

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 6 OKTOBER 2021 ÄRGÅNG 10

NYHETER

**Så tycker skattepolitikerna
att sjöfarten ska räddas**

INTERVJU CANDELA

**Är bärplansbåtar
framtiden?**

KULTUR/HISTORIA BOKMÄSSAN

**Sjöfarten höll sin
egen bokmessa**

REPORTAGET

OSTINDIE- FARAREN SEGLAR IGEN

PEDER RANNEMALM
ANSVARAR FÖR ATT UTFODRA
80 BESÄTTNINGSMEDLEMMAR

TEMA

BREXIT

• FÖRÄNDRAR SJÖTRAFIKEN • RISK ATT FÖRETAG RATAR STORBRIANNIEN • MER ORO FÖRE ÄN EFTER

Den utlandsflaggade arbetsmarknaden behövs!

OKTOBER

Äntligen börjar ljuset skådas i tunneln, lättnader i Coronarestriktionerna och med detta följer många positiva tongångar. Flera av våra färjor börjar sakta få fler passagerare och de tillåts också att ta fler, många rederier typ Wallenius Sol och Finnlines verkar försiktigt optimistiska och vi gläds åt dessa glada signaler. Tyvärr har vi också en del problem som hänger kvar i spåren av Corona. Eländet med av- och påmönstringar och olika länders karantänsregler som ställer till stora bekymmer på många olika sätt för sjömän runt om i världen. Ett av bekymren för våra svenska sjömän som seglar på de så kallade Int-avtalen är ovissheten om hur Skatteverket kommer att hantera toklånga resor och karantänsinläsningar på hotell runt om i världen. Är detta tid som får tillgodoräknas i dagar utomlands eller jämställer Skatteverket detta med de dagar sjömannen får vara hemma på kompensationsledighet hos familj, släkt och vänner?



MIKAEL HUSS

Frågan var bland annat uppe då Blå Tillväxt hade ett webinarium med skatteutskottet och undertecknad förklarade problemet. Politikerna har förståelse för detta, men om de nu har förståelse för våra problem varför får vi då inga besked? Varför måste våra sjömän leva i ovisshet? Sjöbefälsföreningen har följt upp mötet med ytterligare information och vi väntar med spänd förväntan på någon typ av reaktion, inget ännu. Så det blir till att kontakta berörda på nytt och begära svar på våra frågor.

Apropå besked och det här numrets tema, Brexit, så har vi nu i alla fall fått ett besked från Skatteverket. Storbritannien räknas från och med i år, 2021, som tredje land. Detta innebär att de svenska sjömän som haft en brittisk arbetsgivare och använt sig av 183-dagarsregeln inte längre kan omfattas av skattebefrielse i enlighet med inkomstskattelagen, även om övriga villkor uppfylls. En arbetsgivare

med säte i UK räknas alltså inte som en EU- eller EES-arbetsgivare längre och då faller ett av de tre kraven som måste uppfyllas. Nu talar vi kanske bara om cirka 50 personer, så i det stora hela är detta en piss i Mississippi, men för de berörda faller hela världen ihop som ett korthus. Ska det sökas nytt jobb i Sverige, ska det flyttas utomlands, kan man klara sig på en nästan halverad inkomst, ja det är säkert många frågor som behöver redas ut.

De senaste tio åren har regelverket kring 183-dagars mer och mer begränsats. För tio år sedan hade vi över 1 000 svenska befäl som jobbade på det här avtalet, idag är det bara runt 300 kvar, och det minskar hela tiden. Det här är människor som vill göra rätt, som anstränger sig för att följa reglerna, men vi märker en stor uppgivenhet när det ibland blir näst intill omöjligt att lyckas. Den utlandsflaggade arbetsmarknaden har varit ovärderlig för svensk sjöfart, den har varit en rekryteringsmagnet, den har öppnat en betydligt större och bredare arbetsmarknad för sjömännen samtidigt som det har varit en möjlighet för arbetsgivare att kunna ha svenska sjömän på utlandsflaggade fartyg. Nybakade sjömän, framförallt sjöbefäl, har haft större möjlighet att hitta sitt första arbete där de kunnat skaffa sig erfarenhet, kompetens och sjötid. Något som kommer den svensklagade handelsflottan tillgodo, då svensk arbetsmarknad ofta söker mer erfarna sjömän. Det har också fungerat som en bra buffert för att undvika arbetslöshet hos svenska sjömän under tider av lågkonjunktur när svenska rederier tvingats dra ner på verksamheten.

