststatsbesättningar. Framförallt juniorbefäl och manskap kan lönekonkurrera. Seniorbefälen är inte så intresserade

eftersom de ofta har höga löneanspråk.

Hur kan en uttunning av den skandinaviska och svenska befälskåren på sikt förhindras?

– Genom att betala vettiga löner redan till juniorbefäl och då stimulera att nyutexaminerade befälsstudenter söker sig till sjöss.

Pandemins påverkan

Den pågående pandemin har satt präge på hela världen, inte minst på transportsektorn.

– Den största skillnaden har varit rederiets krav om PCR-test inför varje gång vi gick ombord. De som nu är vaccinerade behöver inte testa sig. Idag är de flesta ombord vaccinerade. De som inte har medicinska skäl för att avstå vaccin borde egentligen stå för sina egna testkostnader, det är något rederiet överväger, vilket är fullt rimligt, tycker Niklas.

Ser du något gott som pandemin kan föra med sig i allt lidande och sjukdom den orsakar?

– Fler är måna om sin handhygien och vi har behållare med alkogel utplacerade på fartyget. Jag hoppas att det agerandet blir permanent, inte minst för att slippa förkylningar och influensor. Förhoppningsvis får vi en större medvetenhet om hur vi ska agera för att undvika att sprida smitta.

Niklas är facklig kontaktperson och ordförande i Sjöbefälsklubben Göteborg.

– Den ligger i vila eftersom alla medlemmar för tillfället är anställda i Danmark. Jag är medlem också i det danska facket, MMF, Maskinmestrenes Forening, det är där vi får driva eventuella fackliga frågor.

Är det någon facklig fråga som du tycker är viktig att lyfta fram idag?

– Lönefrågan, inom DFDS har vi en individuell lönesättning för tekniska chefer. Jag föredrar fasta lönetariffer även för de tekniska cheferna. Individuella löner ser jag bara som ett sätt att hålla nere lönerna. Det finns i alla fall i Danmark, ett stort behov av maskinbefäl, många går nu

till vindkraftsindustrin och vi har nästan ingen arbetslöshet alls. Därför är lönefrågan av stor betydelse för att fortsätta att locka maskinbefäl att söka sig till sjöfarten, menar Niklas.

Upplever du någon utmärkande skillnad mellan Sverige och Danmark när det gäller det fackliga engagemanget?

– Ja, i Sverige kan man nog kämpa mer för en enskild anställd som riskerar uppsägning av personliga skäl men i Danmark upplever jag inte det så, där konstaterar man mer att en person har blivit uppsagd och ofta utan något större fackligt engagemang.

Intresset för fackligt arbete och facklig anslutning har under några år varit dalande. Vad kan man göra för att stärka fackets status?

– Jag tror att man i större utsträckning måste möta medlemmarna och informera tydligt om fackets fördelar och vilket stöd facket kan ge i oväntade situationer. Jippon och små gåvor i samband med medlemskap tror jag inte på, säger Niklas. **JE**



Lastbilarna kör av Finlandia Seaways i Ostuferhafen i nordtyska Kiel.



Finlandia Seaways är byggd 2001 och är 163 meter lång.



– Kortare törnar och ett omväxlande uppdrag. Jag trivs bra ombord och det är ofta stimulerande att arbeta som teknisk chef, säger Niklas Öhrn.



– Det är viktigt att inte tumma på pauser och samvaro. Det måste finnas förutsättningar för att skapa en trivsamt atmosfär ombord.



FURETANK

www.furetank.se



FLOATEL
INTERNATIONAL

www.floatel.se



www.thun.se



Sjömanskyrkan Stockholm

www.sjomanskyrkan.com



StenaLine

*Tack för i år,
vi ses snart igen!*

MARINSPECT
NOW YOU'RE SAFE ✓

www.marinspect.eu



www.katarinasjofartsklubb.com



The Swedish Club

*Seasons Greetings and
Best Wishes for the New Year*

Gothenburg · Piraeus · Hong Kong · Tokyo · Oslo · London

WALLENIUS  MARINE

www.walleniusmarine.com

*God Jul &
Gott Nytt År*

önskar

Rederi AB Älvtank
www.alvtank.se



AB Ramantenn
Marinelektronik

www.ramantenn.se



www.sjomanshus.se

 **ALANDIA**



TERNTANK

Shipping, Chartering &
Ship Management

*We want to thank all our
personnel for the excellent
work 2020 and we wish
you a Merry Christmas
and a happy New Year.*

www.terntank.com

**SAFETY
GRUPPEN**

SECURITY & SAFETY TRAINING

www.safetygruppen.se

Trydells
TRYCKERI

www.trydells.se

God Jul & Gott Nytt År
önskar JOWA



JOWA

www.jowa.com

ACCEPT
Försäkringar

www.accept.se/sjobefal



SJÖFARTSVERKET
www.sjofartsverket.se



God Jul & Gott Nytt År
för säkerhets skull



Ekens
NAVAL AB



Stena Teknik

CARE, INNOVATION & PERFORMANCE

www.stenateknik.com



DONSÖTANK



REDERI AB
VERITAS TANKERS
- ISO CODE QUALITY ASSURED -

veritastankers.com

WALLENIUS SOL

wallenius-sol.com

IDEA MARINE AB

www.ideamarine.se



FALK-EL AB

0346-150 95 • info@falkel.se
www.falkel.se



*God Jul och
Gott Nytt År*

önskar Sjöbefälen och våra annonsörer



Sjöfartsforskare med fokus på familjelivet



Hanna Hagmark är chef för Ålands sjöfartsmuseum, men också forskare med intresse för de sociala sidorna av sjömanslivet. Hon disputerade 2004 med en avhandling om sjömanshustrur och nyligen påbörjade hon ett projekt för att studera papparollen bland sjömän. I oktober besökte hon Stockholm för att ta emot Sjöhistoriska samfundets pris för sina insatser inom sjöfarten. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

Gratis till priset! Vad tänker du om att du får det här priset just nu?

– Tack! Det känns förstås oerhört roligt och jag är verkligen glad och stolt över det. Men det säger också något om hur lite det forskas på den sociala sidan av sjöfarten. Jag skrev min avhandling för snart 20 år sedan, men det har kommit väldigt lite ny forskning på området efter det, trots att det finns så otroligt mycket att forska om.

När du säger den sociala sidan av sjöfarten, vad menar du då? Vilken typ av forskning är det du saknar?

– Den om familjen som helhet, där finns det massor att göra. För ett tag sedan började jag titta närmare på papparollen bland sjömän. Jag intervjuade fem sjömän i långsjöfart som blev pappor på 70- och 80-talen. Det var under den tiden som pappor förväntades ta mer ansvar för hem och barn än tidigare, vilket inte var alldeles enkelt eftersom de var borta mycket. Att kombinera långa tider hemifrån med familjeliv är sjöfartsfamiljens dilemma.

Var det något i de här intervjuerna som stack ut, tycker du?

– Jag har inte kommit så långt med sammanställningen ännu, men något som var slående var att när jag frågade vilka båtar de varit på, så kom svaret som ett rinnande vatten. De visste precis när de hade varit på vilken båt. Men om jag istället frågade när dottern föddes blev de tvungna att tänka till. ”Det måste ha varit när jag var på Degerö”, och ”Undrar om vi inte var på väg till La Spezia”, eller något i den stilen. De var så otroligt vana vid att få frågor om sitt arbete, men familjen brukade de inte prata om på samma sätt.

Och papparollen, hur hade de hantrat den i kombination med arbetet ute på fartygen?

– Det var väldigt olika. En del tog ett stort ansvar när de kom hem och gick helt upp i familjen. Andra höll på med byggprojekt eller hade arbeten vid sidan av och bara skjutsade barnen till och från deras aktiviteter. Men jag märkte också en viss skillnad mellan intervju-tillfällena. Jag träffade dem två gånger och andra gången vi sågs hade de hunnit reflektera över mina frågor. En del hade

insett att de kanske inte varit så närvarande när de var hemma som de hade trott, och den insikten blev som en sorg för dem.

I din avhandling beskrivs hur sjömanshustrur på Åland har en snudd på ikonisk status. De tillskrivs en rad positiva egenskaper som att de är kapabla, självständiga och klarar nästan vad som helst på egen hand. Ser man fortfarande sjömanshustrur på det här sättet på Åland?

– Ja, min uppfattning är att den myten lever vidare. För ett tag sedan deltog jag i en paneldebatt om sjömanshustrur och där blev det tydligt att de fortfarande förväntas klara av väldigt mycket själva.

Du säger att myten lever kvar. Betyder det att den allmänna bilden av sjömanshustrun inte stämmer?

