

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 2 MARS 2022 ÄRGÅNG 11

REPORTAGET

HÄVDA RESTRIKTIONER GER HOPP PÅ SILJA SYMPHONY

MEN INTENDENTURBEFÄLEN ÄR OROLIGA FÖR ARBETSBELASTNINGEN
NÄR PASSAGERARNA ÅTERVÄNDER

NYHETER

**Sjöfarten påverkas av
Ukrainakriget**

KULTUR/HISTORIA FOTOTÄVLINGEN

**Svenska bilder gick
hem hos finsk jury**

NYHETER

**Star Cruises ägare
har ekonomiska problem**

TEMA

HAVSFORSKNING PÅ TAPETEN

SJÖFARTENS PÅVERKAN PÅ HAVSMILJÖN FÅR ÖKAD UPPMÄRKSAMHET • FÖLJ MED OMBORD PÅ R/V ELECTRA OCH R/V SVEA

Tack för de här åren!

MARS

Då har det blivit dags att rensa skrivbordet och lämna över till våra yngre förmågor. Jag kommer att finnas kvar ett tag till som Senior Advisor då det är många nya frågor för Oscar att ta tag i och jag har lovat att hjälpa till med det. Dessutom finns det ett antal ärenden och frågor som skall avslutas samt flera uppdrag som behöver avvecklas i lugn och ro.

Det här innebär att jag snart kan få lite mer tid över till familj och andra nära och kära som fått stå tillbaka under en ganska lång tid. Det finns även annat som fått stå tillbaka, jag har eftersatt underhållet på fastigheten där vi kommer att bo en stor del av tiden framöver. Det är ett gammalt hemman med ett par byggnader som också behöver kärlek både på ut- och insida, där finns även lite skog och maskiner att ta hand om.



MIKAEL HUSS

Kan se tillbaka på ett arbetsliv som förändrats ganska ordentligt under åren, jag gick till sjöss ganska tidigt och fyllde 17 år på första fartyget. Det var en Broströmmare och jag blev kvar i det rederiet i nära tio år innan det blev ytterligare tio år i Wallenius. Det blev många intressanta och positiva upplevelser, vi låg till exempel en månad i Kina 1973, då var landet betydligt mer isolerat och kontrollerat än idag. Har fått uppleva exotiska hamnar som sakta ändrats under mina år till sjöss till mer standardiserade och industriellt effektiva terminaler. Tyvärr fanns det även då konflikter och oroligheter, det dyker upp minnen i bakhuvudet speciellt nu när Ryssland håller på att invadera Ukraina. Jag har varit med om beskjutningar i närheten av Israel, vi gick förbi

Cypern 1974 då konflikten mellan Turkiet och Grekland blossade upp. Vi låg stand by utanför Cypern men behövde inte gå in och ta flyktingar, det fanns några andra fartyg som var ännu närmare. Jag var med om att ett fartyg bredvid oss attackerades och började brinna i Persiska viken. Ett annat minne var 1986 då vi passerade Libyen just som USA attackerade Kadaffi, vi fick sällskap av militärt flyg och yankeeflotta som dirigerade oss lite längre ut från kusten, men vi såg ljuset från missilerna. Ungefär samtidigt som vi kommit bort från närområdet kom det ett telexmeddelande till fartyget att jag blivit pappa. Efter att vi fått vårt andra barn fick jag ett erbjudande att vara vikarierande ombudsman under tre månader på facket, det passade bra i tiden då och sen blev vikariatet lite grann förlängt, ja det är nu drygt trettio år sedan.

Det fanns då två befälsfack som omväxlande samarbetade och trätte på varandra. Efter många års förhandlingar lyckades de två facken komma överens om ett intimt samarbete med ett gemensamt kansli. Det är faktiskt tio år sedan de historiska besluten togs.

På den tiden när jag började var båda befälsfacken anslutna till Ledarna. Båda organisationerna hade en anslutningsöverenskommelse som förhandlades om vart femte år. Tyvärr blev det tuffare och tuffare krav från Ledarna och vi nådde en gräns för vad vi kunde acceptera under förhandlingarna 2015. Det blev en separation den 1 januari 2016, men vi blev kvar i Ledarnas hus ett tag till, nu som hyresgäster.

Som egna fristående organisationer sökte vi nu medlemskap hos Saco och därefter sökte vi efter ett nytt ställe för vårt kansli. Vi hade en ok överenskommelse med Ledarna, men trots det var hyran hög. Vi hittade en fastighet i Skarpnäck som hade de utrymmen vi behövde, den införskaffades och byggdes om för att passa vår verksamhet. Flyttlasset till det nya kontoret gick våren 2018, alltså för fyra år sedan.

Förutom alla intressanta historiska händelser som jag fått uppleva, är det som ligger närmast hjärtat alla goda skeppskamrater som jag fått förmånen att segla tillsammans med, många har jag fortfarande kontakt med. Denna skara har fyllts på med många personer som jag har mött under åren som facklig företrädare, det gäller både medlemmar och företrädare för andra intressen inom sjöfartsbranschen. Tack för allt och på återseende!



sjöbefälen Nr 2

04 Nyheter

Ukrainakriget förändrar sjöfarten
Star cruises ägare har satts i rekonstruktion
Sjöfartsverket tar hem isbrytarna
Finnclipper flaggas ut igen

10 Fackligt

Utvecklingen av sjöbefälens rättigheter vid kris och krig
Vice ordförande har ordet

12 Reportaget: *Silja Symphony*

Besättningen gläds åt hävda restriktioner

16 Intervjun: Sofia Fürstenberg Stott

Den första svenskan att väljas in i Wistas styrelse på tio år

20 Tema: Havsforskning

På forskningsuppdrag
Ökat intresse för havsforskning

28 Kultur/historia: Nordiska fototävlingen

Svenska bilder gick hem hos finsk jury

30 In English: Marine research

Multiple sea research projects ongoing



"The mean menu" – Jörgen Språng, Kockstuart, Bit Okland, Sverige fick förutom en tredjeplacering i den svenska deltävlingen även juryns hedersnämmande. Ett humoristiskt och smart foto av en måsfågel på andra sidan byssans fönster. Så nära, men ändå så långt ifrån...



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 9 Utgivningsdag 18 mars 2022

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 2022

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

Framsidesbild Tia Lindström är group and hotel coordinator på *Silja Symphony*, men för tillfället vikarierar hon som hotellchef.
Foto Linda Sundgren

TS-kontrollerad upplaga 6 100 ex

Ukrainakriget förändrar sjöfarten

Sjöfarten påverkas av Ukrainakriget. Handelsrestriktioner medför att transporter stoppas och hamnar vägrar att ta emot ryska fartyg. Kriget försvårar även för ryska och ukrainska besättningsmedlemmar. TEXT JOHAN ERICHS

GÖTEBORG MARS 2022

Kriget mellan Ryssland och Ukraina inverkar negativt på den globala sjöfarten. Förutom att Svarta Havet klassas som krigszon försvåras handeln genom de skarpa och ögonblickliga handelsrestriktioner mot Ryssland, som beslutats av EU och länder utom EU.

Den danska rederigiganten Maersk meddelade i början av mars att den tills vidare avbryter alla transporter till och från Ryssland och Ukraina. Undantag görs dock för transporter av livsmedel, medicinska och humanitära förnödenheter.

Storbritannien går ett steg längre då önationen stoppar alla fartyg med anknytning till Ryssland från att lägga till i brittiska hamnar. Beslutet motiveras med att landet vill ta sitt ansvar för att begränsa ryska ekonomiska intressen, enligt transportministern Grant Shapps.

Sjötrafik från Ryssland pågår dock fortfarande, bland annat oljetransporter genom Östersjön och Kattegatt. Genom



Det danska rederiet Maersk har avbrytit alla transporter till och från Ryssland och Ukraina. Foto Maersk

de danska farvattnen får de ryska fartygen än så länge assistans av dansk lots inför omlastning ute till havs av olja till mindre fartyg. Företrädare för den danska statliga lotsverksamheten, DanPilot, uttrycker dock tveksamhet om uppdraget att lotsa ryska fartyg ska tillåtas att få fortsätta.

EU-beslut

Genom kriget riskerar sjömän att komma i kläm när deras rörlighet begränsas. Den europeiska redareföreningen, ECSA, betonar i ett uttalande vikten av att ombordpersonalens situation prioriteras och att deras rättigheter som samhällsviktig resurs tillvaratas.

Ukrainska och ryska sjömän utgör globalt närmare 15 procent av alla som arbetar ombord.

ECSA oroas av att den pågående situationen kan leda till en allvarlig besättningsbrist och i synnerhet brist på befäl bland EU-fartyg.

Anders Hermansson, tillförordnad vd i branschorganisation Svensk Sjöfart, fruktar att sjöfarten riskerar att drabbas hårt av Ukraina-kriget.

– De ekonomiska sanktionerna gör det svårt att handla med Ryssland och det påverkar givetvis sjöfarten, säger han.

Än så länge är det framförallt olika enskilda transportaktörer som genom egna initiativ avbrutit eller skurit ned sina affärsförbindelser med Ryssland.

– Europaparlamentet har uppmanat ministerrådet att besluta om sanktioner mot den del av sjöfarten som på olika sätt har anknytning till Ryssland och till



Anders Hermansson.
Foto Svensk sjöfart

ryska hamnar. Tar rådet ett sådant beslut så kommer sjöfarten att påverkas rejält, säger Anders Hermansson.

Anders Hermansson betonar vikten av att en eventuell resolution med inskränkningar är väldigt tydligt utformad och kommuniceras i god tid för att ta hänsyn till pågående trafik till och från Ryssland. Det måste tas hänsyn till ledtider så att fartyg och besättning inte hamnar i svåra situationer.

Löneproblem

Långsiktigt kan sjöfarten tvingas att anpassa sig till nya logistikupplägg och längre transporttider.

– Effekterna kommer att finnas kvar under lång tid.

Genom att de internationella betalningssystemen stängts både mot Ryssland och mot Ukraina får det konsekvenser för ryska och ukrainska sjömän.

– Vi har en del ryska och ukrainska individer som är anställda hos svenska rederier och de riskerar att drabbas. Ett problem är hur lönerna ska betalas ut. Vi letar lösningar på en europeisk nivå, överföring av pengar är idag så hårt regelstyrd att det är svårt att hitta en bra lösning.

Möjligheten att återvända hem för ukrainska sjömän är också begränsad till följd av kriget.

– Rederierna gör vad de kan för att hitta lösningar på de praktiska problem som uppstår, säger Anders Hermansson. **JE**

Star cruises ägare har satts i rekonstruktion

Star Cruises ägare, Genting Hong Kong, har ekonomiska problem och har försatts i rekonstruktion. Sjöbefälsföreningen har ett flertal medlemmar som arbetar i bolaget, men som är anställda i det svenska bolaget Star Cruises AB.

– Det är synd, det har varit ett bra företag att jobba på, säger Svante Gunnarson, som jobbar i Star Cruises.

TEXT SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM MARS 2022

Det har tillsatts så kallade Provisional Liquidators, PL, vars uppgift är att försöka få bolaget i balans.

– Det som är obehagligt nu är ovissheten. Bolaget är satt under så kallade Provisional Liquidators, PL, vars mål är att få bolaget på fötter. De här kommunicerar inte så mycket utan de kör sitt eget race. Då vet ingen vad som gäller och det ökar oron, säger Mikael Huss, vd i Sjöbefälsföreningen som har hand om medlemmarna i Star Cruises.

Provisional Liquidators har upp till åtta månader på sig och om det inte fungerar så finns det en stor risk att bolaget försätts i konkurs.

Inte fått någon information

Svante Gunnarson jobbar i Star Cruises sedan 2000, senast som teknisk chef i far-

tyget *Pisces*, men har inte varit ombord på ett tag. Han har dock regelbunden kontakt med sina kollegor, men har inte fått någon information från bolaget.

– Det är ingen som är glad över det som händer. Det är en osäkerhet vad gäller löner, när de får komma hem och om de behöver söka nya jobb. Man försöker rekonstruera bolaget, men de flesta har inte så stort hopp till det, säger han.

I skrivande stund ligger alla bolagets fartyg upplagda. I början av mars lades det sista fartyget, *World Dream*, upp.

– Problemet är att Asien har varit mycket mer stängt vad gäller kryssningstrafik. Det har varit nedstängt väldigt länge och det har skadat företaget, att man inte har kommit igång med trafik, säger Svante Gunnarson.

Många av de anställda är fortfarande ombord, trots att fartygen ligger upplagda. När rekonstruktionen var ett faktum

stoppade det svenska Star Cruises AB alla påmönstringar på grund av den osäkra situationen.