Först och främst handlar det om några få justeringar i Skatteverkets tolkningar av lagen för att förändra nuvarande Coronaläge för en hel bransch. Tyvärr måste det nog till en lagändring om problemen ska försvinna helt, vi har hela tiden fått backa för Skatteverkets striktare tolkningar och nu måste ett totalt omtag göras. Sjöbefälsföreningen har tidigare framfört önskemål om att ändra begreppet oceanfart till begreppet fjärrfart, vilket redan används inom skattelagstiftningen. Skillnaden är att oceanfart innebär, med de senaste tolkningarna från Skatteverket, att du överhuvudtaget inte ens får passera europeiskt vatten, medan fjärrfart tillåter dig att resa in i Europa. Ett besked från finansministern var att det inte var aktuellt just då. Vi känner tyvärr igen det svaret, det låter som den utvärdering av tonnageskatten som utlovades "när det gått några år", det låter som den översyn av det nordiska dubbelbeskattningsavtalet som också skulle ha skett.

Inga frågor som berör sjömän och sjöfart verkar vara aktuella just nu. Vakna nu alla politiker och hjälp oss ta de beslut som branschen behöver!



4



sjöbefälen Nr 6

04 Nyheter

Så tycker skattepolitikerna att sjöfarten ska räddas
Sjöfartens utsläpp kommer tredubblas om inget görs
Finnlines flaggar in

10 Fackligt

Har vi ett skydd för våra fackliga rättigheter?
Vice ordförande har ordet

12 Reportaget: Ostindiefararen

Ostindiefararen *Götheborg* får nytt liv

16 Intervjun: Framtidens sjöfart?

Candela har specialiserat sig på eldrivna bärplansbåtar

20 Tema: Brexit

Brexit förändrar sjötrafiken
Mer oro före än efter Brexit
Risk att företag ratar Storbritannien

28 Kultur/historia: Alternativ bokmäss

Sjöfarten höll sin egen bokmäss

30 In English: Brexit

Effects of Brexit on shipping



12



28

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 9 Utgivningsdag 8 oktober 2021

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofie 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 2020

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

Framsidesbild Peder Rannemalm jobbar som kock på Ostindiefararen. Foto Linda Sundgren

TS-kontrollerad upplaga 6 400 ex

MEDLEM AV 

Så tycker skattepolitikerna

Efter att ha släppt en rapport om stämpelskatten höll Blå Tillväxt ett webinarium med riksdagens skatteutskott i början av september.

– Svensk sjöfart är inte utrotningshotad, men rödlistad. Mer svenskflaggad sjöfart ger ökade intäkter och fler jobb, sa Rikard Engström, vd för Svensk Sjöfart, i sitt inledningsanförande. TEXT SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM SEPTEMBER 2021

Blå Tillväxt, som är ett samarbete mellan Sjöbefälsföreningen, Seko sjöfolk och Svensk sjöfart, släppte i början av september en rapport om stämpelskatten. Just nu betalar alla fartyg som flaggar in till svensk flagg en skatt på 0,4 procent av pantbrevet, vilket kan bli betydande summor. Som exempel anges bland annat nybyggda *Viking Glory* som kostat 1,9 miljarder kronor att bygga, vilket ger en stämpelskatt på cirka 7,6 miljoner kronor. Jämförbara länder har inte någon stämpelskatt och det blir därför en konkurrensnackdel för Sverige.

I en enkät som redovisas i rapporten, gjord bland Svensk Sjöfarts medlemmar, så menar 73 procent av de svarande att stämpelskatten är ett mycket eller ganska stort hinder för att flagga svenskt.

Blå Tillväxt vill istället ersätta stämpelskatten med en lägre avgift som endast är till för att täcka de administrativa kostnaderna som kommer av en inflaggning. Eftersom så få rederier flaggar in till Sverige så är statens intäkter från den nuvarande skatten blygsamma, enligt rapporten ligger de på i snitt 7,4 miljoner kronor per år under perioden 2017–2020.