– Till viss del gör den förstås det. Är du ensam måste du lösa saker på egen hand, men det betyder inte att du upplever dig själv som självständig eller trivs i den rollen. Synen på sjömanshustrun sätter stor press på de här kvinnorna att de ska klara av en massa saker, och för den som inte lever upp till förväntningarna kan det bli väldigt tungt.

I dagens mer jämställda samhälle och efter metoo-rörelsen och alla debatter som varit, är det då inte ganska problematiskt att tala om sjömanshustrur? Alltså kvinnor som beskrivs i relation till sina män.

– Jo, det känns egentligen otroligt förlegat. Vi hade en utställning på Åland för ett tag sedan som hette kvinnoliv och de enda kvinnor som presenterades som någons fru var just sjömanshustrur. Alla andra beskrevs utifrån sina egna yrken. Det här visar dels på den ikonstatus som sjömanshustrun har, men också på att de inte riktigt betraktas som egna individer. Samtidigt är det annorlunda att vara gift med en sjöman än någon som jobbar iland. De maritima familjerna präglas av den långa frånvaron och de återkommande separationerna och återföreningarna.

Hur vanlig är den omvända situationen på Åland, att kvinnan jobbar på sjön och mannen är hemma?

– Min uppfattning är att det fortfarande är väldigt få kvinnor som går till sjöss och av dem väljer de allra flesta att gå iland

när de får barn. Det är fortfarande inte riktigt socialt accepterat att som kvinna jobba på båt när man har barn. Därför är också antalet män som är hemma och sköter hushållet när hon är på sjön försvinnande få. Men det verkar vara en förändring på gång bland sjömän i synen på föräldraskapet. En HR-chef på ett av våra rederier berättade nyligen att det börjar bli vanligare att anställda hör av sig till henne och säger att ”Jag ska bli pappa och kan därför inte jobba lika mycket längre.”

Hur är det med stödet till den som är hemma när partnern är på sjön? Ställer samhället upp på något sätt?

– Inte som det ser ut i dag. På 50- och 60-talen fanns föreningar som exempelvis Sjömanshustrumissionsförbundet, där många sjömansfruar var engagerade, men de finns inte kvar. Men det skulle inte förvåna mig om frågan dyker upp i samhällsdebatten framöver. Det skulle behövas.

När jag intervjuade dig 2007 i samband med att din avhandling gavs ut på svenska, jobbade cirka 20 procent av alla åländska män till sjöss. Är den andelen fortfarande lika stor?

– Inte riktigt, men sjökaptan är fortfarande det vanligaste yrket bland män på Åland. Jag läste nyligen att den genomsnittliga familjen här består av en pappa som är sjökaptan, en mamma som är sjuksköterska och 1,76 barn.

Till sist, hur har Ålands sjöfartsmuseum klarat sig genom pandemin?

– Vi hade just haft en nyinviqning av Pommern och det kändes som en nystart för oss, när pandemin bröt ut. Förra sommaren hade vi väldigt få besökare, men i somras var det lite bättre eftersom många finländare kom hit. Nu hoppas vi på ännu fler besökare nästa sommar.

L S

Hanna Hagmark fick Sjöhistoriska samfundets årliga pris 2020, men på grund av pandemin hölls prisceremonin i år istället. Årets pristagare var Patrik Höglund som i oktober disputerade med avhandlingen Skeppssamhället.

SAFETY GRUPPEN

SECURITY & SAFETY TRAINING

Refresh kurstillfällen

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

CROWD CRISES MNG

10 jan
7 feb
14 mar
11 apr
16 maj



RESCUE BOAT

11 jan 29 mar
25 jan 12 apr
8 feb 3 maj
22 feb 17 maj
15 mar mfl...



BASIC SAFETY

11-12 jan 29-30 mar
25-26 jan 12-13 apr
8-9 feb 3-4 maj
22-23 feb 17-18 maj
15-16 mar mfl...



FAST RESCUE BOAT

17 mar
31 mar
5 maj
19 maj
9 jun



MEDICAL FIRST AID

24-25 jan 20-21 jun
21-22 feb
28-29 mar
2-3 maj
30-31 maj



ADV FIRE FIGHT.

12 jan 30 mar
26 jan 13 apr
9 feb 4 maj
23 feb 18 maj
16 mar mfl...



MEDICAL CARE (inkl. styrd praktik)

24-26 jan 30 maj-1 jun
21-23 feb 20-22 jun
28-30 mar
2-4 maj



FÖR SAMTLIGA KURSTILLFÄLLEN HALVÅRET FRAMÅT, WWW.SAFETYGRUPPEN.SE ELLER 08-410 215 60

ns modernaste utbildningscenter centralt i Stockholm



STCW-Refresh: 3 kurser på 2 dagar



STCW-guide

GRUNKURSER OCH AKTUELLA DATUM:

TEMA
UTLANDSAVTALET UTARMAS



Skatte

The image shows the exterior of a red brick building. The word "Skatteverket" is mounted on the wall in large, gold, three-dimensional letters. Above the letters are several windows with white frames. Below the letters is a dark, possibly glass or metal, architectural element.

Skatteverket

Det har blivit allt svårare för svenska sjöbefäl att arbeta under utlandsavtalet. Skatteverket har skärpt tolkningen av de kriterier som måste uppfyllas för att avtalet ska kunna användas och de senaste tio åren har flera befäl drabbats av omfattande skattekrav. Sjöbefälsföreningen menar att utlandsavtalet tolkats sönder och blivit nästintill omöjligt att tillämpa. I dag finns endast runt trehundra svenskar på utlandsavtalet, en siffra som var mer än tre gånger så hög för bara tio år sedan. TEXT LINDA SUNDGREN



Färre svenskar under utländsk flagg

Skatteverket har de senaste tio åren skärpt tolkningen av utlandsavtalet och allt färre fartyg uppfyller de kriterier som ger sjömän på fartyg under utländsk flagg skattefrihet i Sverige. Nu pågår återigen en rättslig process mot ett antal sjöbefäl som kan komma att avkrävas stora summor i obetald skatt. Sjöbefälen fick rätt i första instans men domen har överklagats till kammarrätten och utgången är ännu oviss.

STOCKHOLM OKTOBER 2021

Sedan början av åttiotalet har svenska sjömän kunnat arbeta på fartyg under utländsk flagg genom det så kallade utlandsavtalet. Enligt avtalet behöver den

som är ombord minst 183 dagar om året på ett utlandsflaggat fartyg i oceanfart, inte betala någon skatt i Sverige. Ytterligare ett kriterium som måste uppfyllas är att arbetsgivaren ska höra hemma i en stat inom EES (EU-länderna samt Norge,

Island och Liechtenstein). Enligt Sjöbefälsföreningens vd, Mikael Huss, är utlandsavtalet avgörande för att jobben under utländsk flagg ska vara ett alternativ för svenska befäl. De internationella sjömanslönerna är anpassade efter en nettolönemodell som förutsätter att det inte tillkommer någon skatt på inkomsten. Om en person, skattskyldig i Sverige, kan få sin lön skattebefriad kommer lönen att ligga på en nivå som motsvarar ungefär vad motsvarande sjöman på ett svenskflaggat fartyg har efter skatt, utlandsavtalets lönetariffer är uträknade på det sättet.

– Med det utlandsavtal vi har med redarna så betalar arbetsgivaren vissa försäkringar så att förmånerna kommer i närheten av de svenska, dock går det inte att teckna till exempel föräldraförsäkring, sjömannen får inte heller någon svensk



Christer Themné



Mikael Huss

FOTO SOFI CEDERLÖF

sjuklönegrundande inkomst, säger Mikael Huss. Han fortsätter:

– Om sjömannen blir skattskyldig på den tänkta och beräknade nettolönen är de internationella arbetena inte längre attraktiva. Därmed skulle våra befäl söka sig någon annanstans och med tanke på hur få fartyg det finns under svensk flagg i dag är risken stor att de skulle leta arbete iland och försvinna från sjöfarten.

Under lång tid fungerade utlandsavtalet väl och Mikael Huss berättar att det så sent som för tio år sedan fortfarande fanns runt 1 000 svenska befäl på utlandsflaggade fartyg. Men efter att Skatteverkets Allmänna ombud (en självständig funktion inom Skatteverket) överklagat flera av Skatteverkets beslut kopplade till utlandsavtalet, har myndigheten skärpt tolkningen av kriterierna. Flera rättsliga processer har genomförts längs vägen där merparten slutat med att enskilda befäl blivit skyldiga staten omfattande belopp i retroaktiv skatt.