– De vill ha minimibemanning ombord för att kunna köra fartygen. Men alla är överens om att det blir nog inget mer, nu är det mest väntan på att få komma hem. Det måste tas ett beslut om vad som ska hända. Det bästa vore om företaget kunde gå ut med officiell information. Får man ingen information så blir det spekulation, och det skadar bara, säger Svante Gunnarson.

Han tycker att det känns väldigt tråkigt att det här nu händer med Star Cruises.

– Det här har varit en av de största arbetsgivarna för svenskt befäl. Det är många arbetstillfällen som försvinner.

Mikael Huss är inne på samma tanke.

– Star Cruises har tagit hand om otroligt många nytexaminerade befäl. När det har varit dåliga tider för våra svenska rederier har det funnits en ovilja att nyanställa och då har Star Cruises kunnat anställa nästan hela avgångsklasser, säger han.

Många är oroliga

Mikael Huss berättar att många medlemmar i Star Cruises har hört av sig till honom med frågor och många är oroliga.

– Jag har regelbunden kontakt med det svenska Star Cruises AB. De är förtvylade så klart. Men skulle det värsta hända, att bolaget ställer in sina betalningar, så kommer vi att hjälpa samtliga medlemmar med att räkna ut sin inestående lönefordran. Därefter kommer vi att kräva det svenska bolaget på vår lönefordran. Om bolaget inte betalar skulden kommer vi att begära bolaget i konkurs, säger Mikael Huss. **S C**

Om du arbetar i Star Cruises och har frågor eller funderingar, tveka inte att höra av dig till oss. Det går bra att ringa till vår växel på 08-518 356 00 eller maila oss på sbf@sjobefal.se.



Svante Gunnarson ombord på Star Cruises fartyg *Pisces*. Foto privat

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Isbrytarna hedras för stort engagemang

Under Sjömanshusstiftelsens belöningsdag förra året tilldelades Viking Supply Ships 21 000 kronor och ett diplom för de många förbättringsförslag som rederiets anställda bidragit med. Pengarna ska fördelas lika mellan fritidskassorna på isbrytarna Ymer, Atle och Frej.

Utöver arbetsbelöningar kan Stiftelsen Sveriges Sjömanshus dela ut omnämningen till rederier eller fartyg som gjort insatser för arbetsmiljö, säkerhet eller hälsa ombord. Under fjolårets belöningsdag utmärkte sig Viking Supply Ships med hela sju belöningsbidrag, inskickade från tre av rederiets fartyg. Personalchef Frida Rhedin säger att hon är både stolt och glad över utmärkelsen.

– Det känns som ett väldigt fint pris att få och jag är glad över både hedersomnämningen och de enskilda arbetsbelöningarna. Priset ger verkligen ett mervärde till rederiet.

Att besättningarna på isbrytarna är så ambitiösa, tror Frida Rhedin delvis hänger samman med hur arbetet är organiserat. När isen släpper och fartygen ligger till kaj finns det gott om tid att ägna åt annat än den dagliga driften.

”Det är fantastiskt att vi har så många kreativa medarbetare”

– Våra besättningar utför avancerat underhåll och har en teknisk kompetens som många andra rederier måste hyra in. Sedan är det också roligt att de som jobbar i våra båtar har ett sådant driv och tycker om att utmana sig själva.

En av de belönade hos Viking Supply Ships är andre fartygsingenjör Joar Lindahl på IB Frej. Han har konstruerat en fjäderbelastad krok som automatiskt säkrar den stora verkstadsluckan som leder ner till maskinavdelningen. När luckan sedan ska stängas vrider man om ett handtag och kroken släpper automatiskt.

– Vi hade en krok innan också, men den var så krånglig att få fast att nästan ingen använde den. Men finns det säkerhetsutrustning ombord tycker jag att den ska användas, och fungerar den inte får man göra något åt det, säger Joar Lindahl.

Han berättar att verkstadsluckan används i stort sett dagligen



För andre fartygsingenjör Joar Lindahl är det självklart att göra det han kan för att höja säkerheten ombord.

för att transportera utrustning till och från maskinavdelningen.

– Vi har även skaffat en korg som vi använder för att hissa smågrejer genom luckan. Förr bar vi ibland verktyg och dunkar i lejdarna, men det ska man helst undvika. Det hände att folk ramlade och slog sig eftersom de inte hade händerna fria och kunde hålla sig i räckverket, säger Joar Lindahl.

Frida Rhedin berättar att såväl hedersomnämningen som de enskilda arbetsbelöningarna uppmärksammats i de vecko- och månadsbrev som rederiet skickar ut till fartygen.

– Det handlar om att både hedra de som blivit belönade och hjälpa till att sprida kunskap om deras idéer till våra andra båtar. Det är fantastiskt att vi har så många kreativa medarbetare hos oss, säger hon.



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2022

Sjömän är utmärkte problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2021. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se.

APROPÅ ISBRYTARNAS SAMARBETE MED FÖRSVARET:



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Sjöfartens Dag torsdag 12 maj 2022

Alandica kultur & kongress - Sjöfartens mötesplats!

Sjöfartens Dag MARITIME DAY

Kom och lyssna på rederipresentationer och talare inom viktiga områden, ta del av nyheter, tjänster och produkter på mässan, nätverka och mingla i bubblbaren - vi ses på Sjöfartens Dag! Välkommen!

Ur programmet:

Rederipresentationer

- Godby Shipping
- Meriaura
- Lång Ship
- Viking Line

Talare

- **Ragnar Johansson**, Wallenius SOL
- **Olof Berndtsson**, Nordvik Shipping
- **Jan-Erik Räsänen**, Foreship
- **Dani Lindberg**, Viking Line
- **Cajsa Jerler Fransson**, Sjöfartsverket
- **Nico Höglund**, Wärtsilä

Sjöfartens Dag avslutas med middag



Välkomna!



Ålands Sjöfart

UTSTÄLLARE PER 24.2

ABB Marine & Ports
Aboa Mare
AEGIR-Marine
Alandica
Alandica Shipping Academy
Aldena Repair Group
Aquametro Oil & Marine
Asce
ASP Crew Management
BLRT Repair Yards
Blue Future Narra
C Survey & C Supply
Climeon
DEIF
Diesel Engine Service
DNV
DUWEL Group
Echandia
Echandia Marine
Endress+Hauser
ESL Shipping
ExaktAlign
Falkvarv - The Swedish Shipyard
Finlands Maskinbefälsförbund
Finlands Sjömansunion
Finnish Seamen's Mission
Finnish Seamen's Service
Finnish Ship's Officers'
Finnish Shipowners' Association
Finlines
Fintraffic VTS
Flexens
Furuno Finland
Garant Company
Gard
Global Boiler Aalborg
Godby Shipping
If
IRIS
Laivakone
Lång Ship / Lång Tech
MainServ
Mercy Ships Sverige
Meriaura Group
Meriturva
Nano Technologies
Olander Sjöstrand
Orcan Energy & Coltraco
Prima Shipping
Promarine
Registro Italiano Navale Finland
ROG Ship Repair
Safetygruppen
Schottel
Septor
Sjöfartens PraktikKvarn
Sjöfartstidningen
Sjömanspensionskassan
Stockholm Repairyard
Synkronex
Teknoma
Telemar
The Viswa Group
TSYK Merilukio
Turku Business Region
University of Turku / CMS
Valmet Automation Inc
Van Armejde Krogius
Vibratec Akustikprodukter
Viking Life-Saving Finland
Viking Line
Western Shipyards
Wilhelmsen Ships Service
WinNova
WISTA Nordic
Wärtsilä
Åbo Underrättelser
Ålands landskapsregering
Ålands Sjöfart

Arrangör

i samarbete med

ålands sjöfart



Sjöfartsverket tar hem isbrytarna

Sjöfartsverket har beslutat sig för att ta hem driften av isbrytningen. Detta kommer tidigast att ske 1 maj 2023 när det nuvarande avtalet löper ut. Just nu är driften och bemanningen av isbrytningen upphandlad och sköts av en privat aktör.

– Vår nuvarande leverantör har gjort ett utmärkt jobb och vi har varit väldigt nöjda. Samtidigt är det nya förutsättningar idag och vi behöver se till helheten, både vad som är bäst för medarbetarna och för Sjöfartsverket, säger Fredrik Backman, rederidirektör, i ett pressmeddelande.

Under den senaste avtalsperioden har isbrytningen klassats som en samhällskritisk resurs och man tror att isbrytarna i framtiden kommer att få ett ökat samarbete med Försvarmakten.

– Vår sammanlagda bedömning gör att vi väljer att införliva verksamheten inom vår egen organisation. Avsikten är att erbjuda medarbetare på isbrytarna att fortsätta utvecklas inom vår organisation, säger Fredrik Backman i pressmeddelandet.

Finnclipper flaggas ut igen

Ropaxfärjan *Finnclipper*, som Finnlines nyligen flaggade in till Sverige och som gått mellan Malmö och Travemünde, kommer att flaggas ut igen. Detta eftersom hon har satts in som ersättningsfartyg åt *Euroferry Olympia*, som drabbades av en brand i mitten av februari på väg från Grekland till Italien. Minst åtta personer omkom, och tre personer saknas fortfarande, enligt Sjöfartstidningen.

– Ser man bilderna på *Euroferry Olympia* så framstår skadorna som tämligen omfattande. Och då behövs ett ersättningsfartyg under en längre tid än vad som var tänkt från början och då blir ett flaggskifte en konsekvens av det, säger Leif Paulsson, sjöpersonalchef på svenska Finnlines Ship Management AB till Sjöfartstidningen.

Vad detta innebär för de anställda är ännu oklart. Sjöbefälsföreningen har i skrivande stund inte inlett några förhandlingar med Finnlines.

Vill sänka farledsavgifterna

I början av mars presenterade Sjöfartsverket sin treårsplan för regeringen. Den innehåller investeringar i isbrytare, fortsatt effektivisering samt satsningar på farledsunderhåll parallellt med en sänkning av farledsavgiften med upp till 25 procent.

– Den största utgiften de kommande åren är investering i nya isbrytare, som är i behov av att bytas ut snarast. Sjöfartsverket utgår i sin anslagsframställan från att de nya isbrytarna anslagsfinansieras och kan upphandlas under 2022 då dessa är avgörande för sjöfartens och Sjöfartsverkets verksamhet, säger Katarina Norén, generaldirektör, i ett pressmeddelande.

Sjöfartsverket har fått en klimatkompensation på 300 miljoner kronor för 2023 och 2024 för att minska farledsavgifterna. Sjöfartsverket föreslår att den förlängs efter 2024 genom att isbrytningen anslagsfinansieras.

– Skulle driften av isbrytningen finansieras via nationell plan kan vi få ett utrymme i vår budget att sänka farledsavgifterna permanent med upp till 25 procent, säger Katarina Norén.


Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

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

Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



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

Larm om kanotist i vattnet.

Vi skickade omedelbart ut en hårfrisör.



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

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



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

FRIVILLIGA SJÖRÄDDARE SEDAN 1907.

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

Utvecklingen av sjöbefälens rättigheter vid kris och krig

En dagsaktuell fråga – Vilka rättigheter och skydd har utvecklats för sjöbefäl vid kris eller krig? Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde ger sin syn på frågeställningar på området.

Det är med stor sorg jag som jurist tar upp frågan om vad som gäller för sjöbefäl vid kris eller krig. Den situation som vi befinner oss i på grund av Rysslands krig mot Ukraina gör att många rättsliga frågor står på spel. Kriget kan beröra sjöfarten, och internationella lagar och regler är tillämpliga i situationer där sjöbefälen inom den civila sjöfarten är berörda.

Inom handelssjöfarten reglerar arbetsrätten om arbete under kris och krig ska ske, om arbetskyldigheten sträcker sig så långt att sjöbefäl måste utsätta sig för livsfara eller ej. Är det uppenbart att fara föreligger kan sjöbefälet inom handelssjöfarten normalt inte anses skyldig att gå ut till sjöss om detta inte är avtalat. Sjöbefäl inom krigsmakten har naturligtvis andra utgångspunkter.

Internationell humanitär rätt

Utvecklingen som skett av regler vid kris eller krig för civil handelssjöfart är intressant att se närmare på. Hur en krigförande stat får bete sig i ett sjökrig regleras inom den Internationella humanitära rätten. Där har krigförande stater skyldighet att skona icke-stridande och civil sjöfart. Reglerna antogs i början av 1900-talet men det blev dock tydligt under de två världskrigen att reglerna om sjökrig hade blivit föråldrade. Reglerna begränsade då inte antalet civila offer. Omkring 1 400 svenska sjömän på svenska fartyg och flera hundra svenska sjömän omkom på

allierade fartyg under andra världskriget till följd av krigshandlingar och mer än 200 svenska fartyg gick förlorade.