Efter att rapporten släppts höll Blå Tillväxt ett webinarium med skatteutskottet för att lyfta frågan och höra vad de anser är viktigast för att stärka sjöfarten:

– Vi vill att sjöfarten ska öka, vi vill flytta över godstrafik från vägar till fler fartygs-transporter. Vi har infört tonnageskatten. Vi vill se att våra farleder klarar av att hantera de fartyg som behövs. Vi vill se till att Sjöfartsverket klarar av sitt arbete för att stötta sjöfarten, och vi behöver byta ut isbrytarna, säger Patrik Lundqvist (S).

– Jag instämmer i det som är sagt. Om

man tittar på rapporten så finns en del trovärdighetsproblem, tonnageskatten blev inte den framgång som branschen var övertygade om att den skulle bli. Sen säger man att det beror på andra saker, och det här med stämpelskatten kan ju vara en sån sak. Jag utgår från att Socialdemokraterna är beredda att åtgärda detta, vi är beredda att göra det. Det har blivit administrativt väldigt krångligt att jobba inom sjöfarten. Vi har haft ett antal frågor kring beskattningen av de som arbetar inom sjöfarten. Vi tog ett utskottsinitiativ för att rätta till, men det röstades ner av S och C och andra. Jag tycker att en stämpelavgift är ett intressant förslag, säger Niklas Wykman (M)

– Vi har förslag för att stärka sjöfarten. Fler ska kunna omfattas av tonnageskatten, vi vill återställa nettomodellen, se över regelverket för inre vattenvägar och för lotssystemet, se över Sjöfartsverkets organisation, införa miljöstyrande farledsavgifter och ha fungerande infrastruktur runt hamnarna, säger Erik Westroth (SD).

– Det är strategiskt viktigt att ni tar fram en sån här rapport tillsammans. Politiken måste skapa långsiktighet och skapa regelverk som är jämförbart med jämförbara länder. Rätt hanterat så kan sjöfartssektorn bidra till att stärka det svenska näringslivet. Det är fem år sedan tonnageskatten infördes och jag tycker att nu är det dags att se över den och ta ett omtag, säger Per Åsling (C).

– KD har lyft ett antal frågor vad gäller sjöfarten. Förändringar av skatter, översyn av tonnageskatten, nya isbrytare, inre vattenvägar, översyn av antalet hamnar. Vi är positiva till en översyn av godsverksamheten och att muddra strategiska hamnar. För oss är sjöfarten ett stort och viktigt område, säger Magnus Jacobsson (KD).

– Jag hör bland mina kollegor i skatte-

utskottet att vi är ganska överens. Vi behöver stärka den

svenska sjöfarten. Om Sverige är det enda nordiska landet med stämpelskatt så behöver vi göra något åt det. Isbrytarflottan behöver förnyas, inre vattenvägar behöver ses över och omlastningskapaciteten förbättras. Och vi behöver titta på hur sjöfarten ska kunna göra den gröna omställningen och om stämpelskatten står i vägen för det så är jag inte främmande för att titta mer på det, säger Gulan Avci (L).

Tankar kring stämpelskatten

Nästa fråga som Rikard Engström ställde var, hur tänker ni kring stämpelskatten?

– Stämpelskatt finns inte enbart på fartyg, vi har det också på fastigheter, på två procent, och flyg, på en procent. Totalt sett drar stämpelskatten in 12,7 miljarder. Det är alltid svårt att, när det gäller internationell verksamhet, göra det rättvist både internationellt och inom landet. Men man måste fundera över, var tar vi pengarna ifrån? Någon måste faktiskt betala det här, säger Patrik (S).

– Vårt besked är att vi kan tänka oss att gå vidare med detta. Det verkar vara en skatt som hindrar framtida skatteintäkter, säger Niklas (M).

– När det gäller stämpelskatten så är fastigheter och tomter svåra att flytta. Flygplan flaggas ut. Det är inga stora summor från fartygen. Kan vi få fler svenskflaggade fartyg så kan de ställas till Försvarmaktens förfogande i händelse av ofred, säger Erik (SD).