– Man får nästan uppfattningen att Skatteverket inte vill att det ska finnas några svenska befäl under utländsk flagg. Men de här jobben behövs. Både för att erbjuda våra befäl en vettig arbetsmarknad, men också för att de ska kunna få erfarenheter från den sortens fartyg som vi inte längre har under svensk flagg, säger Mikael Huss.

Tre kriterier behöver uppfyllas

För att utlandsavtalet ska kunna tillämpas behöver tre kriterier uppfyllas: Fartyget måste gå i oceanfart minst 75 procent av tiden, den enskilde sjömannen ska vara ombord 183 dagar per år och arbetsgivaren ska höra hemma inom EES. Men med tiden har tolkningen av kriterierna alltså skärpts. Synen på vad som är oceanfart har inskränkts, resor vid av- och påmönst-

ringar liksom utbildningsdagar får inte längre räknas in i de 183 dyggen ombord och europeiska managementbolag anklagas för att agera bulvanföretag åt bolag i tredje land.

– Skatteverket har gjort förändringar under flera år och nu är avtalet i princip helt söndertolat. Vi skulle behöva få ett helt nytt avtal på plats, men än så länge har vi inte fått något gehör för det. Situationen är väldigt tråkig för våra befäl, men också för Sverige som nation. Det finns ett behov av befäl med en bred kompetens för en rad tjänster, inte minst på våra myndigheter, och utan den internationella arbetsmarknaden kommer det bli svårt att tillsätta de tjänsterna, säger Mikael Huss.

Omtolkningen började med AMPM

Enligt flera bedömare började Skatteverkets omtolkning av utlandsavtalet på allvar i samband med turerna kring det Kungälvbaserade bolaget Ampm yacht management för ett tiotal år sedan. Ampm utgav sig för att vara en seriös arbetsgivare åt svenska sjöbefäl på fartyg under utländsk flagg, men i själva verket fungerade bolaget bara som en förmedlare av sjömännens löner. Ärendet hamnade i rätten och det slutade med att de sjöbefäl som varit anställda genom bolaget krävdes på flera miljoner i skatt.

– I och med detta satte Skatteverket en skurstämpel på alla bemanningsbolag inom sjöfartsbranschen och det har vi lidit av sedan dess, säger Christer Themné, verkställande direktör i SMBF service AB och Nordic oriental shipmanagement AB samt tidigare vd i Sjöbefälsförbundet.

Han är besviken över hur sjöbefälen i Ampm-härvan hanterades.

– Det är näst intill omöjligt för en

enskild sjöman att kunna veta om ett bolag uppfyller Skatteverkets kriterier för att anses vara en arbetsgivare som hör hemma i en stat inom EES, säger han.

Nya rättegångar mot sjöbefäl

Några år senare var det dags för nya rättegångar mot sjöbefäl som Skatteverket menade inte uppfyllde kriterierna i utlandsavtalet. Den här gången handlade det om tolkningen av begreppet oceanfart. Som nämnts tidigare måste ett fartyg – eller snarare den enskilde sjömannen – befinna sig i oceanfartyg minst 75 procent av arbetstiden för att inkomsten ska vara skattebefriad. Tidigare kunde alla dagar som fartyget varit i oceanfart under ett år tillgodoräknas. De törnar där mer tid tillbringats i Europafart kunde uppvägas av andra resor med längre perioder i oceanfart.

Men enligt den nya tolkningen räknar Skatteverket istället oceantiden under varje enskild törn. Om fartyget under en specifik törn inte når upp till 75 procent oceantid får inga dagar under den aktuella törnen räknas som oceanfart.

– Skatteverket granskar varje resa på detaljnivå och ibland kan det handla om en dag för lite i oceanfart för att hela årslönen ska beskattas i Sverige. Och det räcker med att fartyget passerar genom Medelhavet, utan att angöra några hamnar, för att det ska anses vara Europafart, säger Mikael Huss.

Som Europafart räknas Medelhavet men också farvatten ner till Västsahara på Nordafrikas västkust liksom fartområdet ut till Azorerna i väster och upp till Shetlandsöarna i norr. Enligt Mikael Huss borde begreppet oceanfart bytas ut för att skapa möjligheter för en rimligare tolkning.

– Vi vill att man ska skrota oceanfartsbegreppet och prata om fjärrfart

UTLANDSAVTALET

Genom utlandsavtalet kan sjömän anställda på fartyg under utländsk flagg vara skattebefriade i Sverige. Löner på den internationella marknaden för sjömän är nettolöner och inte avsedda att beskattas. För att utlandsavtalet ska kunna tillämpas måste följande tre kriterier vara uppfyllda:

- Personen är anställd på ett utländskt fartyg som huvudsakligen (75 procent av tiden) går i oceanfart.
- Anställningen och vistelsen ombord omfattar minst 183 dagar under en tolv månadersperiod
- Arbetsgivaren hör hemma inom EES

istället. Då hade man kunnat dra linjen för Europafart närmare land och fler fartyg hade uppfyllt kriterierna i utlandsavtalet, säger han.

Den striktare tolkningen av oceanfartsbegreppet slogs fast i Högsta förvaltningsdomstolen 2018. Därmed försvann ett antal svenska arbetstillfällen från oceangående fartyg under utländsk flagg, däribland Wallenius marines Singaporeflaggade fartyg liksom flera fartyg hos Wisby tankers.

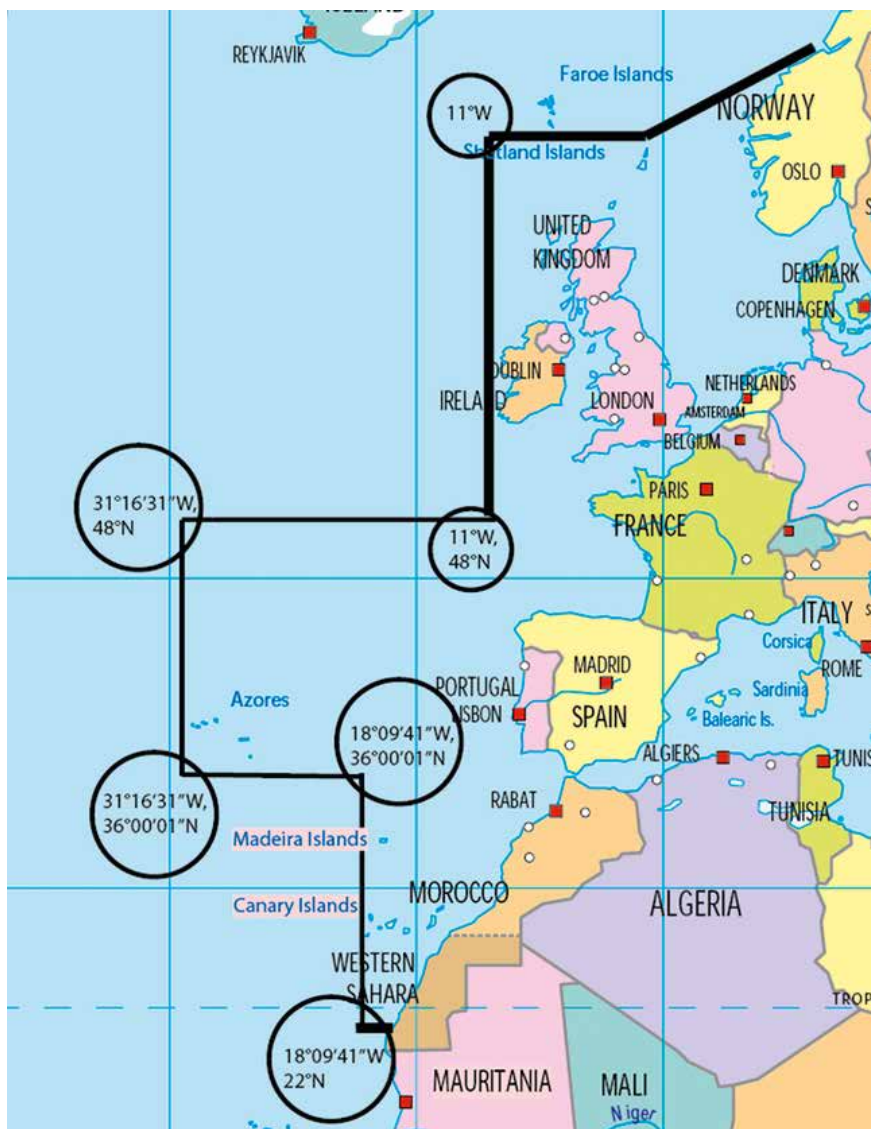
Ytterligare process pågår

Nu pågår ytterligare en rättslig process mot sjöbefäl som anklagas för att inte uppfylla reglerna i utlandsavtalet. Det handlar om ett trettiotal befäl som är anställda i Sjöbefälsförningens bemanningsbolag Nordic oriental shipmanagement (Nos) som hamnat i en rättslig tvist med Skatteverket. Den här gången är det arbetsgivarens egentliga hemvist som ifrågasätts. Nos bildades 1985 och ligger i Skarpnäck strax söder om Stockholm. Skatteverket hävdar dock att Nos i det aktuella fallet endast är ett bulvanföretag åt den egentliga arbetsgivaren som myndigheten menar är ett eller flera ospecificerade brevlådeföretag på Marshallöarna. Om så vore fallet skulle bolagets befäl vara skattepliktiga i Sverige, men Mikael Huss säger att det inte finns någon substans i Skatteverkets resonemang.