Efter kriget antogs en Genèvekonvention 1949 för att förbättra för sårade, sjuka och skeppsbrutna till sjöss. Detta räckte dock inte. Under exempelvis konflikten mellan Iran och Irak (1980–1988) förekom frekventa attacker mot neutrala civila fartyg och användandet av undervattensminor.

Nya regler förtydligar

Fram till 1994 utarbetade därför experter och regeringstjänstemän nya regler i den så kallade San Remo-manualen. Denna förtydligar de internationella reglerna vid sjökrig. Manualen är ett icke-bindande dokument men anses vara en del av folkrätten och innefattar skyddet för handelsfartyg, skydd av sjuka, sårade och skeppsbrutna samt deras rättigheter och skyldigheter och att försiktighetsåtgärder alltid ska iaktas vid angrepp för att inte civil sjöfart ska drabbas. Vid väpnade konflikter till sjöss ska alltid skiljas mellan civila eller andra skyddade personer och militär och motsvarande personal och mellan civila eller undantagna föremål och militära mål. Det är väsentligt att konstatera att om fartyg som normalt är civila ger ett effektivt bidrag till militär aktion kan de anses utgöra legitima mål för angrepp.

Manualen innehåller detaljerade bestämmelser om användningen av vissa

vapen (minor och torpeder) och ger staterna ett sammanhängande dokument som gör det möjligt för dem att ta hänsyn till sitt ansvar vid krig till sjöss.

Inte orsaka onödigt lidande

Utöver specifika förbud i en konflikt är det generellt förbjudet att använda metoder eller krigföringsmedel som: a) är av sådan karaktär att de orsakar onödigt skada eller onödigt lidande; eller (b) är urskillningslösa, genom att: (i) de är inte, eller kan inte riktas mot ett specifikt militärt mål; eller (ii) deras effekter kan inte begränsas. Det är vidare förbjudet att beordra att det inte ska finnas några överlevande, att hota en motståndare därmed eller att utföra fientligheter på denna grund.

Frågan är då om dessa nya regler kommer att iaktas av krigförande stater och att säkerheten för sjöbefäl har förbättrats. Svaret är att detta alltid kommer att avgöras av vad som kan förutses hända de ansvariga efter att en konflikt avslutats.

Utkräva ansvar för krigsbrott

Att ett ansvar effektivt ska kunna utkrävas för krigsbrott var skälet för inrättande av den internationell brottmålsdomstolen (ICC) som trädde i kraft 2002. ICC har accepterats av 77 länder. Domstolen kan döma individer för folkmord, brott mot mänskligheten och krigsförbrytelser på land och till sjöss vid väpnad konflikt. Domstolen kan utöva sin jurisdiktion i stater som har ratificerat stadgan men även då en stat accepterar domstolens jurisdiktion för ett specifikt brott som begåtts på statens territorium. Detta är fallet med Ukraina som hävdar att Ryssland på deras territorium begår krigsbrott. FN:s säkerhetsråd kan i alla fall hänskjuta ett ärende till åklagaren i ICC. Detta innebär att ledare i Ryssland kan komma att ställas till ansvar inför ICC för krigsbrott i kriget mot Ukraina trots att Ryssland inte accepterat domstolen. Detta förhållande kan i bästa fall ha en återhållande effekt på de stridande parterna till land och sjöss. **S G**

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ

www.sjobefalsforeningen.se

Vice ordförande har ordet

Och så har det hänt igen, det som ingen hoppades skulle hända. Det har utbrutit ett krig inte så långt från våra nationella gränser. Ryssland har invaderat Ukraina med militärmakt. Hur detta avlöper kan bara framtiden berätta om, men om jag inte misstar mig för mycket så kommer det här säkerligen att få konsekvenser för sjöfarten både på Svarta havet och Östersjön, och i världen i övrigt för den delen. Vi har Kaliningrad på andra sidan och därifrån är det inte långt till vare sig Sverige eller något annat land som har kust mot Östersjön. Plus att det finns ett flertal öar och sund i närheten som kan bli utsatta för ett eller annat.

Över till något annat. Coronan håller långsamt på att släppa sitt förlamande grepp här i Norden, vilket betyder att sakta, sakta börjar också färjesjöfarten vakna till liv igen. Naturligtvis är det för tidigt att dra några långtgående slutsatser, men det går bättre. I takt med att passagerarsiffrorna ökar, så ökar också intendenturfälets arbetsbelastning, på grund av de olika nya ombordorganisationer som kom till under Coronans värsta tid. Tyvärr är det med våra besättningsnumerärer lite som att spela kort, det vill säga att lagt kort ligger. Med andra ord är intendenturfälets numerär ombord i underkant just nu, för att kunna möta de nya paxmängderna. Och än en gång säger jag: intendenturfälet måste börja få betalt för vad de gör! De gör överlånga dagar och tiden räcker inte till, och så ska en del av dem också ut i den prak-

tiska verkligheten. Vilket bland annat hänger ihop med att man slagit ihop två befäl till ett under Corona när man lade av fartygsbaserad personal. Bristen på intendenturpersonal överhuvudtaget bidrar också. Jag kan tycka att det är en olycklig väg att man som intendenturbefäl tvingas till att göra arbetsuppgifter som normalt skulle ligga på Sekokollektivets medlemmar. Det är faktiskt lite märkligt att Seko inte har valt att göra några gränsdragningar än! Så än en gång, det är dags att ta höjd för intendenturbefälens löner vid kommande avtalsförhandlingar! Anledningen till att man kan göra vad man vill med intendenturbefäl är som vanligt: att med undantag av en personalkock så har inte intendenturen någon plats i vare sig minimibemanningsbeslut eller någon lagstadgad plats i säkerhetsbesättningen. Jag kan tycka att det borde se lite annorlunda ut på ett fartyg som faktiskt forslar passagerare också, inte bara fordon och annan last.

Vi står inför lite andra förändringar också, den här gången i Sjöbefälsförningens egen bemanning. Mikael Huss kommer att efter lång och trogen tjänst avgå från posten som vd för vår förening. Detta gör Mikael på egen begäran, då han kommit till en tid i livet där det är dags att njuta av frukterna från en lång yrkeskarriär. Oscar Lindgren kommer att ta över rodret efter Mikael. Så jag vill tacka Mikael för en lång vakt och önska honom ett skönt liv med familj och hobby. Samtidigt önskar jag Oscar välkommen som verkställande

direktör och önskar honom lycka till och en god vakt. Bland annat så vet jag att medlemservice är något som Oscar påengterar. I styrelsearbetet finns också de så kallade framtidsvisionerna. Det är ett arbete som bevakar omvärlden, eventuella faror, vad har vi för styrkor respektive svagheter och vad och hur Sjöbefälsförningen skall göra för att överleva i framtiden. Nuförtiden har vi också en förhandlingschef, Lennart Runnegård Jonsson, som skall koordinera våra insatser i olika förhandlingsuppdrag. Detta har Lennart en gedigen och framgångsrik erfarenhet av. Det pågår också ett arbete med att implementera ett ärendehanteringsprogram som skall hjälpa våra ombuds män och kansliet att med några knapptryckningar direkt få aktuell status på ett ärende.



JAN HÄGGBLOM

FOR CLEAR VISIBILITY WITHOUT REFLECTIONS

Our system for sun and glare protection has been installed on a great number of ship bridges since the 1980s.

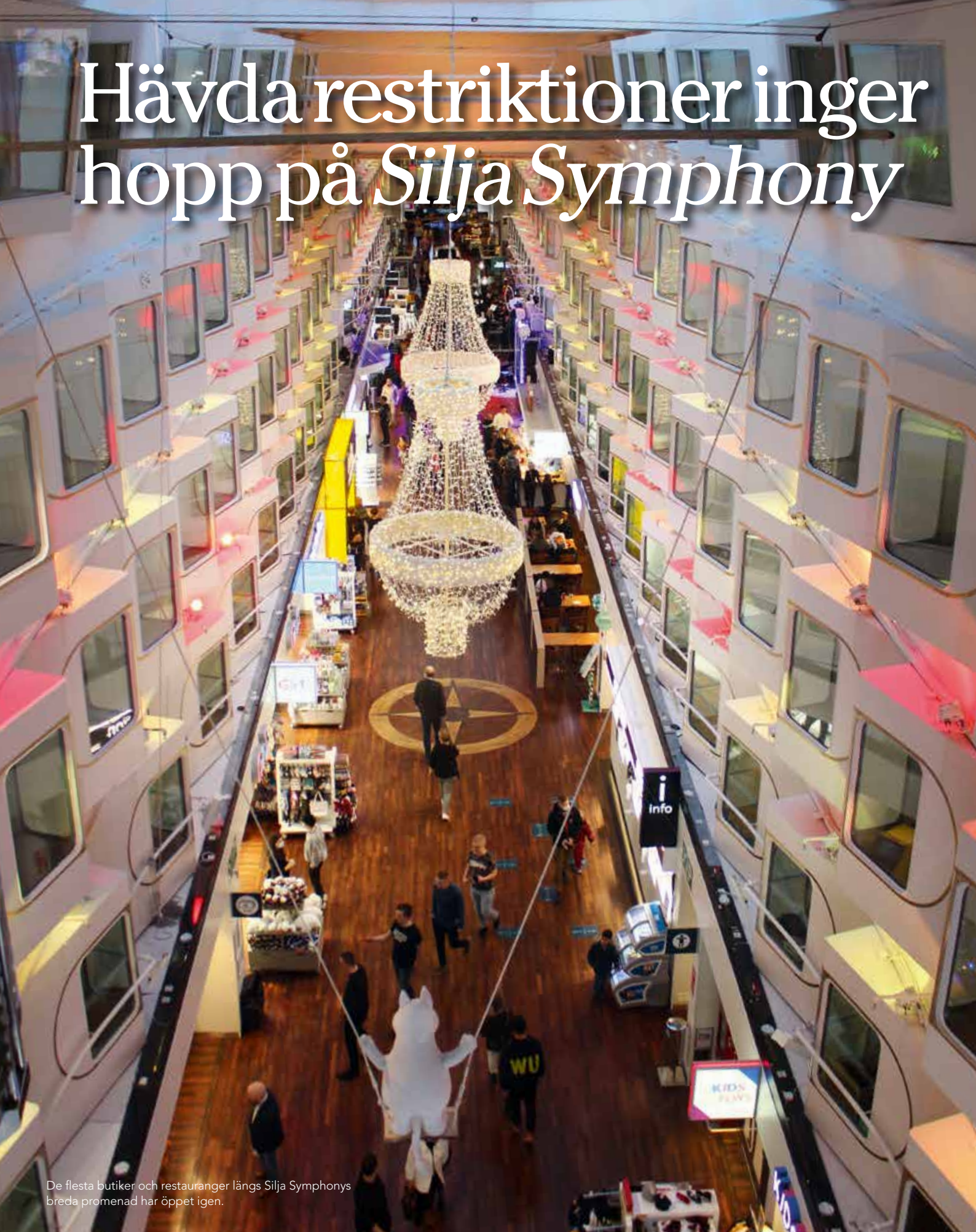


BERGAFLEX

SOLAR PROTECTION FOR SHIP BRIDGES

www.bergaflex.com | info@bergaflex.com

Hävda restriktioner inger hopp på *Silja Symphony*



De flesta butiker och restauranger längs Silja Symphonys breda promenad har öppett igen.

Besättningen på *Silja Symphony* gläds åt hävda restriktioner och att bokningslistorna åter börjar fyllas. Samtidigt blev ett stort antal ombordanställda uppsagda under pandemin och en ny organisation infördes. Nu ställer man sig frågan hur den nya arbetsfördelningen kommer att fungera när passagerartrycket ökar igen.

TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

HELSINGFORS FEBRUARI 2022

Endast enstaka passagerare bär munskydd under kryssningen mellan Stockholm och Helsingfors. Nästan alla restauranger har öppet och under kvällen bjuder nattklubben på show med öppet dansgolv. Restriktionerna har precis släppt i Sverige och covid-19 klassats om till en icke samhällsfarlig sjukdom.

– Nu har det börjat boka på lite även om det är en bit kvar till de nivåer vi hade innan pandemin, säger intendent la Jusélius när vi träffas på hennes kontor bakom fartygets informationsdisk. I dag har vi 1 300 gäster och det känns bra, men innan pandemin hade det varit väldigt lite. En fredag den här tiden på året skulle vi haft runt 2 400 gäster.