– Stämpelskatten i dess utformning, för sjöfarten, är direkt kontraproduktiv. Vi har behov av en grön sjöfartsstrategi. Från C:s sida tar vi gärna över bollen och tittar över vad som kan göras, säger Per (C).

– Sen 2018 har vi haft med det i våra motioner, att den ska avskaffas eller omvandlas till avgifter. Alla talar om överflyttning av gods, men ändå har vi straffavgifter, säger Magnus (KD).

– Alla låter som att man ser problemet och vill lösa det. Jag tycker att det är kontraproduktivt. Efter två år av pandemi och krispaket så tycker jag att vi borde kunna satsa på näringslivspolitik. Sen är det klimatomställningen, hela branschen behöver ställa om till grönt, säger Gulan (L). **SC**



Sjöbefälsföreningen driver frågan om 183-dagars regeln

Sjöbefälsföreningens medlemmar som jobbar på utlandsflaggade fartyg har haft det extra tufft under pandemin. Stängda gränser har försvårat resor och krav på karantän har lett till ohållbart långa perioder borta från hemmet. Dessutom menar Skatteverket att karantänstiden inte får räknas med i de 183 dagar som man måste vara borta från Sverige för att uppfylla reglerna för skattefrihet i den så kallade 183-dagarsregeln.

Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss tog upp problemet med politikerna under webinariet med skatteutskottet:

– Ett av de nya problemen är att sjömannen måste vara ombord på fartyget under minst 183 dagar. Det räcker alltså inte att som sjöman befinna sig utanför Sveriges gränser. Det här är diskriminerande jämfört med personer som lyder under 6- och 12-månadersreglerna, de behöver inte fysiskt befinna sig på sin arbetsplats för att uppfylla de reglerna.

– I kölvattnet av pandemin har det uppstått nya problem, till exempel de

olika ländernas karantänsregler, som gäller både på ut- och hemresan. Det har inneburit att våra medlemmar är borta 7-9 månader per år, men de riskerar ändå att inte komma upp i 183 omborddagar. Den enskilde sjömannen är helt maktlös och kan inte på något sätt påverka fartygens rutt.

– Vi skulle vilja ha en ny 3:12 så att sjömännen åter kan få en möjlighet att konkurrera internationellt.

Politikerna reagerade starkt på denna beskrivning och uttryckte en önskan att göra något åt problemet:

– Det här låter inte alls bra. Jag har fått en sån här fråga på mail, som jag skickade vidare till Skatteverket, och de påstod att karantänstid skulle kunna räknas in eftersom Corona var en force major.

Men om det inte stämmer så har jag gärna mer kontakt med er och reder ut vad det är som gäller och om vi behöver göra något, säger Patrik Lundqvist (S).

– Vi har lagt ett utskottsinitiativ som röstades ner, men ifall Patrik och andra

är intresserade så väcker vi gärna liv i det igen. Det här är orimligt för både de som jobbar och de som bedriver företag, säger Niklas Wykman (M).

– Jag vill flagga för att vi nog behöver se över hela det nordiska skatteavtalet. Att bara lyfta fram en enskild fråga kommer inte att lösa några problem, säger Gulan Avci (L).

– Rätt beskattning av juridiska, som fysiska, personer är jätteviktigt. Vi ställer oss bakom Moderaternas förslag om att se över den här domen i Högsta förvaltningsdomstolen. Vi tycker absolut att man ska göra en översyn, säger Eric Westroth (SD).

– Vi är fullt beredda att följa med Moderaterna, efter att vi har tittat på texten. Kan man i skatteutskottet komma vidare med detta så tror vi att det är positivt. Jag delar Liberalernas uppfattning att det är bra med breda lösningar, men ibland är det detaljer som krånglar. Vi tycker att det här är riktigt illa för sjömännen, säger Magnus Jacobsson (KD).