– Alla avtal och försäkringar finns i Nos så hur Skatteverket kan hävda att arbetsgivaren skulle vara ett brevlådeföretag på Marshallöarna är svårt att förstå. Ärendet har varit uppe i förvaltningsrätten som gav sjöbefälen rätt, men Skatteverket har överklagat domen och vi vet ännu inte hur det slutar.

Karantän räknas inte

Utöver reglerna om oceanfart och arbetsgivarens hemvist har Skatteverket, med stöd av ett antal prejudicerande domar i kammarrätten och Högsta förvaltningsdomstolen, också skärpt tolkningen av utlandsavtalets tredje kriterium, 183-dagarsregeln. För att utlandsavtalet ska vara tillämpligt måste den enskilde sjömannen befäna sig ombord minst 183 dagar om året. Tidigare kunde resor i samband med av- och påmönstringar till godor räknas liksom utbildningsdagar utomlands, men den möjligheten har försvunnit. Nu är det enbart dagar ombord som gäller. Under pandemin har den tolkningen ställts på sin spets genom



SKATTEVERKET'S KARTA ÖVER GRÄNSEN FÖR OCEANFART

Kartan visar de avgränsningar som finns i lagtexten (de tjocka svarta linjerna) och de avgränsningar som Skatteverket anser ska gälla enligt bedömningen ovan (de tunnare svarta linjerna). De exakta koordinaterna anges även på kartan. Skatteverket anser att när fartyget i den aktuella frågan har passerat Suezkanalen och Port Said så upphör oceanfart. Färden genom Medelhavet räknas alltså inte som oceanfart. Det spelar inte någon roll för bedömningen om fartyget lägger till vid någon ort vid Medelhavet oavsett om orten ligger i Europa, Asien eller Afrika. När det blir oceanfart igen är beroende på vilken väg fartyget väljer när det passerat Gibraltarsundet.

de långa karantänstider som flera länder har tillämpat för sjömän på väg till och från fartygen.

– Vissa har suttit i karantän i tio till fjorton dagar innan de fått mönstra på och sedan lika länge när de gått iland. I värsta fall kan man vara borta hemifrån nio månader på ett år och ändå inte uppfylla 183-dagarsregeln. Nu har vi skickat in en inlägga till skatteutskottet om tillämp-

ningen av 183:an, så får vi se vad de säger, säger Mikael Huss. **L S**

Sjöbefälen har varit i kontakt med flera befäl som drabbats av retroaktiva skatteinbetalningar sedan kriterierna i utlandsavtalet tolkats om. Ingen av dem har velat medverka i tidningen på grund av det obehag som de rättsliga processerna inneburit för dem och deras familjer.

Wallenius marine: Inga svenskar kvar under Singaporeflagg

Wallenius marine är ett av de rederier som inte längre har några svenskar kvar ombord i sina utlandsflaggade oceangående fartyg. Rederiets personalchef, Dennis Johansson, menar att den krympande arbetsmarknaden för svenska sjömän på sikt kan få allvarliga konsekvenser för hela branschen. FOTO WALLENIUS MARINE



Dennis Johansson

STOCKHOLM OKTOBER 2021

År 2018 slog Högsta förvaltningsdomstolen fast att Skatteverkets snävare tolkning av oceanfartsbegreppet skulle gälla. Det innebär att en svensk sjöman på ett utländskt fartyg måste befinna sig i oceanfart minst 75 procent av tiden under varje törn för att slippa betala skatt i Sverige. Tidigare räknade Skatteverket 75 procent av årsarbetstiden och därmed kunde törnar med längre perioder i Europafart uppvägas av dem där merparten av tiden tillbringades i oceanfart, men inte nu längre. Hos Wallenius ledde domen till att det 20-talet svenska befäl som arbetade på rederiets Singaporeflaggade fartyg omgående förflyttades till svenskflaggade båtar. Numera finns det inga svenskar alls på Wallenius utlandsflaggade oceangående fartyg.

– Vi kan inte låta vår personal riskera att få hela sin privatekonomi raserad, säger Dennis Johansson. Men vi betalade för dem som åkte på skattesmällor i samband med domen 2018. Även om det för vissa handlade om sexsiffriga belopp var det aldrig någon diskussion om att vi inte skulle ta den kostanden.

Fartygen går dit lasten finns

Wallenius marine har i dag ship management för 23 fartyg. Tio av dem går under svensk flagg (vid årsskiftet kommer två nybyggen som också de får svensk flagg) medan övriga fartyg är registrerade på Malta och i Singapore. Merparten av fartygen går i jordenruntrafik och befinner sig långa perioder i oceanfart, men inte

alltid. Ibland trafikerar de Medelhavet eller norra Europa, och det går inte att förutspå hur länge ett specifikt fartyg kommer att befinna sig inom det område som Skatteverket räknar som Europafart.

– Våra fartyg går dit lasten finns och det är ingenting vi kan styra över. Om fartyget kommer in i Medelhavet via Suez och sedan upp i norra Europa kan det bli kvar

” Branschen är beroende av den kompetens man får ute på fartygen. Om det inte går att hitta den kompetensen i Sverige kommer rederierna så småningom att flytta.

där ett tag. Då finns en stor risk att de 75 procenten i oceanfart inte uppnås, säger Dennis Johansson

Att försöka pussla med av- och påmönstringar för att besättningen ska få ihop tillräckligt med oceanfartstid skulle inte vara görbart, menar Dennis Johansson.

– Nej, det hade blivit alldeles för krångligt. Jag vet ett rederi som initialt gjorde några försök att byta hela besättningen när de kom upp mot Europa, men det blev väldigt omständligt och var ingen långsiktig lösning.

Arbetsmarknaden för befäl krymper

Hos Wallenius kunde svenskarna som fick lämna de utlandsflaggade fartygen erbjudas arbete på rederiets svenskflaggade fartyg med likvärdiga villkor och löner. Ingen blev av med jobbet. Men i det längre perspektivet ser Dennis Johansson risker med att arbetsmarknaden för svenska sjöbefäl krymper.

– Jag jobbade själv som befälhavare innan jag gick iland 2012, och flera av mina kollegor här på kontoret har också varit till sjöss. Branschen är beroende av den kompetens man får ute på fartygen. Om det inte går att hitta den kompetensen i Sverige kommer rederierna så småningom förmodligen att flytta sin verksamhet någon annanstans.

Av samma skäl, säger Dennis Johansson, har Wallenius marine fram till 2018 valt att ha en viss mängd svenskar anställda även på de fartyg som går under utländsk flagg.

– Ska svensk sjöfart fortleva behöver vi också anställa svenska sjömän. Annars kommer en stor del av branschen att dö ut på sikt. En grundpelare i ovan sagda är svensk flagg där det är viktigt att vi har ett fortsatt gott samarbete med fackförbunden. **LS**

Skatteverket svarar

Sjöbefälen har i flera veckor försökt få till en intervju med Skatteverkets sjögrupp. De hävdar dock att de inte har tid att ställa upp på en intervju men att de kan svara på skriftliga frågor. Här är deras svar.

Under åren har Skatteverket förändrat sin tolkning av 183-dagarsregeln för sjömän och gör numera en snävare bedömning än tidigare. Vad har lett fram till den förändringen?

”Skatteverkets förändrade tolkning grundar sig i att det kommit rättsliga avgöranden på området. Högsta Förvaltningsdomstolen (HFD) slår i två domar (HFD 2017 ref. 69 I och II) fast att kravet att fartyget huvudsakligen, cirka 75 procent, ska ha gått i oceanfart ska grundas på fartygets gång under den tid som den aktuella sjömannen faktiskt varit ombord och för varje tjänstgöringsperiod för sig. Ett fartyg anses huvudsakligen ha gått i oceanfart om det har befunnit sig inom oceanfartsområdet i tillräcklig omfattning under den relevanta tidsperioden.”