Fartyget har plats för 2 800 gäster. Med hävda restriktioner är det åter tillåtet att gå med fullt fartyg, och nu väntar man bara på att passagerarna ska hitta tillbaka. Någon rusning efter biljetter har det hittills inte varit men bokningarna är på väg uppåt.

– Nästa vecka börjar sportloven i Finland och veckan efter i Sverige. Vi har redan över 2 000 gäster nästa vecka och fler bokningar kommer varje dag. I Finland kryssar man lite mer än i Sverige och därför har vi legat still på söndagar för att få fredagsavgångar från Finland, men nästa vecka återgår vi till ordinarie tidtabell, säger la Jusélius.

Blir tufft framöver

Men även om såväl intendenten som övriga i besättningen hoppas att kryssningstrafiken nu ska börja återhämta sig, räknar man samtidigt med att det blir tufft framöver. Under pandemin blev 299 ombordanställda uppsagda på Silja Lines svenskflaggade fartyg *Symphony* och *Galaxy*. Majoriteten av de som slutade var cateringpersonal, men även 14 intendenturförfäl sades upp. I samband med det infördes också en ny organisation där kvarvarande befäl tog över de uppgifter som deras

uppsagda kollegor lämnade efter sig.

– Alla har fått mer att göra och visst är det tungt ibland, säger Tia Lindström, group and hotel coordinator som för tillfället vikarierar som hotellchef. Men med tanke på hur det varit de senaste två åren får man vara glad att så många fått behålla jobbet. Det är bara att bita ihop och göra det bästa av situationen.

Att befattningar försvunnit märks redan nu, trots de relativt låga passagerartalen. Jörgen Eriksson är restaurangchef ombord. Efter att två av fartygets hovmästare slutat har han fått betydligt mer skrivbordsjobb än tidigare.

– Större delen av min dag går åt till administration, säger han där han sitter vid skrivbordet bakom dubbla skärmar. Vi kan ha 70 till 80 personer som snurrar runt och som ska skrivas in i återanställningslistor, vikarielistor, hyttlistor, daglistor och så vidare. Numera finns det system som kan göra sådant automatiskt, men vi jobbar fortfarande på samma sätt som vi gjorde när jag började för över 20 år sedan. Det är väldigt tidsödande och i höstas kunde det bli 16 till 18 timmar om dagen framför datorn.

Hur den nya organisationen kommer att fungera med fullt fartyg och alla restauranger och butiker öppna, är det ännu ingen som vet. Men de specialkryssningar till Visby, Härnösand och Ystad som genomfördes förra sommaren med 1 800 passagerare, var en prövning.

– Visst var det tajt och det krävdes att vi var ute på golvet och hjälpte till på kvällarna. Hur det ska gå när vi har fullt båt återstår att se, men att vi kommer lösa det är jag övertygad om. En positiv sak som pandemin fört med sig är att vi tvingats tänka i nya banor och blivit mer flexibla. Vår organisation var ganska trög innan, säger Jörgen Eriksson.

Tungt men mer flexibelt

När *Symphony* anländer till ett vintrigt Helsingfors på fredagsförmiddagen är det

fullt ruljans i förberedelseköket på däck två. Pallar med proviant och varor rullas ombord och stuvas in i kylar och förråd. Kökschef Jonas Niklasson visar runt medan han berättar att hans tjänst bredats efter omorganisationen och att han numera sköter både administration och personalplanering.

– Ibland är det tungt, men vi har också blivit mer flexibla. Vi pratar mer mellan avdelningarna och löser saker tillsammans. Ibland går det jättesmidigt och ibland inte fullt så bra, men generellt så funkar det. Jag tycker också att vi blivit snällare mot varandra. Restaurangkök brukar ju kunna vara ganska tuffa, men nu hjälps vi åt mer.

Den nya organisationen har också inneburit att besättningen blivit mer rörlig. Restauranger och butiker har stängts ner och öppnats upp utifrån restriktioner och bokningsläge, och personalen har flyttat med.

– Alla måste kunna rycka in där det behövs och vara beredda att rotera, säger Jonas Niklasson. När vi började med det här i höstas var det jättestökigt, men nu har det blivit det nya normala. Fast man får inte rotera för mycket för då påverkar det kvalitén. Det är hela tiden en avvägning som måste göras.

Kan bli nödvändigt att återanställa

En som noga följer det som händer ombord på såväl *Galaxy* som *Symphony* är Sjöbefälsföreningens lokala klubbordförande i Silja Line, personalpurser Gretel Aronsson. Under ett telefonsamtal innan kryssningen berättar hon att fyra av de befäl som sades upp i restaurang och kök har blivit återanställda, men på andra befattningar. Om passagerarsiffrorna ökar kan det även bli nödvändigt att återinföra vissa befattningar, tror hon.

– Vi har inte provat den nya organisationen i skarpt läge ännu, säger Gretel Aronsson. Men jag har tät kontakt med intendenturförfäl och om de märker att personalen inte räcker till kan vi behöva utöka bemanningen.

Hon beskriver de två senaste åren som en berg- och dalbana med tvära kast och snabba förändringar. *Symphony* har varit upplagd med permitterad personal och endast en minibesättning på 20 personer ombord. Periodvis har pandemin verkat vara på väg bort och verksamheten ökat för att sedan drabbas av en ny smittvåg och nya bokningstapp. Det senaste bakslaget var omikron som resulterade i att passagerartalen sjönk på *Symphony* och

Butikschef Markus Bredarholm och Inga Huhtala, ansvarig för lagerhållning, inköp, inventeringar och reklamationer, är glada över att passagerarna börjat återvända.



Kökschef Jonas Niklasson hjälper till att ta hand om proviant och varor som kommer ombord under det dagslånga hamnuppehållet i Helsingfors.



la Jusélius är intendent ombord. Hon tror inte att intendenturen kommer återgå till den gamla organisationen, även om antalet gäster ökar.



det finskflaggade systerfartyget *Serenade* lades upp.

– Vi har gasat och bromsat, gasat och bromsat. De senaste två åren har varit stentuffa, men vi har ändå överlevt och det är många som fått behålla jobben. Även om vi inte är ur pandemin ännu känns det som att vi kanske har det värsta bakom oss, säger Gretel Aronsson.

Mycket folk ombord

På fredagskvällen är det gott om folk på fartygets breda Promenad, som kantas av butiker och restauranger. Musiker underhåller från en liten scen och utropen i högtalarna påminner om kvällens föreställning i nattklubben. Markus Bredarholm är butikschef ombord. Hans avdelning omfattar sex butiker med taxfree, smycken, kläder och leksaker och här har manfallet varit stort. Innan pandemin började uppgick personalstyrkan till 54 personer; efter omorganiseringen var det bara 13 kvar. Han minns den dagen då han och kollegan fick i uppdrag att säga upp eller flytta 40 personer från butiksavdelningen.

– En del ville inte tro på att las-listan var korrekt. Jag har ju jobbat i över 20 år, det kan inte stämma. En del var beredda på dåligt besked, men det fanns även personer som blev väldigt ledsna, chockade eller till och med riktigt arga. Den dagen satt jag i telefon i sju timmar. Det var inte roligt, men vi hade inget val.

Utänför en av klädbutikerna möter vi Inga Huhtala. Hon ansvarar för lagerhållning, inköp, inventeringar och reklamationer.

– Det är mer att göra nu än tidigare, man kan säga att tre tjänster har blivit en. Men när det blir för mycket får man prioritera. Som i dag när vi beslutade att inte fylla på i butikerna på sjuan. Annars skulle vi inte hunnit bli riktigt klara någonstans. Istället fokuserade vi på tax-free, dit alla som reser med oss går. De andra butikerna tar vi hand om i Stockholm i morgon, säger hon.

Men Inga Huhtala konstaterar att lagerhållningen inte är den stora utmaningen, det är personalplaneringen som är det riktigt svåra. Och Markus Bredarholm håller med. Den senaste tiden har det varit extra besvärligt med alla som insjuknat i omikron.

– När jag kom hit i januari hade man möjlighet att testa sig för covid ombord. Den dagen var det 13 positiva och följande dagar var det 8 till 9 positiva. Personalbortfallet gjorde att man snabbt fick försöka

lösa verksamheten på bästa sätt från dag till dag på alla avdelningarna, säger han.

Flera chefer ombord säger att de aldrig hade klarat personalhanteringen utan fartygets crew optimizer, Anne ”Enkku” Engman. Hon tillbringar nästan hela sin arbetstid bakom två blanka skärmar i ett litet kontorsutrymme på däck fem med att leta vikarier och pussla ihop scheman.

– Min tjänst fanns tidigare också, säger hon. Skillnaden nu är att vi hjälper alla fyra avdelningar, hotell, restaurang, kök och butik.

Hela pandemin har varit en annorlunda tid, konstaterar Enkku Engman, men det senaste halvåret har det hänt extra mycket.

– I höstas hade vi ganska mycket passagerare. Det var knappt vi hann med och det var svårt att få tag i vikarier. Sedan kom omikron och då vände det neråt. Vi fick anpassa oss till ett nytt bemanningsläge och göra åtgärder för att minska besättningen. Och nu är vi på väg uppåt igen.

Hon skrattar till och skakar på huvudet.

– Jag och min kollega pratade om det för någon vecka sedan. Vi kunde knappt förstå att det bara gått ett halvår. Med allt som hänt känns det som mycket längre.

Avdelningscheferna extra utsatta

Intendent Ja Jusélius säger att hon är väl medveten om det tunga lass besättningen dragit under pandemin. Och att avdelningscheferna har en extra utsatt position.

– De har fått leverera en massa dåliga besked. Vi har tryckt på dem uppifrån samtidigt som trycket underifrån varit väldigt hårt. De har verkligen inte haft en lätt uppgift, säger hon.

Också i Finland har man meddelat att restriktionerna snart kommer att lätta vilket kan ge ytterligare skjuts till passagerartillströmningen. Men även om coronapandemin klingar av med tiden, verkar de flesta befälen på *Symphony* tvivla på att det någonsin kommer bli som innan covid-19 slog till. Det talas om den nya organisationen som det nya normala, och att det kommer ta lång tid att återta den kompetens som gått förlorad.

– Vi har tappat en massa kunnig besättning och det kommer ta flera år att bygga upp igen. Men vi har också lärt oss mycket om bemanning och personalen kommer att behöva fortsätta vara mer flexibla och kunna jobba överallt. Vi har en ny typ av sjöfart nu, säger Ja Jusélius och nickar mot den tonade glasdörren som leder ut till fartygets publika utrymmen. **LS**



Restaurangchef Jörgen Erikssons tjänst har blivit betydligt mer administrativ sedan omorganisationen, men han prioriterar fortfarande den yttre verksamheten och kontakten med personalen. Här tillsammans med cateringsteward Piritta Lääperi.

Sofia Fürstenberg Stott:

”Sjöfarten spelar en strategisk roll i den globala omställningen till fossilfritt”

A portrait of Sofia Fürstenberg Stott, a woman with short, wavy, reddish-brown hair and blue eyes. She is wearing a white, short-sleeved blouse with a delicate lace or eyelet pattern and a pearl necklace. She is smiling slightly and looking directly at the camera. The background is a soft, out-of-focus white.

I oktober blev Sofia Fürstenberg Stott invald i Wista internationals styrelse. Hon ser stora möjligheter för organisationen att ta mer plats inom den globala sjöfarten och bidra till utvecklingen inom branschen. Själv arbetar hon i ett eget konsultbolag med strategisk rådgivning inom sjöfarten. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO NOR-SHIPPING

BROMÖLLA NOVEMBER 2021

Du är den första svensk att väljas in i Wistas styrelse på tio år. Vad gör att du vill engagera dig i just Wista?

– Wista har närmare 4 000 medlemmar på olika befattningsnivåer över hela världen och representation i 54 länder. Det gör organisationen helt unik inom området sjöfart och transporter. Genom våra medlemmar har vi möjlighet att tala med en stark gemensam röst och vara med och bidra till de stora förändringar som sjöfarten står inför med ett omfattande miljöarbete, ny teknik och ett modernare ledarskap.

Utöver att vara representant för Wistas europeiska medlemsnationer ska du ansvara för Wista tech and future committee. Vad innebär det?

– Det handlar om teknikutveckling och innovation. Just nu händer det otroligt mycket på alla områden i sjöfarten. Det går förstås inte att vara med överallt, men vi ska visa att vi ligger i framkant. Det handlar om att hjälpa både vår egen organisation, men också sjöfarten som helhet. Samtidigt är jag ödmjuk inför mitt uppdrag i Wistas styrelse och jag ser fram emot att få lära mig mer om hur en organisation i toppskiktet inom sjöfarten fungerar.