NOT A GIANT BUT A LEADER

FURETANK

Hybrid solutions for electric power supply system

READY FOR SHORE POWER DURING PORT STAY

FURE VITEN HYBRID SOLUTION

DELIVERY 2021

READY FOR SHORE POWER DURING PORT STAY

FURE VINGA HYBRID SOLUTION

DELIVERY 2020

2019

FURE VEN HYBRID SOLUTION

2018

FURE VALÖ HYBRID SOLUTION

FURETANK.SE

THE NEXT GENERATION DUAL-FUEL TANKER IS ALREADY HERE

ENVIRONMENTAL CARE WITH QUALITY

Vetenskaplig artikel:

Sjöfartens utsläpp kommer tredubblas om inget görs

Om 30 år ska EU:s ekonomi vara klimatneutral. Samtidigt fortsätter utsläppen från den globala sjöfarten att öka och beräkningar från IMO visar på en tredubbling fram till år 2050. För att bryta den negativa trenden krävs kraftfulla politiska beslut. Det visar en vetenskaplig artikel som nyligen publicerades vid Linnéuniversitetet. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO LINNÉUNIVERSITETET

KALMAR SEPTEMBER 2021

Sjöfarten växer och står i dag för cirka 75 procent av världens godsflöden. Normala år, utan pandemi, reser också en stor mängd passagerare och kryssningsresenärer med fartyg. Med ökande sjötransporter stiger också utsläppen från branschen och sedan början av sjuttio-talet har sjöfartens utsläpp av växthusgaser fördubblats. Enligt IMO (International maritime organization) kommer den trenden att hålla i sig och fram till år 2050 väntas sjöfartens utsläpp mer än tredubblas jämfört med 2020 års utsläppsnivåer. De här siffrorna presenteras i den vetenskapliga artikeln A global review of air pollution policies, their scope and effectiveness, som publicerades i september.

– Målen om nollutsläpp kan inte uppnås om man inte får sjöfarten med sig, det kommer bli väldigt svårt ändå, säger Stefan Gössling, forskare i turismvetenskap vid Linnéuniversitetet. Nu räknas varje kilo och då kan vi inte ha en bransch som ökar utsläppen istället för att minska dem.

Forskarna bakom artikeln har studerat de politiska initiativ, lagar och bestämmelser som reglerar utsläppen från sjöfarten runt om i världen. Granskningen visar att inget av det som gjorts hittills är utformat för att begränsa sjöfartens totala utsläppsmängd. Det tycks heller inte finnas något hårdare politiskt tryck globalt för en omställning till koldioxidsnåla bränslen

eller införandet av ny miljöteknik i fartygen. Men enligt Stefan Gössling finns lösningen på sjöfartens utsläppsproblem heller inte att finna i globala överenskommelser.

– Det är nästan omöjligt att hitta en global struktur för det här. Även om man skulle lyckas komma överens inom IMO skulle resultaten bli otillräckliga, säger han.

Beslut på nationell nivå

Han förordar istället kraftfulla politiska beslut på nationell och regional nivå, för att åstadkomma en förändring. Enskilda länders miljöpolitik kan få betydande konsekvenser på utsläppen liksom överenskommelser inom ramen för regionala samarbeten, som exempelvis i EU.

– EU sticker ut som den region i världen som engagerar sig mest i klimatfrågan. Många är rädda för vad det kostar, men jag tror att vi istället kommer att tjäna på det. Allt som känns dyrt och upplevs som bromsklossar i dag kan komma ut i ett helt annat perspektiv om tio år, säger Stefan Gössling.

Även lokala initiativ, som hamnars ageranden, kan göra stor skillnad, framhåller Stefan Gössling. Det kan handla om installationer för anslutning till landel liksom att göra det dyrare för fartyg med omfattande utsläpp att anlöpna en hamn.

– Ta Rotterdam som exempel. Nästan hälften av Europas konsumtion går via Rotterdam och om de skulle säga att ”ni får inte lossa ert gods här om ni inte upp-



Stefan Gössling, forskare i turismvetenskap vid Linnéuniversitetet.

fyller våra hårda miljökrav”, kommer rederierna att snabbt tänka om och försöka anpassa sig.

Och enligt Stefan Gössling är det viktigt att sjöfarten agerar nu.

– På de fartyg som byggs för dieseldrift i dag kommer det vara omöjligt att nå nollutsläpp 2050, om man inte byter ut bränslet under tiden. Hur möjligheterna till det ser ut skiljer sig mellan olika fartyg eftersom de inte byggs i serier, som man gör med flygplan.

Behövs databas för utsläpp

Stefan Gössling säger att det också skulle behövas en databas för registrering av sjöfartens utsläpp som gör det möjligt att följa utvecklingen och öka kontrollen. Men även rederierna behöver ta ett större ansvar.