En sjöman ska vara ombord minst 183 dagar om året för att omfattas av skattebefrielse, men resor till och från fartyget liksom utbildningar utomlands räknas inte in i den här tiden. Hur kommer det sig? Det kan ta flera dagar från att en sjöman lämnat Sverige och Europa tills denne kan mönstra på sitt fartyg.

”Tidigare kunde de dagar som ansågs nödvändiga för att fullgöra tjänsten ombord, exempelvis resdagar till och från fartyget och kortare utbildningar utomlands som var nödvändiga för arbetet ombord, räknas med i beräkningen av dagarna. I och med domarna från HFD (HFD 2017 ref. 69 I och II) har detta ändrats, då det enligt HFD ligger i kravet att sjömannen ska ha vistats utomlands i minst 183 dagar under en tolv månadersperiod och att sjömannen under dessa dagar ska ha arbetat ombord på ett eller flera fartyg som huvudsakligen har gått i oceanfart.”

Under pandemin har det tillkommit veckolånga karantänstider i utlandet för en del sjömän. Ska det räknas in i de 183 dagarna?

”Skatteverket anser att karantäntid utomlands inte kan räknas in i dagar ombord och ska jämföras med att befinna sig i Sverige och vänta på att få åka ut igen när restriktionerna lättar.”

Hur görs bedömningen vem som är arbetsgivare för en svensk sjöman under utländsk flagg? Vilka kriterier ska uppfyllas?

”Skatteverket anser att för att en person eller ett företag ska ses som arbetsgivare ska arbetsförhållandet uppfylla vissa formella krav, till exempel ska anställningskontraktet gälla mellan arbetsgivaren och arbetstagaren och anställningskontraktet ska vara så detaljerat att det uppfyller kraven i rådets direktiv 91/533/EEG. Dessutom ska lönekostnaderna belasta arbetsgivaren. Utöver dessa formella krav ska med arbetsgivare förstås den person som leder arbetet, har rättigheterna till det arbete som utförs och som har det ansvar och tar de risker som är förenade med det. Arbetsgivaren är också den som kan säga upp eller avskeda arbetstagaren. I fall av internationell uthyrning av arbetskraft kan vissa av ovanstående funktioner utövas av den som utnyttjar arbetskraften, uppdragsgivaren. Skatteverket anser att det faktiska förhållandet ska gälla, det vill säga avtalets verkliga innebörd är avgörande för vem som ska anses vara den verkliga arbetsgivaren. Det innebär att en bedömning av om arbetsgivarfunktionerna utövas huvudsakligen av uthyraren eller uppdragsgivaren får göras i varje enskilt fall.”

Skatteverket har ibland överklagat sina egna beslut när det gäller beskattning av sjömän på fartyg

under utländsk flagg. Hur fungerar det rent allmänt vid överklaganden av beslut?

”Skatteverket kan inte överklaga sina egna beslut, men det finns ett Allmänt ombud hos Skatteverket som kan överklaga Skatteverkets beslut. AO har rätt att överklaga beslut av Skatteverket som gäller en fråga som har betydelse för beskattningen eller något annat förhållande mellan en enskild och det allmänna. Det betyder att AO kan överklaga exempelvis beskattningsbeslut. AO kan överklaga Skatteverkets beslut oavsett om beslut är till enskilds fördel eller nackdel.”

Flera sjöbefäl har fått skatten ändrad retroaktivt med stora restskattekrav som följd. Vilka regler gäller vid efterbeskattning och hur långt bakåt i tiden kan Skatteverket gå vid granskning av deklarerationer?

”Förfarandet för omprövning till nackdel för den som beslutet gäller är uppdelat på två olika regelverk: det ordinarie förfarandet samt omprövning enligt bestämmelserna om efterbeskattning. Huvudregeln är att Skatteverket ska meddela eventuella omprövningsbeslut till nackdel inom två år från utgången av det kalenderår då beskattningsåret har gått ut (tvåårsfristen). För inkomster under 2021 ska Skatteverket alltså senast meddela omprövningsbeslut den 31 december 2023. Reglerna om efterbeskattning innebär att Skatteverket även efter tvåårsfristen får ompröva och meddela ett beslut om skatt som är till nackdel för den som beslutet gäller. En förutsättning för ett sådant efterbeskattningsbeslut är att den uppgiftsskyldiga har lämnat en oriktig uppgift till ledning för den egna beskattningen och att ett tidigare beslut har blivit felaktigt eller fattats på grund av den oriktiga uppgiften (orsakssamband). Ett beslut om efterbeskattning får normalt meddelas inom sex år från utgången av det kalenderår då beskattningsåret har gått ut. För en person med kalenderår 2021 som beskattningsår innebär det att Skatteverket kan meddela ett omprövningsbeslut genom efterbeskattning fram till utgången av 2027.”

Finansdepartementets skriftliga svar på Sjöbefälens frågor om arbete under utländsk flagg

”För anställda ombord gäller en rad förmånliga skatteregler som inte finns för någon annan yrkesgrupp i landet. Utöver den så kallade oceanfartsregeln som innebär att inkomst från anställning ombord under vissa förutsättningar är helt skattefri, finns det även särskilda regler för den som har sjöinkomst som ska tas upp för beskattning i Sverige. Den som är obegränsat skattskyldig har rätt till ett sjöinkomstavdrag som per år uppgår till 35 000 kr i närfart och 36 000 kr i fjärrfart. Sjöinkomstavdraget påverkar inte rätten till att även få grundavdrag enligt allmänna regler. Härutöver finns det en särskild skatte-reduktion för sjöinkomst som per år ges med 14 000 kronor vid anställning på ett fartyg som till övervägande del går i

fjärrfart och 9 000 kr för anställning på ett annat fartyg. Den som är begränsat skattskyldig och har utfört arbete på ett svenskt handelsfartyg har å sin sida rätt till så kallad sjö-Sink med en skattesats på 15 procent i stället för 25 procent.”



Infrastrukturminister Tomas Eneroth om svenska befäl under utländsk flagg

Behöver Sverige som nation inhemsk sjöbefälskompetens?

”Staten måste ta sitt ansvar med att erbjuda utbildningsmöjligheter. Men branschen måste också sträva efter att göra det mer attraktivt att jobba inom sjöfarten för att få fler att välja sådana utbildningar och fullfölja dem. Branschen måste fortsätta att jobba för en god arbetsmiljö, inte minst för kvinnor, så att fler stannar kvar i yrket.”

Ser du några problem med att arbetsmarknaden för svenska sjöbefäl krymper genom färre arbetstillfällen under utländsk flagg?

”Vår ambition är att få fler svenskflaggade fartyg vilket i sin tur bidrar till en större arbetsmarknad för svenska sjöbefäl. Ju fler svenskflaggade



fartyg vi har desto lättare är det att få praktik ombord under utbildningen och även därefter få det viktiga första jobbet. När jag tillträdde som infrastrukturminister var Sverige nere på cirka 80 svenskflaggade fartyg i handelsflottan, sedan dess har vi vänt trenden med inflaggningar genom tonnageskatten. Avslutningsvis är det ett delat ansvar där inte minst rederierna kan göra mer för att säkra tillgången på sjöbefäl.”

Finns det något samarbete mellan finansdepartementet och infrastrukturdepartementet kring frågor som rör beskattning av sjömän?

”Vad gäller beskattning av sjömän ligger ansvaret hos finansdepartementet men självklart tas det många kontakter mellan departementen inom alla politikområden.”

Gösta Werner och havet

Gösta Werner gestaltade i sitt konstnärskap livet ombord på segelfartyg och ångbåtar. De egna erfarenheterna som sjöman inspirerade honom till en färgsprakande och nydanande dokumentation av arbetet på världshaven. I sjöfartsstaden Simrishamn har Gösta Werner fått ett eget museum. TEXT OCH FOTO CURT ISAKSSON



Utsågs till Sveriges vackraste frimärke av svenska folket i en tävling av Postverket och SVT 1990. Foto: Postnord

SIMRISHAMN AUGUSTI 2021

Gösta Werner föddes 1909 och växte upp i Örnsköldsvik. Boxning var ett fritidsintresse och han tävlade med viss framgång i weltervikt. Denna slagfärdighet kunde senare utnyttjas i olika hamnar under sjömanskarriären.

Gösta Werner tog 18 år gammal hyra som mässpojke på lastfartyget *Borg*. Han lyssnade till mistlurar och klockbojar under färden genom Kielkanalen och såg hur bogsebåtar, segelpråmar och jättelika passagerarfartyg trängdes med fartyg lastade med svenskt virke vid inloppet till Themsens. Världen öppnade sig.