Wista har funnits sedan 1974. Vilken roll har Wista inom sjöfarten i dag?

– Det finns bland annat ett behov av kvinnligt ledarskap inom näringen och där har Wista en funktion att fylla. Efter de senaste årens debatt och #metoo måste näringen förändra sig och fatta stora och omvälvande beslut. Sjöfarten är tvungna att tänka inkluderande och jämställt. Wista har under senare år tecknat ett antal samarbetsavtal med andra organisationer, däribland IMO, och vi kan vara med och hjälpa industrin framåt när policys och ramverk ska utvecklas. Vi vill också vara en organisation som medlemmarna får kraft och energi ifrån, en mötesplats för inspiration.

Hur skulle du vilja att Wista utvecklas framöver?

– Vi har medlemmar på alla nivåer och från alla områden inom näringen och jag skulle vilja att vi maximerar vårt nätverkande ännu mer. Att vi kan hålla diskussioner på tvärs mellan våra nationella föreningar i ännu större utsträckning än i dag. En fråga som jag tycker vore intressant att utforska är möjligheten för män att bli medlemmar i

Wista. I Sverige kan män inte vara medlemmar, medan de är välkomna i en del andra länder, bland annat i Norge. Jag tar inte ställning för eller emot män i Wista, men jag ser att det finns fördelar med att släppa in män som står i framkant för inkludering och som kan vara stöttepelare i organisationen. Både jag och min man är mentorer för Wistamedlemmar i Norge där vi ingår i ett program tillsammans med exempelvis Harald Solberg (chef för norska redareföreningen, red. anm.). Det vore fantastiskt att exempelvis ha Svensk sjöfarts vd som mentor i svenska Wista.

Du är kemiingenjör i grunden. Hur hamnade du inom sjöfarten?

– När jag kom in i sjöfarten för cirka 15 år sedan, var det i en tid när branschen började använda skrubbrar, rena ballastvatten och installera katalysatorer. Det passade min profil och bakgrund bra. Jag började arbeta på en konsultavdelning inom DNV som gav rådgivning om gröna teknikinvesteringar och strategier för sjöfarten. Många som arbetar inom sjöfarten är ekonomer i botten, men jag kom från ett annat håll och har sedan kompletterat med utbildningar i ekonomi, sjöfart och logistik.

Du har både studerat och arbetat internationellt bland annat i Norge, Danmark och Singapore. Varför?

– Ja, jag är nyligen hemkommen till Sverige efter nästan 15 år utomlands. Jag har varit sugen på äventyret och haft en lust att lära och förstå. Jag tycker om att utsätta mig för situationer som inte alltid är så lätta att ta sig an. Årligt talat var jag nästan skräckslagen när jag skulle resa till Singapore, utstationerad från Oslo-kontoret att bygga en rådgivningsportfölj för Sydostasien inom grön sjöfart. Men jag tänkte att om jag tackar nej till det ska jag tacka ja till något annat. Så har jag alltid resonerat. Att avstå saker för att det känns läskigt är lite futtigt.

I dag driver du en konsultfirma med din man. Vad är det ni gör i företaget?

– Vi jobbar med strategisk rådgivning och det kan ta sig många olika uttryck. Några vill ha hjälp att utveckla en hållbarhetsstrategi. En del behöver få igång aktiviteter kopplade till mål och strategier och andra vill ha vår hjälp att förstå deras möjligheter att tillgodose sjöfartens framtida behov. Jag och min man kompletterar varandra väldigt bra. Han är sjökaptan i botten och har arbetat mycket internationellt och i högriskmiljöer hos Maersk. Just nu jobbar vi

mycket i Tyskland men också med bolag i andra länder. Sjöfarten i Sverige är ju inte så stor och jag har varit många år utomlands och därför inte hunnit arbeta så mycket med organisationer här hemma. Men Sverige är helt klart på bollen när det gäller sjöfartens energiskifte, så jag hoppas att vi ska kunna bidra här också framöver.

Ni driver ett projekt som handlar om att utveckla grön ammoniak som bränsle inom sjöfarten. Vilken potential har grön ammoniak?

– Grön ammoniak är tillsammans med syntetisk metanol det främsta alternativet till zero-carbon-, eller low-carbon-bränslen för oceangående fartyg. Jag hoppas att även vinddrivna fartyg kommer att spela en stor kompletterande roll. Kanske är det också plats för kärnkraft, även om det är kontroversiellt. Grön ammoniak bildas av vätgas som framställs genom förnybar energi via elektrolys och sedan reagerar med kväve från luften över en process som heter Haber bosch. Vanlig ”grå” ammoniak tillverkas på samma vis, men där kommer vätet istället ifrån metangas och därmed med motsvarande fossil avtryck. Vårt arbete började när vi anlidades av Global maritime forum som medförfattare till en rapport om vad som ska till för att få det första fartyget byggt och opererat på grön ammoniak i en nordisk kontext. Rapporten publicerades i april 2020 och efter det blev vi upplockade av Ammonia energy association som vi nu arbetar med i ett långsiktigt projekt.

När får vi se ett nordiskt fartyg med grön ammoniak i tankarna?

– När de första motorerna för ammoniak är kommersiellt tillgängliga och det ska de vara 2024. Grön ammoniak har stor potential men det finns också utmaningar. Dels är ammoniak giftigt för människor och natur och kräver säkra system som inte får läcka och inte kan explodera. Där tittar vi bland annat på de systemen som används för LNG. Men det handlar också tillgången till grön ammoniak. Grön ammoniak är en förnybar resurs så man kan säga att tillgången är oändlig. Men stora investeringar behöver göras för att produktionen ska komma upp i större skala. En viktig fråga blir då var det gör mest nytta i ett globalt perspektiv. Generellt kan man ändå säga att sjöfarten spås vara en katalysator för att driva utvecklingen av nödvändig infrastruktur av förnybara bränslen. Därmed spelar sjöfarten en strategisk roll i den globala omställningen till fossilfritt. **L S**

Grund kurstillfällen

BASIC SAFETY

21-23 mar
14-16 apr
25-27 apr
23-25 maj
13-15 jun
27-29 jun
5-7 sep



ADVANCED FIRE FIGHTING

29-30 mar
3-4 maj
17-18 maj
31 maj-1 jun
7-8 jun
21-22 jun
5-6 jul
30-31 aug
13-14 sep



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

29 mar 5 jul
19 apr 13 sep
3 maj
17 maj
31 maj
7 jun
21 jun



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

29 mar 7 jun
3 maj 21 jun
17 maj 5 jul
31 maj mfl...



SHIP SECURITY OFFICER

4-5 maj
27-28 sep



MEDICAL FIRST AID

28 mar 20 jun
2 maj 12 sep
30 maj



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

På begäran



FAST RESCUE BOAT

30-31 mar 28-29 sep
4-5 maj
18-19 maj
8-9 jun
6-7 jul
14-15 sep



CROWD CRISIS MNG

28-30 mar
2-4 maj
30 maj-1 jun
20-22 jun
12-14 sep



MEDICAL CARE

28-29 mar
2-3 maj
30-31 maj
20-21 jun
12-13 sep



Med reservation för eventuella ändringar.

ns modernaste utbildningscenter centralt i Stockholm

Refresh kurstillfällen

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

CROWD CRISIS MNG

16 maj
4 jul



RESCUE BOAT

29 mar 7 jun
19 apr mfl...PSCRB
3 maj
17 maj
31 maj



BASIC SAFETY

29-30 mar 7-8 jun
19-20 apr 5-6 jul
3-4 maj 21-22 jun
17-18 maj 13-14 sep
31 maj-1 jun



FAST RESCUE BOAT

31 mar 7 jul
5 maj 1 sep
19 maj 15 sep
2 jun
9 jun



MEDICAL FIRST AID

28 mar
2 maj
30 maj
20 jun
12 sep



ADV FIRE FIGHT.

30 mar 8 jun
20 apr 22 jun
4 maj 6 jul
18 maj 14 sep
1 jun mfl...



MEDICAL CARE (inkl. styrd praktik)

28-30 mar 12-14 sep
2-4 maj
30 maj-1 jun
20-21 jun



Med reservation för eventuella ändringar.



STCW-guide

TEMA

HAVSFORSKNING



Just nu pågår FN:s årtionde för havsforskning. Det handlar om att belysa havens nytta för samhället med fokus på exempelvis hållbarhet och miljö. I Sverige handlar havsforskningen bland annat om hur fiske, utsläpp och ljud från fartyg påverkar havet. Sjöbefälen har besökt två av Sveriges forskningsfartyg. TEXT OCH FOTO OLLE NYGÅRDS



Foto SLU

På forskningsuppdrag

Samarbete med forskare, navigation utanför traditionella farleder och administration. Så kan vardagen för en befälhavare på de svenska forskningsfartygen se ut. Men det kan också handla om bottenundersökningar vid *Estonias* haveriplats.

TROSA DECEMBER 2021

Fem kilometer söder om Trosa, vid kajen nära Stora Uttervik. Det är en klar morgon i början på december och vattnet ligger stilla. Det enda som hörs är ett lätt brummande från Stockholms universitets och Östersjöcentrums forskningsfartyg *R/V Electra af Askö*. Ensam ombord finns befälhavare Thomas Strömsnäs. Annat var det under några veckor i somras. Då stod fartyget i något av ett medialt centrum. På uppdrag av Statens haverikommission, SHK, var fartyget bas för undersökningen av botten i området där det sjunkna fartyget *Estonia* ligger. Arbetet var en del i de undersökningar som kommit till efter uppgifterna som publicerades 2020 om håll i fartygets styrbordssida.

– Vi hade fullbokat schema men alla sade att det är klart att vi måste göra det här. Det var också ett väldigt intressant projekt, vi har med det här fartyget aldrig

använt så mycket utrustning. Vi har aldrig karterat ens i närheten så noga som vi gjorde där och vi har aldrig fått i närheten så mycket och så bra data, säger Thomas Strömsnäs.

När han berättar om sommarens expedition står han i det som kan beskrivas som *R/V Electras* centrum. Det är utrymme där forskarna analyserar data under pågående expedition och här finns ett tiotal datorskärmar och plats för fyra forskare. Skärmarna visar data från olika ekolod som gör att det går att studera exempelvis fiskar, gas i olika vattenskikt och andelen plankton i vattnet. Det finns också ett ekolod där havsbotten karteras i 3D vilket används av geologer som är intresserade av bottenkarteringar. Men just det ekolodet används även av biologer eftersom det, förutom topografin, också går att se vad det är för sorts botten, exempelvis sand, lera, grus eller mjuka sjögräsängar.

– Vi kan också titta ner under botten

och på sedimentlager. Det är jättespännande, säger han och visar en bild där det går att se cirka 35 meter ner under havsbotten.

Att vara intresserad av forskningen tycker Thomas Strömsnäs är en bra förutsättning för att vara befälhavare ombord. Han har, bland annat, en bakgrund från isbrytaren *Oden* som andre- och överstyrman, med forskningsresor till exempelvis Arktis och Antarktis i bagaget.

”Gjort allt vi kunde”

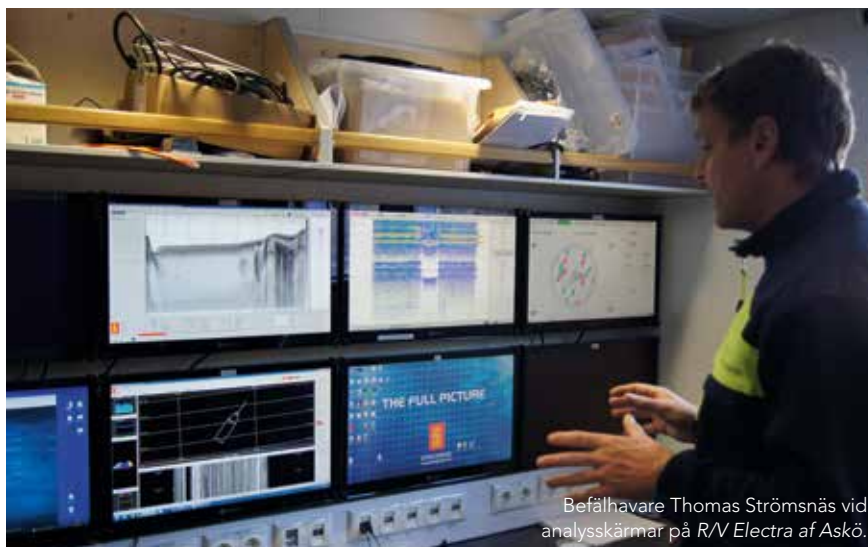
Men åter då till sommarens arbete vid *Estonia*.