– De måste ställa sig frågan hur de som företag ska planera för att nå nollutsläpp om 30 år. Rederierna behöver också tänka om när det gäller skärpta utsläppskrav och välkomna dem istället för att motarbeta dem. Det finns en tendens att andra sektorer går före och minskar sina utsläpp i snabbare takt än sjöfarten. Därmed riskerar sjöfartens relativa andel av utsläppen att öka på sikt. **L S**

APROPÅ FINANSIERING AV NYA ISBRYTARE:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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



ACCEPT
Försäkringar



www.accept.se/sjobefal

Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

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

Prisexempel: 206 kr

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

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

Finlines flaggar in

Finlines kommer att flagga in ropax-fartyget *M/S Finnclipper* i mitten av november. *Finnclipper* kommer att ha basort i Malmö och trafikera södra Östersjön. Totalt handlar det om 25 befälstjänster som ska tillsättas, och rekryteringen har påbörjats. *Finnclipper* flaggades ut från Sverige för cirka 3,5 år sedan och har gått i bareboat-charter under cyprisk flagg, men kommer nu tillbaka till Sverige.

– Det är positivt både för oss i Finlines och för svensk sjöfart, att vi äntligen får tillbaka ett fartyg under svensk flagg, säger Fredrik Nylund, klubbordförande för Sjöbefälsföreningens klubb i Finlines.

Förslag: Staten ska äga Gotlandsfärjorna

Trafikverket har gjort en utredning av hur Gotlandstrafiken ska bedrivas i framtiden, och kommit fram till fyra olika modeller av ägande och drift av trafiken, från helt upphandlad trafik till helt i statlig regi. Trafikverkets förslag är modell två, som är en kombination av statligt ägda fartyg och upphandlad drift. Den modellen bedöms ge ökad möjlighet till konkurrens och lägre kostnader för staten.

– Om modell två införs behöver staten hantera fartygen i ett eget rederi och vår utredning visar att både Sjöfartsverket och Trafikverkets färjerederi har förutsättningarna för det. Utifrån att Sjöfartsverket redan idag har en stor rederiverksamhet och hanterar ett flertal fartygstyper, bedömer vi att deras förmåga är något bättre än Trafikverkets. De får i så fall ansvar för design, byggnation och förvaltning av fartygen. För att gå vidare med att byta modell behövs ett regeringsbeslut, säger Bengt Olsson, presschef på Trafikverket, i ett pressmeddelande.

Amorella får sjösäkerhetspris

Besättningen på *M/S Amorella* har fått sjösäkerhetspriset Sea Sunday för sitt agerande under en grundstötning i närheten av Åland i september förra året. Prisnämndens motivering lyder:

”Evakuering av passagerare och besättning från ett passagerarfartyg kräver stor yrkeskunnighet och regelbunden övning i samarbete med olika aktörer. *M/S Amorellas* besättning under ledning av Rune Fellman skötte evakueringen säkert och professionellt. Enligt passagerarnas respons vidtogs räddningsåtgärderna lugnt och på ett sätt som fick passagerarna att känna att de var i trygga händer och att deras evakuering skulle löpa smidigt.”

Sea Sunday inrättades 1997 av de finländska myndigheterna samt organisationer inom yrkes- och fritidssjöfart i Finland.

Rättelse: Saknad bildbyline

I förra numret av Sjöbefälen, nr 5 2021, publicerades en artikel om Sjöfartens kultursällskap. I samband med den artikeln publicerades en bild på Ove Allansson i sjöfartsmontern. Den bilden var tagen av Torbjörn Dalnäs, som tyvärr inte fick någon bildbyline till den bilden. Sjöbefälen ber om ursäkt för detta!



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 Sjöräddningssällskapet 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.

Har vi ett skydd för våra fackliga rättigheter?

Idag begränsar och bryter stabila och etablerade demokratier i Europa mot demokratiska och fackliga rättigheter. Finns det en risk för våra fackliga rättigheter i Sverige, vilket skydd har de? Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde går igenom och visar på brister i skyddet.