När Gösta mönstrat av i Värtan antogs han som gast på skolskeppet *af Chapman* och lärde sig sjömansyrket från grunden. Han tävlade med andra ungdomar om att så snabbt som möjligt klättra upp i

toppen på den drygt 40 meter höga riggen. Ibland pendlade masterna 20-25 grader i sidled.

Senare anställdes Gösta av ett åländskt rederi och han tjänstgjorde på barken *Killoran* i åtta månader 1929 och 1930. Under en resa från USA till Venezuela gick fartyget in i en storm, en våg slog över däck och en svensk jungman spolades ut i havet och förolyckades. Gång på gång har Gösta Werner i sina målningar berättat om resan med *Killoran*.

Examen som sjökaptän

Samtidigt som den unge sjömannen var anställd på olika båtar studerade han, blev styrman 1933 och sjökaptän 1935. Efter att ha arbetat i 13 år som sjöman mönstrade han av i början på 1940-talet. Livet som konstnär lockade.

Jag besöker Peder Werner i hans hem i

Stockholm. Han är son till Gösta, förtrogen med faderns konstnärliga gärning och berättar engagerat om dennes arbete.

– På 50-talet och stora delar av 60-talet målade han abstrakt och blev då uppmärksam och erkänd. Av en slump upptäckte han dagböcker från tiden som sjöman, blev fascinerad och började gestalta sina erfarenheter.

Gösta Werner köpte i slutet av 1950-talet en fastighet på Österlen i Skåne. Han arbetade i två ateljéer; Örnahuset utanför Simrishamn och Odengatan i Stockholm. På de båda platserna var det ofta liv och rörelse, kompisar och bekanta kom och gick.

– Farsan arbetade ständigt vid staffliet. Om något glädjande hänt var detta orsak till att måla, om han var sorgsen resulterade också detta i nya konstverk, minns sonen som ofta som liten var tillsammans med sin far i ateljén.

Gösta Werner skrev ofta in texter i sina bilder med sjöfartsmotiv, exempelvis fartygsnamn och destinationsorter.

– Dessa bokstäver är inte en remsa längst ner på målningen, utan en integrerad del i bilden som ger liv och form till gestaltningen, betonar Peder.

På en akrylmålning med titeln *Vinter* färdas flera fartyg över det vintriga Bottnahavet. Med svart skrivstil i det isigt blå och vita finns namnen på en mängd destinationsorter. Byske, Skellefteå, Rönnskär, Kramfors, Sundsvall, Svartvik ... Färgerna bryter mot varandra och bokstäverna blir tecken för att vattnet binder samman lastfartygen med en mängd Norrlandshamnar.



Museet med Gösta Werners konst invigdes 1993. Här arrangeras en mängd olika kulturaktiviteter under sommarhalvåret.

Peder Werner visar i sin bostad flera konstverk av fadern. På en bild står sjömän i soppkö i depressionens New York på 1930-talet, en tavla dokumenterar hur en sjöfarare tatuerat ett ankare och ett bloddrypande hjärta på sin kropp och på en akvarell seglar spökskeppet *Den flygande Holländaren* på ett stormigt hav som skiftar i svart, blått och grönt.

– Han målade ofta grovt. Vissa konstnärer kan återge varje hårstrå på en katt utan att lyckas fånga vad som är unikt för just den katten. Men Gösta Werner förlorade sig inte i detaljer. Med få penseldrag strävade han efter att ge hav, fartyg och människor liv och rörelse, förklarar Peder.

Stad med seglartraditioner

Jag besöker Simrishamn och museet en sommardag. Inte långt från museibygnaden klättrar några elever ner i sina optistjollar för att lära sig seglandets konst. De färgglada seglen lyser i hamnbassängen när de ungdomliga gastarna manövrerar sina farkoster mot öppet vatten.

Museum Gösta Werner och Havet ligger på en plats med starka seglartraditioner. För mer än hundra år sedan fraktades spannmål till hamnarna på Österlen. Vid förra sekelskiftet hade Simrishamn Sveriges största rederi för segelfartyg.

I mitten av 1800-talet uppfördes ett badhus vid hamnen och senare utnyttjades fastigheten för lädertillverkning. När Gösta Werner Sällskapet i början av 1990-talet ville starta ett museum kunde den gamla byggnaden utnyttjas. Leif Hjärre är en av de entusiaster som är aktiv i sällskapet.

– Huset var en rishög. Sverige och Österlen befann sig i en djup lågkonjunktur och för att skapa arbetstillfällen gick AMS in och satsade nödvändiga pengar. Museet visar inte bara Gösta Werners konst utan är också ett kulturcentrum, där hittills ett 100-tal konstnärer ställt ut och där konserter och föreläsningar arrangeras varje sommar, berättar Leif Hjärre.

Inne i museet pågår förberedelser för en utställning med en grupp konstnärer från Lund. Ljus flödar från Östersjön in genom fönstret på andra våningen.

Färgstarka symboler

Samtidigt lyser det från Gösta Werners arbeten. Många målningar är framställda på segelduk, presenning och juteväv. Texter på bilderna berättar om fartygsnamn, hamnar och laster och skummande havsvågor rullar in mot skroven på fartygen. Flaggor, galjonsbilder och sjömans-



kroppar med tatueringar är färgsprakande symboler som berättar om sjöfartens värld.

En tavla visar ett fartyg som med fyllda segel går fram i hård sjö. Bilden ingick i en svit litografier som inspirerats av Evert Taubes visor och som sommaren 1989 visades på Waldemarsudde. Litografen blev förlaga till ett frimärke. Postverket och Sveriges Television arrangerade 1990

en tävling om Sveriges vackraste frimärke och Gösta Werner vann första pris.

– Sommaren 1989 var farsan stressad. Han arbetade intensivt inför vernissagen på Waldemarsudde och i september visades en stor retrospektiv utställning på Konstakademien. Senare samma höst reste han till Australien. Vid hemkomsten fick han en massiv stroke och avled i november, 80 år gammal, berättar Peder Werner. **CI**

Insänt: Om jämställdheten ombord

Artikelförfattarna Sven Olof Larsson och Gösta Bågenholm gillar inte TAP-avtalet och vill hellre se att de TAP-anställda ersätts med arbetslösa bosatta i Sverige.

Jämställdhet måste ju först och främst gälla mellan ombordanställda i samma befattningar oavsett kön, hemland eller sexuell läggning. Men så är det inte.

Följer vi Båtdokugruppens Sjöfartslexikon (2006) finner vi att det inte existerar jämställdhet mellan matroser och styrmän, eller mellan motormän och maskinbefäl. Det är ju ingen nyhet precis. Det nya är att det saknas jämställdhet mellan sjömän i samma befattningar. Under uppslagsordet Blandad besättning läser vi:

Blandad besättning, mixad besättning (eng. mixed crew) är lobbyistord som betyder: blandade besättningslöner. Det som är blandat är inte i besättningens nationalitet [eller kön] – utan deras löner. På TAP-fartyg får filippinare lägre löner och sämre trygghetsförsäkringar än de som seglar på svenska avtal [andra svenska avtal; vår anm.].

I handen får en filippinare ungefär samma lön varje månad som en sjöman som seglar på icke TAP-avtal. Men en TAP-anställd sjöman får arbeta fler dagar för att få samma lön som den sjöman som inte går på TAP-avtal. I nummer 5 2017 skrev Transportarbetaren om 2017 års TAP-avtal: "Ett lönesänkaravtal som saknar motstycke." Lönesänkningen för TAP-anställda sjömän uppskattades till 22 procent. Men 2017 års avtal innehåller också rätt för

redarna att sparka iland 50 procent av de sjömän som seglar under andra avtal än TAP-avtal. 2017-års TAP-avtal ger redaren rätt att öka antalet filippinska TAP-sjömän från 50 procent till 75 procent.

Även här blottas en stor brist på jämställdhet, om än i annan tappning. Ty de 25 procent av den del av sjömanskåren, som seglade svenskt och som blev strand-satta på grund av 2017 års TAP-avtal, kan inte gå till sjömansförmedlingen eller ens till rederikontoren på Donsö, Skärhamn och Lidköping och be att få fortsatt sin anställning som sjöman, enligt TAP-avtalets villkor. Svenska sjömän är diskriminerade från denna förmån eftersom de inte är bosatta i Filippinerna. Snacka om diskriminering och brist på jämställdhet!

Under uppslagsordet TAP skriver Sjöfartslexikon (2006) bl.a:

... Till sitt yttre är TAP ett fackligt avtal.