Kände du stark press på dig som befälhavare?

– Ja och nej. Inte när vi väl var där ute för då kändes det verkligen att vi hade gjort allt vi kunde för att vara så väl förberedda som det bara gick. Och vi kände att om vi inte får till det här nu så är det inte för att vi har missat någonting, säger Thomas Strömsnäs.

Enligt information som SHK nu publicerat på sin hemsida med hänvisning till den rapport som skrevs efter expeditionen står att läsa:

”Stockholms universitets rapport om bottenförhållandena på olycksplatsen har nu publicerats. Av rapporten framgår bland annat att det konstaterats finnas berg i dagen i anslutning till de större



Befälhavare Thomas Strömsnäs vid analyskärmarna på *R/V Electra af Askö*.



Thomas Strömsnäs på *R/V Electra af Askö* tittar till CTD-instrumentet.



R/V Electra af Askö vid kaj nära Stora Uttervik, fem kilometer söder om Trosa.

skador som finns i skrovets styrbordssida. Berggrunden synes bestå av magmatisk bergart såsom granit eller syenit.”

Tempoväxling på bryggan

Vi ska strax tillbaka till R/V *Electra* vid Stora Uttervik. Men samma vecka ligger Sveriges största forskningsfartyg, det nästan 70 meter långa R/V *Svea*, förtöjt i Kalmar. Fartyget ägs av Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, och är på väg ut på en tvåveckorexpedition i Bottenhavet för SMHI. Fartyget kan ta 15 forskare och totalt, med besättning, går det att vara 32 personer ombord under de längre expeditionerna. Fartyget opererar i hela Östersjön, Kattegatt, Skagerrak och lite i Nordsjön. Vid Sjöbefälens besök är fartyget precis tillbaka efter en tiodagars expedition i mellersta och södra Östersjön och runt Gotland för att samla in data om populationer av torsk och flundra.

– Så det är mycket sjödygn. Många båtar studsar ju till kaj men nu är vi verkligen till sjöss i 14 dagar. Man kan jämföra det med en Atlantresa förr, då tyckte man att det var länge att vara till sjöss en vecka och det här är ju i princip samma sak fast man ligger och kajkar runt i Östersjön,

säger Martin Samuelsson, befälhavare ombord på R/V *Svea*.

Han delar arbetet med ytterligare en befälhavare där arbetspassen är på mellan två och tre veckor följda av lika lång ledighet. Martin Samuelssons karriär till sjöss började på som han säger ”stora båtar” på Atlanten för att sedan fortsätta på Röda bolaget/Switzer i drygt tio år. Därefter har han arbetat på Sjöfartsverkets arbetsbåtar *Scandica* och *Baltica* innan starten på R/V *Svea*.

Praktik på forskningsfartyg

På bryggan på R/V *Svea* finns också sjöbefälseven Anna Jernå som går andra året på Chalmers i Göteborg. För henne innebär den sex veckor långa praktiken på R/V *Svea* bland annat att arbeta på bryggan på morgonen och ute på däck på eftermiddagarna.

– Det är väldigt speciell båt att få komma på, det är forskning och det är ett annorlunda upplägg med olika rutter. Jag har inte varit på ett forskningsfartyg innan, det styrs ju mycket efter vart de ska och båten är väldigt bra att manövrera och navigeringen är väldigt modern, så det är häftigt och få vara med, säger Anna Jernå.

Just navigeringen och variationen i sysslor och tempo är något som gör att det krävs skärpa ombord.

– Du ska ju navigera på många olika platser och ta prover och du följer inte de vanliga rutterna. Det kräver noggrannhet med ruttplanering. Men det finns fördelar också för utanför rutterna är det inte så mycket trafik. Vi kan gå från polska kusten och upp förbi Lettland och Estland och där kanske vi möter två båtar på ett dygn, säger Martin Samuelsson.

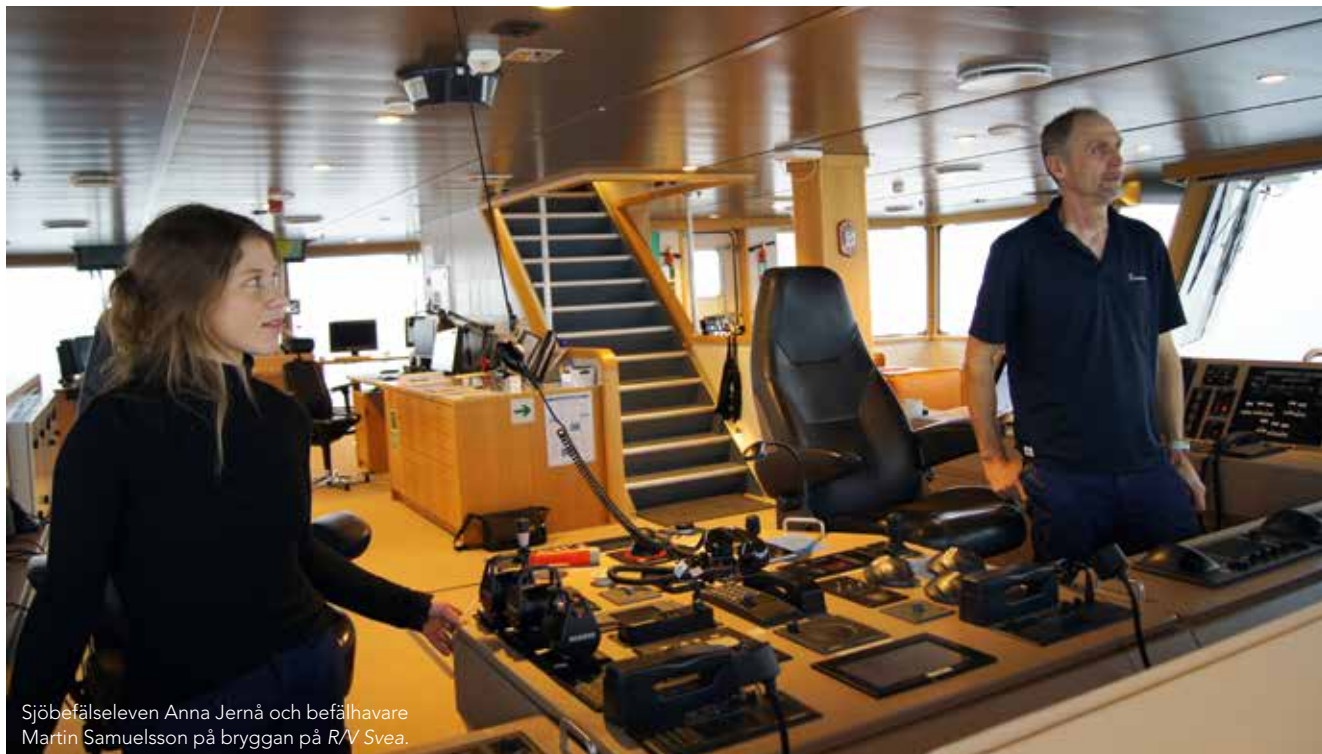
Men lugnet kan snabbt förbytas mot att istället handla om trålning i stark blåst mitt i en trafikseparering.

– Andra båtar far överallt runt omkring och du ska lägga båten rätt mot vinden, trålen ska hamna på rätt plats och så ska det var säkert för personalen nere på däck. Och sedan släpar vi på en trål 500 meter efter båten och då kan vi nästan inte göra någonting, vi kan inte väja, det enda vi kan göra är att sakta ner lite, säger han.

Så då är det lite svårt läge?

– Ja, det är vissa stationer som vi trålar på som är utsatta för mycket trafik.

Med stationer menas i det här sammanhanget mät- eller provtagningsområden. Det kan vara forskare från SMHI som vill



Sjöbefälseleven Anna Jernå och befälhavare Martin Samuelsson på bryggan på R/V Svea.

ta prover på exempelvis syrehalt, temperatur och vattensikt på samma plats varje månad för olika mätserier. Eller det kan handla om att göra tråldrag för att se hur mycket fisk som finns och där resultatet sedan används som en pusselbit för att bestämma fiskekvoter. Och just när det gäller de så kallade tråldragen så ingår de i en mätserie som började på 1970-talet och det är viktigt att R/V Svea är på rätt plats vid rätt tidpunkt och med rätt utrustning för att mätvärdena ska kunna jämföras på ett relevant sätt.

Mätte bullernivåer från sjötrafiken

Förutom att forskningen kan kopplas till fisket ser Martin Samuelsson att det som sker ombord på R/V Svea även berör sjöfartsnäringen i stort.

– Vi hade ett projekt med forskare ute som mätte bullernivån från sjötrafiken i Trutten. Då satte vi ned bullermätare på botten som båtarna körde över, säger han.

Trutten är en så kallad tungtrafikkorridor som bland annat används av fartyg med stort djupgående och rutten går från Skagen till Gedser på södra Själland.

Fartyget har också nyligen varit inblandat i ett projekt då forskare har letat efter föroreningar från skrubbers, det vill säga utrustning som tvättar fartygsavgaserna som gör att utsläppen till luft minskar men där föroreningarna hamnar i havet.

Men arbetet som befälhavare handlar också om annat.

– Personal har man ansvar för, det är en stor bit som jag lägger mycket tid på. Det är mycket jobb med budget och ekonomi. Vi är anställda av Sjöfartsverket och SLU äger och driver båten och så finns det en tredje part som är kunden så det kan bli många olika vägar där man sitter i mitten för att få ihop det, säger han.

Men han beskriver arbetet som väldigt stimulerande.

– Många är engagerade och använder det vi gör. Jag är lite stolt över att vara i en sådan verksamhet.

Forskningsfartygen är fullproppade med teknisk utrustning. Det handlar om allt från trålar med sensorer, ekolod, sonarer och laboratorier för forskning ombord. Ett instrument som räknas som det viktigaste är en så kallad CTD (Conductivity, Temperature, Depth) som kan sänkas ner i havet och på olika djup bland annat mäta havsvattnets konduktivitet (elektrisk ledningsförmåga, vilket ger ett visst mått på vattnets innehåll), temperatur, tryck och syrehalt.

– Den här CTD:n som vi har är en värdefull pryl, den kostar någon miljon eller två, och en av de första gångerna vi skulle använda den så fick vi fel på anläggningen så vajern gick av och vi tappade den på 90 meters djup. Med Skandica och

Baltica har jag varit med och draggat upp grejer och tänkte att vi måste prova. Så vi svetsade ihop en strykdrag och draggade fram och tillbaka och fick upp den hel, inte en liten lampa var skadad. Då var vi glada, säger Martin Samuelsson.

Måste fatta tuffa beslut

Tillbaka på R/V Electra är det just administration och upphandlingar som också befälhavare Thomas Strömsnäs nämner. Eftersom verksamheten är en del av universitetsvärlden så är det mycket som handlar om upphandlingar även vid inköp.

– På en vanlig båt går man och köper en skruvmejsel på Clas Ohlson men här går inte det riktigt, säger han.

Men även operativt finns svåra lägen. Enligt Thomas Strömsnäs handlar det om beslut som måste fattas om en expedition ska avbrytas till följd av exempelvis dåligt väder och det står och väger mellan att hinna klart eller inte med en provtagning.

– Men där har jag väldigt bra stöd av teknikerna och däckspersonalen. Det är ju de som står där ute.

Men samtidigt finns det en förståelse för att uppdrag ibland måste avbrytas.

– Jag har aldrig varit med om att det har blivit kärt. Sedan kan det ju hända att forskare kan bli besvikna för att det inte gick att göra det de hade tänkt. Men

jag är tydlig med det från början, när ansökan kommer in försöker jag identifiera vad som är de kritiska delarna och vad vi kan få problem med. Vi är 24 meter långa och kanske inte kan vara mitt ute i havet i november men vi kan göra ett försök, säger han.

Sticker ut mot andra forskningsfartyg

Just att *R/V Electra* är 24 meter lång är det som gör att fartyget sticker ut lite jämfört med de andra forskningsfartygen.

– Vi kommer in på ställen där man ogärna går in med *Skagerak* eller *Svea* som ju är tre gånger större och också dyrare. Vi är en väldigt liten organisation så det gör att hon är billig, säger han.

Principen är att det är en nautiker som kör och en person som arbetar med provtagning på däck. Vid tyngre provtagning är det två på däck, och när båten är ute längre än tolv timmar är det också två nautiker ombord. Till det får fyra forskare plats.