I hela Europa blåser antifackliga vindar. Två år efter att Viktor Orbán i Ungern tillträtt ändrades den ungerska arbetsmarknadslagstiftningen. Fackets villkor försämrades. Tidigare övervakade facket vad som hände på arbetsplatserna, sen förklarade facket rätten att få information och att förhandla med arbetsgivaren då stora beslut skulle fattas. I Polen, där regeringen angriper demokratin och grundläggande rätt, betonar den centrala fackliga organisationen OPZZ risken för inskränkningar av, och utgör ett värn för, de demokratiska och fackliga rättigheterna.

Vi är inte immuna

Det är uppenbart att det även i Sverige finns starka strömningar av politisk populism som hotar våra demokratiska och fackliga rättigheter. Vi är inte immuna. Vi måste därför bli medvetna om hur våra rättigheter är skyddade.

I vår grundlag, Regeringsformen, slås våra grundläggande fackliga rättigheter fast. Dessa regler utgör grunden för allt fackligt arbete: föreningsrätten – rätten att ansluta sig till facket, förhandlingsrätten, den fackliga strejkrätten, yttrandefriheten, mötesfriheten och demonstrationsfriheten. Riksdagen och regering får inte begränsa dessa hur som helst. Rättigheter finns även reglerade i vanlig lag.

Vad gäller reglerna i grundlag kan idag 51 procent av ledamöterna i riksdagen, i två beslut avskaffa alla rättigheter. Det krävs bara ett extraval eller ordinarie val mellan besluten. Allt detta kan genomföras på 14 månader. Så begränsat är skyddet. Så skört är skyddet för våra fackliga rättigheter. Vanlig lag kan avskaffas direkt med endast ett beslut av 51 procent av ledamöterna i riksdagen.

Vi har litat på folkmakten

Dessa regler visar på en loj inställning till behovet av ett skydd för våra rättigheter och innebär att en snabb förändring kan genomföras som avskaffar det demokratiska samhället och de fackliga rättigheterna på sätt som den politiska populismen gjort i Polen och Ungern.

Vad detta beror på är nog den allmänna okunskapen om våra rättigheter. Troligen en följd av att våra organisationer, politiker och journalister aldrig riktigt värdesatt och inte sett behovet av skydd för rättigheterna i grundlag? Det är nog så att vi inte använt vår grundlag som ett aktivt redskap i den politiska och fackliga kampen. Vår tradition innebär att vi litat på att folkmakten, högt fackligt medlemskap och möjligheten att protestera skulle sätta stopp för en nedrustning av våra rättigheter.

En jämförelse kan göras med USA där det föreligger en ständigt kamp om innebörden av deras grundlag. Journalister debatterar, driver tvister i domstol och massor av artiklar skrivs. De ifrågasätter, utmanar, avslöjar. De kan sin grundlag. Hur många av oss kan den i Sverige?

Tillsatt en utredning

Nu när vi har dessa politiska strömningar så har många insett att det finns en fara i en nära framtid. Med hänvisning till detta har lyckligtvis justitieministern Morgan Johansson tillsatt en utredning som ska föreslå ett utökad skydd för våra rättigheter. Även Centerns Annie Lööf, Moderaterna och Liberalerna har gått ut i stora debattartiklar och krävt ett utökad skydd i grundlag. Vad som behövs är att det måste ta tid och att de flesta i riksdagen ska stå

bakom ändringar i våra grundläggande rättigheter.

- Förslagen är nu att ändringar ska tas i två beslut där minst 75 procent av de röstande riksdagsledamöterna måste acceptera en ändring, inte som nu 51 procent.
- Beslutet måste även som det föreslås tas av ett minsta antal av alla riksdagsledamöter som är närvarande, exempelvis 80 procent av riksdagsmännen måste vara närvarande när beslutet tas (så kallad kvorumregel), detta för att en liten grupp ledamöter inte ska kunna kupa in ändringar. Idag finns ingen sådan regel.
- Dessutom måste det mellan de två besluten hållas ett ordinarie riksdagsval, inte ett extraval. Ett snabbt extraval skulle kunna skapa förödande beslut i en orolig populistisk tid.

Dessa förslag skulle innebära att flertalet partier i riksdagen måste acceptera att en ändring görs och att det tar längre tid att förändra. Under tiden som ett förslag ligger på bordet hinner det informeras om och diskuteras offentligt inför det val som ligger mellan besluten. Detta får då effekten att väljarna får mer tid på sig att bestämma sig för vilket parti de vill rösta på.