Innehållsmässigt är TAP en kraftig statlig rederisubvention. För att göra TAP lagligt har riksdagen övertalats att förneka utländska sjömän på svenska arbetsplatser tillgång till samma svenska välfärd som tillkommer sjömän som seglar på svenska avtal. Dessutom betalar staten 100 procent a-kassa i dolt rederistöd för varje svensk sjöman som blir arbetslös på grund av TAP. I maj 2005 fanns det 220

mönstrade Tap-styrmän, samtidigt fanns det 104 a-kasseberättigade arbetslösa styrmän i Sverige som genom sin arbetslöshet också bidrar till denna form av synnerligen osunda rederisubvention...

Filippinska TAP-sjömän i manskapsgrad bör i görligaste mån ersättas med arbetslösa bosatta i Sverige. Vi ser gärna att statsmakterna tillsammans med redare och de sjöfackliga organisationerna, som projekt mot gängkriminalitet och utanförskap, erbjuder boende i till exempel Biskopsgården utbildning syftande till att ersätta utomeuropeiska sjömän på svenska kölar. Vi tror att nyrekrytering till gängkriminella ytterst beror på brist på alternativa inkomstkällor. Ett eller två års utbildning! Går staten in med 100 procent av lönen gör arbetsgivaren en förtjänst, samtidigt som samhället erbjuder alternativ till unga människor som i dagsläget saknar hopp om en framtid på den svenska arbetsmarknaden. Gängkriminaliteten besegras inte, men sjöfartsnäringen kan erbjuda realistiska alternativ till unga människor och bidra till att minska gängens attraktionskraft. Som bonus försvinner den ojämställdhet som de svenska TAP-avtalen cementerar.

Medlem Sven Olof Larsson

f.d. teknisk chef, nu ordf. Transport-treans pensionärssektion

Medlem Gösta Bågenholm

f.d. sjökaptan och redare m/f Breezand SHYX, nu ordf. Biskopsgårdens kyrkas distriktsstyrelse & vice ordf. Transport-treans pensionärssektion

Svar från Sjöbefälsföreningen:

Hej Sven-Olof och Gösta!

Tack för ert brev! Precis som ni skriver så är TAP-avtalet ett resultat av en överenskommelse mellan facket och redarna. När TAP-avtalet kom till 1997 så befann sig svensk sjöfart i kris och många rederier var på väg att flagga ut. TAP-avtalet kom till för att rädda svensk sjöfart, alternativet hade varit att fartygen flaggats ut. Detta var för oss det minst dåliga alternativet. Vi lyckades rädda kvar svenskflaggade fartyg och på så sätt rädda ett antal svenska sjöbefälsjobb, som annars hade försvunnit utomlands.

Under perioden innan TAP kom till infördes en rad försäkringar av villkoren

för sjömän i våra grannländer. 1987 införde Norge sitt internationella register, NIS, som ledde till att tusentals norska sjömän blev av med jobbet. 1988 kom Danmarks internationella register, DIS, och 1995 införde Holland en rad försäkringar i sitt skeppsregister. Allt detta försämrade svensk sjöfarts konkurrenskraft och krisen var ett faktum. Regeringen gick med på att staten skulle gå in med ett större stöd om sjöfarten själva minskade den totala kostnaden. Så föddes TAP-avtalet.

Vad gäller villkoren för de TAP-anställda så har de precis samma sociala förmåner som andra som arbetar på svenskflaggade fartyg och bor utomlands. De får till exempel både inkomst- och premiepension, de har rätt till tillfällig omställningspension,

barpension och i viss mån även sjukförsäkring. Vi har även avtalsmässigt sett till att de får ett bra skydd, t ex tjänstegrupp-livförsäkring och läkekostnadsförsäkring.

Enligt den senaste statistiken från Sjöarbetsförmedlingen vad gäller arbetslösa befäl så fanns det i oktober 2021 29 nautiker och 5 tekniker inskrivna. Man kan tycka vad man vill om TAP-avtalet, men hade det inte funnits hade vi haft en betydligt högre arbetslöshet bland svenska sjömän och betydligt färre svenskflaggade fartyg. Ibland måste man våga agera för att uppnå det man vill trots att man inte gillar alla delar av lösningen.

Christer Themné

Senior rådgivare, Sjöbefälsföreningen

Insänt: Varför händer ingenting?

Hakon Malmborg undrar varför överflyttningen från väg till sjö går så långsamt. Han menar att det med några enkla åtgärder skulle gå att minska antalet lastbilar till förmån för flodpråmar.

Årtionde efter årtionde kan vi läsa rubriker som att "Sjöfarten har en stor potential", "Dags för mera sjöfart" och så vidare. Det finns ingen tonart som inte detta budskap har framförts i.

Ändå är det som om regering och bilindustri (Volvo Lastbilar, Scania) är i clinch när det kommer till kritan. Ingenting får göras som på minsta sätt kan störa den heligaste av Sveriges alla kor, lastbilen. Man kan lätt drabbas av konspirations-teorier. Sjöfartens storgubbar kanske är med på ett hörn. Kan det vara så illa?

Stockholm spränger en ny avloppstunnel från Bromma till Nacka. Bergmassorna fraktas på lastbilar genom tätbebyggda förstäder. En var tionde minut,

måndag-fredag kl. 7-19, i tre år! Tunnelmynningen ligger nära stranden. Givetvis hade det varit enklast och billigast att låta stenlassen ta sjövägen. För att inte tala om utsläppen till atmosfären av koldioxid.

Norvik kan inte lasta över gods till enkla flodpråmar för de klarar inte sjön i fo A-C. En breddning av Yxlö kanal för 200 mkr skulle öppna hela Roslagen, Stockholm och Mälardalen för prämtrafik i fo E. Kapellskär (motorväg), Skeppsdal, Värtan, Blackeberg, Bålsta, Enköping, Västerås, Köping, Eskilstuna, Strängnäs, Mariefred, alla fungerar direkt för omlastning till kundens bil över befintliga kajer. Men ingenting händer. Allt blir vid det gamla. Årtionde efter årtionde. Lastbil, lastbil, lastbil.



Skribenten vill ha färre lastbilar.

Sen är det en annan sak att vi måste ha en plan för sysselsättningen av alla arbetslösa chaufförer. En präm med två man ersätter femtio långtradare med varsin förare. Bara att välja: Nya jobb i nya branscher eller total ödeläggelse av planeten, vilket föredrar vi?

Hakon Malmborg

Skutskeppare, pensionär, förbundsmedlem

God Jul &
Gott Nytt År!

CRYSTAL CRUISES DREAM CRUISES STAR CRUISES

GOD JUL
OCH
GOTT NYTT ÅR

WISBY TANKERS AB
WISBY SHIP MANAGEMENT AB

Bild: Sebastian Mårtensson

Fewer Swedes working on foreign-flagged ships

Over the past ten years, the Swedish Tax Agency has narrowed the interpretation of the international agreement, resulting in even fewer foreign-flagged ships meeting their criteria for tax exemption for Swedish seafarers. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

Since the early 1980s, Swedish seafarers have been able to work on ships sailing under a foreign flag through the so-called international agreement. According to this agreement, those who spend at least 183 days a year on board a foreign-flagged ship in international waters are not required to pay any tax in Sweden. The employer must also be domiciled in a state within the EEA (EU countries and Norway, Iceland and Liechtenstein). According to Mikael Huss, CEO at the Maritime Officers' Association, the international agreement is crucial for jobs on foreign-flagged ships to be a feasible alternative for Swedish maritime officers. International seafarers' salaries are ad-

justed according to a net salary model, which assumes that no taxes are charged on the income. Net salaries mean that social security contributions and pensions are not paid by the employer. The seafarer is responsible for arranging such things as their occupational pension, security insurance and savings for parental benefits, if they want higher compensation than the minimum level from the Swedish Social Insurance Agency.

"If we were to add Swedish tax, salaries would no longer be competitive," says Mikael Huss, "so these jobs would not be attractive to our officers and they would look elsewhere. Considering how

few Swedish-flagged ships there are at the moment, there is a real risk that officers would look for work ashore and leave shipping completely."

Worked well for a long time

The international agreement worked well for a long time. Mikael Huss says that as recently as ten years ago, there were still around 1 000 Swedish officers on foreign-flagged ships. However, after the Tax Agency's General Ombudsman (an independent body within the Tax Agency) appealed several of the Tax Agency's decisions under the international agreement, the Agency has narrowed its interpretation of the criteria. Several legal processes have taken place, and the majority have resulted in individual officers being charged large sums in retroactive tax.

"You almost have the impression that the Tax Agency does not want any Swedish officers working under foreign flags, but these jobs are necessary for our officers to have a reasonable labour market, as well as gaining experience from types of ships we no longer have under the Swedish flag," says Mikael Huss.