Kostnaden för forskningsfartygen är något som stundtals diskuteras. *R/V Electra* är billigare att använda per dygn än exempelvis *R/V Svea*. Men fartyget är också betydligt mindre, har färre platser för forskare och mindre egen besättning. Helt kort går det nog att säga att *R/V Svea* är mer avsett för längre expeditioner längre ute till havs och *R/V Electra* närmare kusten.

Navigering i "okänd" terräng

På bryggan beskriver befälhavare Thomas Strömsnäs en typisk situation när han får plocka fram sjömanskunskaperna lite extra. För även på bryggan har han tillgång till fem datorskärmar där han kan få upp samma information som forskarna tittar på.

– Det jag använder mest är multibeamen (flerstråligt ekolod) för ofta karterar vi på ställen där det inte är jättebra sjökort och ofta väldigt, väldigt nära land och då gör jag så att jag kör i det jag redan sjömått och då vet jag med säkerhet att så länge jag håller mig i det, och det är tillräckligt djupt så är det ingen risk att gå på grund, säger han.

Thomas Strömsnäs tycker att den marina forskningen berör hela sjöfartsbranschen. Enligt honom har svensk sjöfart något att vinna på det.

– Vi är i ett läge där också allmänheten börjar få upp ögonen för hur viktigt det är. Vi har fem toppmoderna forskningsplattformar som är statligt ägda och vi har väl-



Forskarutrymmen på *R/V Svea*.

digt duktiga forskare så jag känner att det är viktigt att ta vara på det här tillfället och försöka krama ut så mycket som möjligt, säger han.

De fem forskningsplattformarna som Strömsnäs syftar på är *R/V Electra*, *R/V Svea*, *R/V Skagerak* (Göteborgs universitet), isbrytaren *Oden* samt *Ocean Surveyor* som ägs av Sveriges geologiska undersökning, SGU.

Ser du någon koppling till det ni gör och hur det påverkar sjöfarten i ett vidare perspektiv?

– Ja, man tittar idag, både i Sverige och internationellt, på att skapa tydligare havskorridorer. Och vi har ju sådana här marina naturreservat till exempel. Det är ett resultat av havsforskning och där kan det bli så att det blir strängare regler, säger Thomas Strömsnäs. **O N**

Ökat intresse för havsforskning

Sjöfartens påverkan på havsmiljön får ökad uppmärksamhet. Nu pågår flera undersökningar inom olika forskningsområden.

GÖTEBORG DECEMBER 2021

– Sjöfarten kommer att vara tvungen att förhålla sig till ökade krav på hållbarhet, det är oundvikligt, säger Ida-Maja Hassellöv, biträdande professor vid Mekanik och maritima vetenskaper på Chalmers tekniska högskola i Göteborg.

Hur haven påverkas av utsläpp börjar nu få uppmärksamhet internationellt. 2021 till 2030 pågår FN:s årtionde för havsforskning som handlar om att belysa havens nytta för samhället med fokus på ett rent hav, ett förutsägbart hav, ett motståndskraftigt hav, ett hållbart brukat och produktivt hav, ett transparent och tillgängligt hav samt ett säkert hav.

– Svenska redare ligger generellt sett långt fram avseende miljömedvetenhet. Men svenska fartyg utgör en bråkdel av sjöfarten, även i svenska vatten, säger Ida-Maja Hassellöv.

– Vi behöver förstå bättre hur havet fungerar. Och även om vi har övervakningsprogram i Sverige där SMHI åker ut en gång i månaden och tar prover så händer det ganska mycket mellan de där provtagningarna. Vi behöver få in mer data och utveckla satellitmätningar för att få bättre kunskaper. För anspråken på havet ökar, säger hon.

Sätter miljösensorer på installationer

Insamling av mer data ser ut att komma internationellt. I exempelvis Kanada är tanken att sätta miljösensorer på nya installationer som görs till havs, exempelvis på undervattenskablar, för att få ett stort nätverk av insamlingspunkter.

– Vi vet idag att vi har påverkat havet i en omfattning så att det är mer belastat än

vad som är hållbart. Det gäller inte bara utsläpp av föroreningar och övergödande ämnen, utan också överfiske och effekter relaterade till klimatförändringarna.

Enligt Ida-Maja Hassellöv gäller det bland annat det som benämns "the other CO2-problem" – när koldioxidhalten ökar i atmosfären så löser sig mer koldioxid i havet. På det sättet hjälper haven till att stabilisera klimatet men det leder samtidigt till havsförurning.

– Havsförurning och temperaturhöjningen har redan haft stor påverkan på exempelvis jordens korallrev och det är svårt att fullt ut överblicka vad det kan få för långtgående konsekvenser när det är så stora system som påverkas, säger hon.

Exempel på föroreningar från sjöfarten kommer från bottenfärger, ljud och skrubbrar. Och just skrubbrar – alltså utrustning som med havsvatten tvättar ett fartygs avgaser i syfte att minska utsläppet av svaveloxider i atmosfären, men där tvättvattnet istället kommer ut i havet – är hennes specialområde.

– Skrubbrar är en rätt sorglig historia. Istället för att uppnå minskad miljöpåverkan, vilket var syftet med de nya globala svavelreglerna, förvärras utsläppet av föroreningar till havet.

För drygt ett år sedan ledde Ida-Maja Hassellöv arbetet där en stor grupp forskare inom det internationella havsforskningsrådet (ICES) sammanfattade det vetenskapliga underlaget rörande miljöpåverkan från skrubbrar. Rapporten låg till grund för en rekommendation från ICES att fartyg inte ska släppa ut skrubbervatten. Enligt forskarna är tvättvattnet från skrubbrarna "mycket surt och kan innehålla andra föroreningar såsom tungme-

taller och organiska miljögifter".

– Skrubbervattnet är en potent giftig blandning som kan påverka utvecklingen hos olika organismer eller i värsta fall leda till att de dör. Flera studier

pekar på att larvstadier av djurplankton, som alltså är en del av basen i näringskedjan, är särskilt känsliga för skrubbervatten, säger hon.

Torsk överröstas av fartyg

En förorening i havet som uppmärksamats de senaste 20 åren är ljud. Sedan 2010/2011 finns buller med i den svenska havsmiljöförordningen med ursprung i EU:s havsmiljödirektiv. Där åläggs EU-länderna att veta hur mycket det låter i "sina" hav. 2015 startade det svenska miljöövervakningsprogrammet och det är Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, som på uppdrag av Havs- och vattenmyndigheten, spelar in undervattensljud på tre platser – utanför Sundsvall, vid Norra Midsjöbanken och utanför Göteborg.

– Vi tittar statistiskt på ljudet. Om det varierar, vad beror det på, till exempel kan det ha varit extra blåsig under en vinter, då kommer den allmänna ljudnivån gå upp även om kanske fartygstrafiken inte har gått upp, säger Mathias Andersson, förste forskare och marinbiolog vid FOI.

Enligt Mathias Andersson är bullerfrågan i havet komplex att analysera eftersom havet innehåller ljud från så många olika källor. Exempelvis vindar, vågor och djur. Så att analy-



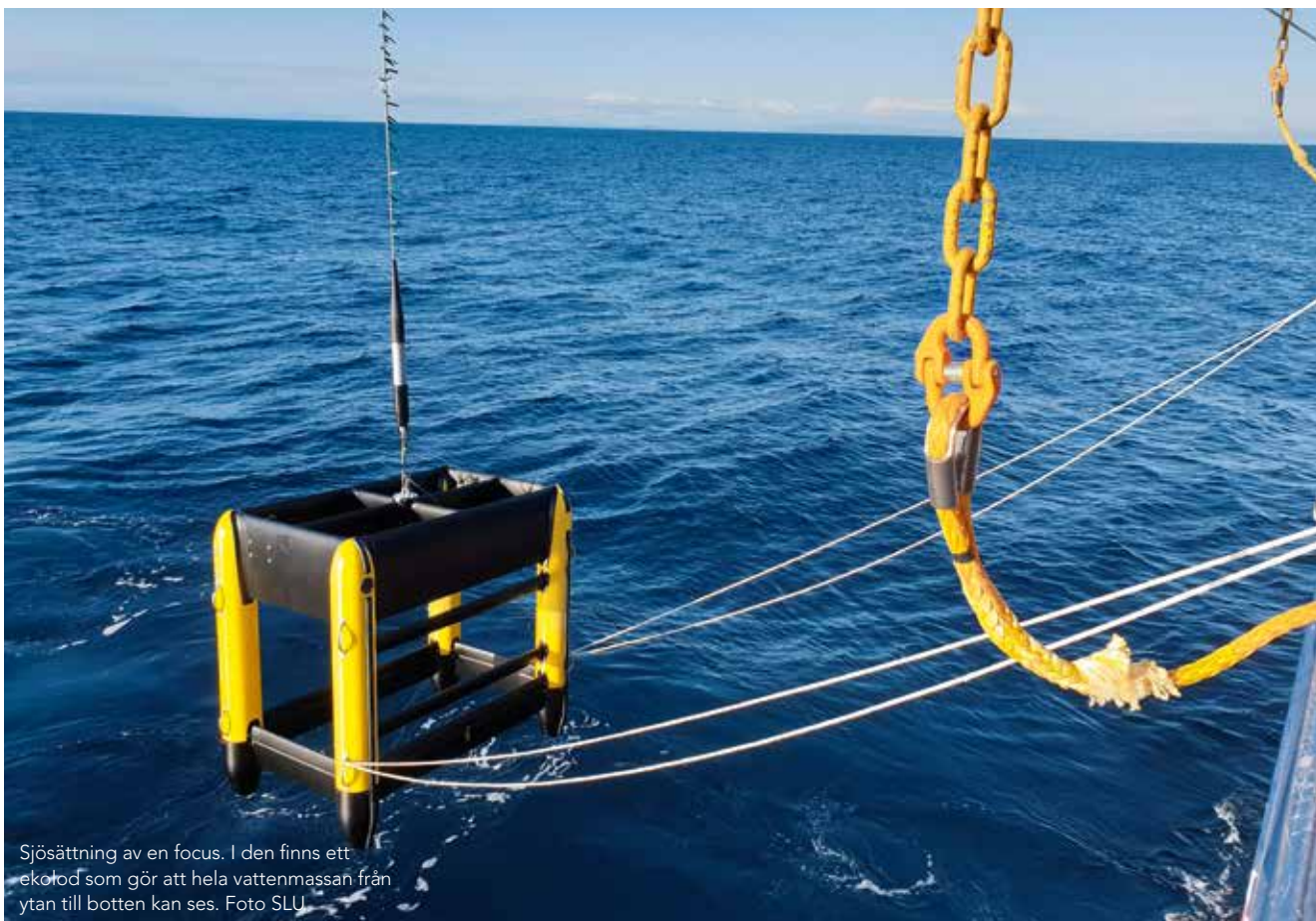
Ida-Maja Hassellöv

FOTO PRIVAT



Mathias Andersson

FOTO FOI



Sjösättning av en focus. I den finns ett ekolod som gör att hela vattenmassan från ytan till botten kan ses. Foto SLU

sera vad som kommer från människan, exempelvis från sjöfart, infrastrukturbyggen eller vindkraftverk är inte enkelt.

– Vi jobbar med olika analysverktyg för att bryta isär vilka komponenter som den uppmätta ljudnivån beror på, säger han.

Buller orsakar problem för djur

Enligt Mathias Andersson är det internationellt fastslaget att buller från människan är ett problem för djur i havet. Exempelvis kan marina däggdjur som säl och tumlare få permanenta hörselskador, när de utsätts för mycket höga bullernivåer från exempelvis pålning. Andra exempel är att ett högt bakgrundsljud från kontinuerliga ljudkällor, som från fartyg, kan göra att fiskar, exempelvis torsk, får svårt att kommunicera.

– Vi ser i våra mätdata, framförallt från Norra Midsjöbanken, att det inte finns någon tid på dygnet där vi inte får in fartygstrafikbuller på ganska höga nivåer. Vi riskerar att höja bakgrundsnivån i havet över där djuren kan kommunicera, navigera, upptäcka hot och leta efter mat, säger han.

Enligt Mathias Andersson finns det idag inget regelverk för undervattensljud om det inte handlar om konstruktionsbuller. IMO, the International Maritime Organization, kom ut med frivilliga riktlinjer 2014. Men utifrån dessa har inte mycket förändrats vad gäller exempelvis fartygsutrustning som leder till minskat buller.

– Men det finns smarta åtgärder man kan göra både när det gäller hur man kör och framför allt service av ett fartyg, det är helt avgörande för hur mycket det väsnas, säger han.