Three criteria must be met

For the international agreement to be applicable, three criteria must be met: the ship must travel in international waters for at least 75 per cent of the time; the seafarer must be on board for 183 days a year; and the employer must be domiciled in the EEA. Over time, however, the interpretation of these criteria has been sharpened. The concept of international waters has been restricted, journeys made during disembarkation and embarkation as well as training days are no longer accepted as part of the 183 days on board, and European management companies are accused of acting as fronts for other companies in third countries.

"The Tax Agency has been making changes for several years now and the

Star cruises is one of the shipping companies who employes a lot of Swedes.





agreement has been completely undermined. We need to replace it with a new agreement, but so far we have not had any positive responses to the idea. The situation is bad for our officers and bad for Sweden as a nation. We need officers with broad competence for a number of positions, not least in our authorities, and without the international labour market it will be difficult to fill those posts," says Mikael Huss.

New trials against marine officers

A few years later there were new trials against marine officers, who did not meet the criteria in the international agreement according to the Tax Agency. This time it concerned the interpretation of ocean speed. As mentioned earlier, a seafarer must be in international waters for at least 75 percent of their working hours to be allowed tax exemption. Previously, all the days during the year when the ship had been in international waters could be counted. Working periods when more time was spent in European waters could be offset by other voyages with longer periods in international waters. Under the new

interpretation, the Tax Agency counts the time in international waters during each period of work. If the ship does not spend 75 percent of the time during a specific work period in international waters, no days during the work period may be counted as international.

"The Tax Agency reviews every voyage at a detailed level and sometimes one day too little in international waters is enough for the officers' entire annual salary to be taxed in Sweden. And if a ship passes through the Mediterranean without stopping at any ports, it is considered to be in European waters," says Mikael Huss.

European waters include the Mediterranean Sea as well as the waters down to Western Sahara on the west coast of North Africa, the area out to the Azores in the west and as far as the Shetland Islands in the north. According to Mikael Huss, the concept of international waters should be replaced to make room for a more reasonable interpretation.

"We want the Tax Agency to scrap the concept of international waters and use long-distance shipping instead. Then it

would be possible to make the limit for European shipping closer to land and more ships would meet the criteria in the international agreement," he says.

Swedish jobs have disappeared

The stricter interpretation of international waters was decided by the Supreme Administrative Court of Sweden in 2018. As a result, a number of Swedish jobs have disappeared from ocean-going vessels under foreign flags, including Wallenius Marines' Singapore-flagged ships and several ships at Wisby tankers.

The Maritime Officers' Association has been in contact with a number of officers who have been affected by retroactive tax charges since the criteria in the international agreement were reinterpreted. None of them wished to be interviewed by the newspaper due to the distress caused to them and their families by the legal processes.

This is a translation of the article
on page 26-28.

Var med och gör Sverige närmare


Inför sommaren 2022 söker vi sjömän till tjänster i hela Sverige;

Befälhavare till både lindrivna och frigående färjor

Överstyrmän

Motormän/Matroser

Mer information hittar du på trafikverket.se/farja

 <p>BILD: Sjöfartsverket</p>	→		MEST BE- TUTTAD GÅTT PÅ VÄLL	↓	MED NYSTAN- DE RÖ- RELSER	OXUDE 132-21	XXVII VÅRAR								
	SVAVEL					KRAFT									
	SCHA- BRAKET														
	SULTAN- PALATS VÄRDE- RÄT	▼													
	↳						SPOR- TAR								
	SÅDAN SNÖ- RAS	↳		LED SJÖ- BEFÄL											
↓	LYSER I MÖRK TID	↓	GRÖN- LÄNDA- RE	UPP- SÄTT- NING FÖREMÅL	↓	KRIGA- RNA AV SN- ÄMNE	KYL NED	KÄRL FÖR ROOIBOS- DRYCK	ÅNDA- MÅLET	VIMSIG BO- SKAP		MER FELAK- TIGA	BESTÅR AV FANTAS- IER		
					▶	▶	▶			▶	▶	▶	↓		
NI IDAG			FATTA KONST- KÄNNA- REN					GÖR ORMEN FÖRORD- NINGEN				GULD BIBEL- DEL			
HO-CHI- MINH- BO RUSCH										BÖN- FALLA IHOP		VARA EN DEL AV	▼		
↳			ANDRA- MAN PÅ SKOLA FÖRR USCH												
EFTER ALLA AV- DRAG						LEDIN- FLAM- MA- TIONEN				↓	FLÄTA	TA PRI- SET	NUM- MER KORT	B-UPP- STÄLL- NING	
SYMPA- TISK								UR- GAMLA BOKSTÄ- VER		↳	MED- DELAN- DET	↳			
RIKT- NING & LAMA- HÄRET		SAKNAS OFTA KEDJE- DELEN				SKÅDE- PLATS SER GLAD UT							TRÄD		
↳			↓	ÖRTER- NA I FO- LKTRON SLOGS										TOPP- FÄ- GLAR	MISS- TÄNKA
↳						↓	PRIS- LAPP UTAN PAPP				DRYCK VIGSEL- BEVIS		UNDER- HÅLLER SPRÄNG- ÄMNE		
ÄM- BETEN		↓	SKAPAR KAOS									▼			
FADD			BÖRDA												↳
LJUD I SKÅN- SKÅN HELGER						REGN- BÄGS- HINNAN							RYSK TV- KANAL	NED- STÄMD	
↳								OPAR- TISKA				▼			
AVSER OKÄND SKRI- BENT			BIFALL I DUMAN			FRID- FULLT							FYR- KANTIGT KÄRL		↳

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Decemberkrysset". Det går också bra att maila in din lösning till sjobefalen@sjobefal.se
Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 18/1 2022. Vinnarna belönas med en penninglott vardera.
Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2022, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

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

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

*inklusive städning



SÄLEN

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

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



STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

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



IDRE

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

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

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Karl Huss – 08-518 356 10

Förbundsjurist i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Jimmy Nilsson – 08-518 356 97

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ Ledarnas a-kassa 08-509 319 19

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

KLUBB DJURGÅRDSFÄRJAN

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

Fredrik Nylund
e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FORSEA FERRIES

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

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

GOTA NETSS

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

SJÖVÄGEN

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Fredrik Bengtsson
tel 070-930 76 46, e-post isbrytarklubben@sjobefal.se

SVITZER SVERIGE

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

TALLINK SILJA

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

TERNTANK

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

TT-LINE

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

WALLENIUS

Vakant

VENTRAFIKEN

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

VIKING LINE

Oskar Fahlén
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

**Hjälp oss
att rädda dig.**

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



Propeller-smycke

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



Stor propeller

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

Liten propeller

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

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

Sjöingenjör- & sjökaptensring

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



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

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

Sjökaptensring

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



18 K rödguld à 9 530:-
inkl porto.
18 K rödguld/vitguld
à 9 530:- inkl porto.

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

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

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

Technical english

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

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

Studiestipendium

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

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

LÖSNING TILL NOVEMBERKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 7/2021

	SVAVEL	ILLÄSNI	Ö	GÅNG	SKOGS-	MER	B	T	S	TOPP-
	VÄGEN	K	A	N	O	T	L	E	D	E
	DUN	A	N	D	F	J	V	A	L	E
	REDEZ	D	U	G	T	Ä	T	A	T	Ä
	AR OFTA	T	E	M	A	D	A	G	A	R
	REJLA	P	R	Ä	E	L	D	A	V	
	M	A	K	O	R	S	I	K	A	N
	Ñ	O	T	Ä	G	A	S			
	C	Y	L	I	N	D	R	A	R	N
	O	S	T	I	N	D	I	E	F	A
	M	U	F	F	I	N	S	V	I	T
	K	O	R	A	S	T	A	M	H	A
	C	E	L	J	U	Ä	R	G	A	D
	F	Y	O	S	I	S	E	L	O	G
	J	U	R	I	J	S	T	U	N	D
	L	G	O	L	F	A	T	R	O	T
	U	L	V	E	O	R	Ä	V	I	K
	T	A	N	D	K	I	R	U	R	G

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnarelottats ut:

Per Henriksson
Linköping

Lars Björntorp
Torshälla

Johan Sickedal
Linköping

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefälen gratulerar!

DET ÄR HÖG TID ATT BOKA DIN STCW-KURS!

BOKA ENKELT DIN PLATS ONLINE

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

Professionella instruktörer med lång arbetslivserfarenhet inom sina respektive områden. Våra kurscenter på Öckerö och Rindö erbjuder unika lokaler och övningsfält mitt i farleden.

Vi har säkerhet, miljö och lärande i fokus i allt vi gör, och vi återinvesterar allt överskott i att vidareutveckla vårt kurserbjudande till nytta för dig, som har valt havet som arbetsplats.



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