För att få ned bullernivåerna krävs enligt Mathias Andersson internationella regleringar. Samtidigt finns exempel på lokala försök. I hamnen i Vancouver, Kanada, finns en mätstation som fartyg kan passera och utifrån det få ett certifikat över bullernivån som kan ge rabatt på hamnavgiften om fartyget ligger under en viss ljudnivå.

Vidare finns EU-projektet JOMOPANS (Joint Monitoring Programme for Ambient Noise North Sea) som syftar till att mäta ljud i Nordsjön. Den svenska mätstationen

finns, sedan början på november 2021, utanför Vinga, som i framtiden kan fungera likt den i Vancouver.

Samtidigt sker inom IMO just nu, efter beslut i somras, en översyn av de frivilliga riktlinjerna som ska uppdateras.

Värdefulla naturområden

Ett annat aktuellt exempel på arbete om sjöfartens miljöpåverkan pågår inom den så kallade Osparkonventionen – Konventionen för skydd av den marina miljön i Nordostatlanten. Verksamheten syftar till att skydda miljön i Nordsjön, Skagerrak och Kattegatt. År 2023 ska gruppen presentera en rapport om ”den samlade påverkan på havet från sjöfart”.

Relaterat till havet och miljön nämner Ida-Maja Hassellöv också kopplingen till så kallade Natura 2000-områden, alltså värdefulla naturområden som sedan 30 år tas fram inom EU i syfte att bidra till biologisk mångfald.

– Graden av skydd, samt hur stora områden som behöver skyddas, är något som behöver diskuteras, säger Ida-Maja Hassellöv. **ON**



Svenska bilder gick hem hos finsk jury

Historien upprepade sig vid Nordiska fototävlingens final i Finland. Precis som förra året, fick mötet ske digitalt och precis som då tog Sverige fyra av de fem prisplatserna i den traditionella fototävlingen.

TEXT JIMMY ERIKSSON, SJÖFARTSVERKET SJÖMANSSERVICE

HELSINGFORS FEBRUARI 2022

Fredagen den 4 februari avgjordes sjöfolkets stora fototävling, som under 2021 samlade in totalt 760 bilder från 136 deltagare. Finland stod som värdland för finalen, som även den här gången fick hållas över videolänk. Hanna Weselius, fotojournalist och universitetslektor i fotografi vid Aalto-universitetet, och Tiina Mertanen, chef för museitjänsterna vid Finlands Nationalmuseum och Finlands kulturarvsverk (inklusive Finlands sjöfarts-

museum), utgjorde juryn, vars uppdrag var att kora fem vinnarbilder från de 75 bidrag som tagit sig vidare från de nationella tävlingarna.

Arrangören Sjömansservicebyråns vd, Sampsa Sihvola, agerade teknikansvarig under finalen och redogjorde för hur tävlingen gått till:

– Vi lät juryn få tillgång till bilderna en vecka innan finalen. På så sätt kunde de, i lugn och ro, gå igenom bilderna. När sedan bedömningen skulle göras använde vi Adobe Lightroom och lät juryn göra

urvalet där, med hjälp av funktioner för kategorisering och poänggivning.

Juryn berättade vidare att de arbetat med olika teman i urvalsarbetet. De sorterade till exempel landskapsbilder, isbilder och djurbilder för att enklare kunna göra urvalet. Arbetet var tufft och det var svårt att välja ut endast fem bilder bland alla vackra fotografier.

– Bilden med fiskebåten framför vindkraftverken fångade direkt min uppmärksamhet och var en favorit sedan dess, sade Tiina Mertanen varpå Hanna Weselius instämde. **JE**

Nordiska Fototävlingen för Sjöfolk är ett samarrangemang mellan Sjöfartsverket, Sjöfartsdirektoratet, finska Sjömansservicebyrå, Sea Health & Welfare och Sjömannablaðið Víkingur. Tävlingen för 2022 har redan startat och pågår hela året. Läs mer på www.seatime.se/fototavling

2:a pris



N1 – "Fishermen returning to port" – Richard Jensen, Safety Officer, National Geographic Explorer, Sverige

Juryns motivering: En lugn och vacker bild där de majestätiska vindmöllorna balanserar och visar mänsklighetens prestationer. Bilden visar en traditionell fiskebåt i ett nytt industriellt maritimt landskap.

N2+SE2 – "At arm's length" – Jörgen Språng, Kockstuart, Bit Okland, Sverige

Juryns motivering: En klassisk svart/vit komposition som visar arbetet till sjöss. Det är lätt att känna lukten av motorolja och svett och att höra svordomarna.

N3 – "Fullträff" – Johan Nilheimer, Befälhavare, M/S Roslagen, Sverige

Juryns motivering: Ett vackert fångat avgörande ögonblick. Ett klassiskt skärgårdsfartyg som visar den marina trafikens levande arv.

N4+SEHO – "Breaking the ice" – Luka Jonasson, Matros, Norseia Fighter, Sverige

Juryns motivering: En fascinerande vy från fartygets för, som visar både himlens djup och det frusna havets yta.

N5 – "Matros vs rigg" – Denny Flögstad, Bosun, Njord Viking, Norge

Juryns motivering: En harmonisk bild av en vilostund, där kontrasten mellan människa och teknologi porträtteras på ett balanserat sätt. Vi kan inte låta bli att undra om han surfar runt på nätet eller skriver poesi, där han sitter.

3:e pris



4:e pris



5:e pris



Multiple sea research projects ongoing

The impact of shipping on the marine environment is being given more attention than ever. Several studies are now underway in different areas of research.

TRANSLATED BY ALAN CRANMER

“Shipping will have to accept increased requirements for sustainability, it’s inevitable,” says Ida-Maja Hassellöv, assistant professor at Mechanics and Maritime Sciences at Chalmers University of Technology in Gothenburg.

The various impacts of emissions in the oceans are now being given more international attention. The UN decade of marine research between 2021 and 2030 is now underway, which will highlight the benefits of the oceans for mankind.

“Swedish shipowners are generally in the forefront with respect to environmental awareness, but their ships are only a small fraction of the total, even in Swedish waters,” says Ida-Maja Hassellöv.

“We need to understand conditions in the sea much better, and even though we have monthly monitoring programmes in Sweden when the Swedish Meteorological and Hydrological Institute takes samples, a lot happens between those samples. We need to have more data and improve satellite measurements to get better information, because marine requirements are increasing,” she says.

Sensors on new installations

The collection of more data seems to be on the move internationally. In Canada, for example, they are putting environmental sensors on new installations at sea, such as submarine cables, in order to create a larger network of collection points.

“We now know that we have affected the sea beyond the level of what is sustainable. This applies not only to pollution and eutrophication, but also to overfishing and climate change effects.”

According to Ida-Maja Hassellöv, this applies to what is called “the other CO₂ problem”: when the level of carbon dioxide increases in the atmosphere, more of it is dissolved in the sea. In this way, the oceans help to stabilize the climate, but at the same time it leads to the acidification of seawater.

“Seawater acidification and the rise in

sea temperatures have already had a major impact on the earth’s coral reefs, for example, and it is difficult to predict what far-reaching consequences there may be when such large systems are affected,” she says.

Bottom paint, noise and scrubbers are some examples of pollution from shipping. Scrubbers – her area of specialization – are the devices that wash a ship’s exhaust gases with sea water to reduce sulphur oxide emissions into the atmosphere, but which release pollutants into the sea instead.

“Scrubbers are a rather sad story. Instead of reducing environmental impact, which was the purpose of the new global sulphur regulations, emissions into the sea have increased.”

Just over a year ago, Ida-Maja Hassellöv led a large group of researchers in the International Council for the Exploration of the Sea (ICES) who summarized the scientific basis for the environmental impact of scrubbers. The report led to a recommendation from ICES that ships should not discharge their scrubbing water. According to the researchers, water from the scrubbers is “very acidic and may contain other pollutants such as heavy metals or environmental toxins”.

“Water from the scrubbers is a potent toxic mixture that can affect the development of many organisms or, in the worst case, lead to their death. Several studies indicate that larval stages of zooplankton, a vital part of the food chain, are particularly sensitive to scrubber water,” she says.

Cod disturbed by ships’ noise

Noise is one aspect of marine pollution that has been given attention in the last 20 years. Since 2010/2011, noise has been included in the Swedish Marine Environment Ordinance, based on the EU Marine Environment Directive, which obliges EU countries to monitor sound levels in their seas. The Swedish environmental monitoring programme started in 2015 and the

Swedish Maritime Administration has commissioned the Swedish Defence Research Agency, FOI, to record underwater noise in three locations: outside Sundsvall, at Norra Midsjöbanken and outside Gothenburg.

“We examine the sound statistically. Variations, for example, could be the result of a particularly windy winter, when the general noise level will increase even if shipping frequency does not,” says Mathias Andersson, first researcher and marine biologist at FOI.

The study of ocean noise pollution is very complex to analyse because the sea has sounds from so many different sources, including winds, waves and animals. Separating what comes from human activities like shipping, infrastructure construction or wind turbines is not easy.

“We work with different analytical tools to break down the various components that the measured sound level consists of,” he says.

According to Mathias Andersson, it has been internationally established that noise caused by human activities is a problem for animals in the sea. Marine mammals such as seals and porpoises can suffer permanent hearing damage when they are exposed to very high noise levels from piling, for example. Loud continuous background noise from ships can make it difficult for fish, such as cod, to communicate.

According to Mathias Andersson, there are currently no regulations on underwater noise apart from construction noise. IMO, the International Maritime Organization, issued voluntary guidelines in 2014, but not much has changed in terms of ship equipment that could reduce noise levels.

“But there are smart measures you can take in terms of how a ship is operated and serviced which are absolutely crucial for how much noise it generates,” he says.

International regulations are required to reduce noise levels, but there are examples of local experiments. The port of Vancouver, Canada, has a measuring station where ships can obtain a certificate of their noise level, which can lead to a discount on the port fee if the level is low.

This is a translation of the article
on page 26-27.

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



TEGEFJÄLL

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

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

*inklusive städning



SÄLEN

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

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



STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

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



IDRE

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

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

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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



Sjöbefälsföreningen
– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

08-518 356 00

sbf@sjobefal.se

Verkställande direktör

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

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

KLUBB 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@portlulea.com

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

Niclas 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
Jesper Svensson (kontaktperson)
tel: 070-691 16 20 e-post sbf.sjofartsverket@sjobefal.se

SJÖVÄGEN

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

Thomas Ravalid (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 ttlineklubben@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

70% för 0 kr.

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



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 Sporrång erbjuda ringar av högsta guldsmedskvalitet:



Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 11 199:-
Sjöingenjöringen, 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.

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.

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 köptygghet lämnas ett års kvalitetsgaranti mot eventuella fabrikationsfel.

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

Margareta & Rickard Zedelers 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 FEBRUARIKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 1/2022

AR KLAVS TROSKI BIEK		B	TROD MANDE LA	TAGIT MARK NAGRA	L	ÅR NÅSTAV FÖRSTORDA ALL ÅNGSLAV	BALJA JAG	K	REPETERANSET BEKRI ARMY LAG	PICK LURET	A	DATOR SPELS SENSE	DIMEN ROVN PA NATUR RIGGE	A
GAR FRAN MIV TILL RING		E	KERN	LE	DB	ROSK	S	K	ER	LA	S	TER	EN ELEV DALLAS	
PÖRE ÄN GELES		L	OS	AR	VS	OF	T	AN	DE	N	NU			
FÖR TRÄ NING SAS AV SÄSSAN		L	OS	AR	VS	OF	T	AN	DE	N	NU			
STOR MARK		S	P	INA	RE	NO	S	AG	OL	I	K			
KÖML BATTE TIL		R	U	T	J	O	A	S	A	G	O	L	I	K
KÄ		M	P	A	S	K	I	D	S	P	E	T	S	E
IÖR NITE PUI RÅ AV GLÄSS		C	I	D	E	T	G	R	A	N	N	E	T	E
KAN NÄN TER BRA		K	Ä	K	E	B	A	N	A	L	L	A	N	D
VET		T	S	K	Ä	L	A	K	R	Y	L	L	A	R
PLAN		N	I	V	A	G	A	T	A	V	K	O	M	M
HAR SIN TJÄNST GÖRNING PÅ SPÅRET		T	A	G	P	E	R	S	O	N	A	L	E	S

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Maria Bäck
Jakobstad

Anders Eriksson
Bureå

Anders Wikström
Uddevalle

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefälen
gratulerar!

ÖVA PÅ RIKTIGT I ÖPPET HAV

GÖTEBORGS & STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

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

BOKA ENKELT DIN STCW-KURS ONLINE



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