Regel mot att avskaffa demokratin

Frågan är om det inte borde finnas en regel i vår grundlag om förbud mot att avskaffa vårt demokratiska statsskick och de grundläggande mänskliga rättigheterna. Sverige är ju en av de äldsta demokratiska staterna i Europa. En sådan regel finns i både Tysklands och Norges grundlag.

Morgan Johanssons utredning från 2020 ska lägga fram ett förslag till beslut i riksdagen. Planen är att ett första beslut om förstärkning av grundlagen ska tas av riksdagen först efter nästa val 2022. Det andra beslutet planeras sen tas efter valet 2026 troligen 2027. Detta innebär tyvärr att ett förstärkt skydd för grundläggande fackliga och andra mänskliga rättigheter kommer att dröja fem år, till tidigast 2026.

Har vi tid med det? **S G**

Vice ordförande har ordet

När jag slår mig ner framför tangentbordet och skall formulera dessa spalter, så vet jag vissa gånger flera månader innan vad jag skall skriva och om vilka ämnen. Ibland har jag till och med en liten lista med ämnen jag betar av, ett efter ett. Vid andra tillfällen så kommer jag på först i skrivande stund på vilket ämne det blir. I dag är en sådan dag, av det senare slaget. Tänkte dela upp dagens spalt i tre delar Irriterad, Fundersam och Glad.

Hade det inte varit för att vi har det system vi har i Sverige med CSN, så hade jag aldrig kunnat läsa vidare efter gymnasiet och läsa till Sjökapten (och även lite annat efter det). Jag hade inte de ekonomiska förutsättningarna att bekosta flera år av högre studier. Även om studierna varit "gratis". Så nu är jag irriterad då det planeras att fördyra för de som redan har studielån för att bekosta studier för dem som läser senare i livet. Detta förslag tycker jag är fel. Självklart kan man ju inte veta vad slutsumman kommer att bli av ett lån, men att höja räntan för att bekosta en annan reform gör mig mycket irriterad. Jag har läst i två omgångar, även funderat på att läsa ytterligare. Men jag har fått planera, ibland med år av framförhållning, för att kunna lyckas läsa vidare och läsa ytterligare. Det är synd att detta förslag fått så lite plats i media (eller så missade jag allt då jag var ombord och jobbade. Då jag tappat kontakten med omvärlden.) Om detta förslag går igenom så tror jag att vi kommer få ut ännu färre från skolorna, då de kanske inte vågar gå in och läsa från första början, med tanke på de eventuella ekonomiska konsekvenserna.

Något som man börjar fundera på nu när samhället är på väg att öppna upp igen, är demokratin inom den fackliga verksamheten. Hur har det fungerat? Har det blivit bättre eller sämre? Skiljer det sig åt beroende på typ av trafik och fartyg? Har digitaliseringen ökat möjligheterna för folk att närvara? Har mötesbegränsningarna motverkat möten,

förhandlingar och oplanerade fackliga diskussioner som kan dyka upp i grupperingar när man minst anar det. Har vi gått framåt eller bakåt? Vad skall vi ta med oss och vad skall vi inte ta med oss? Det har varit många utmaningar. Men nu är de fler, vad har vi lärt oss och kan vi ta tillvara på det bra vi lärt oss? Dessa frågeställningar gör mig fundersam inför framtiden.

Jag blev så glad för ett tag sedan när jag öppnade tidningen VI, augustinumret i år. Där fanns en mycket intressant artikel med sjöfartsanknytning. Ingen tung artikel om utsläpp, sjöfartspolitikerna inom världen/EU eller Corona, utan en mycket kort och informativ artikel med underbara bilder. Jag är glad att jag snubblade över den och att jag fick läsa den. Hoppas att det kommer fler artiklar om sjöfart och alla branscher inom sjöfartsklustret, i tidningsvärlden. Något som visar en annan bild än bara skrov och skorsten, en bild som visar att det finns människor ombord, och att det är ett jättebra yrke. Att det är ett yrke att satsa på och att det inte är som på film; rostigt, skitigt och låg standard för dem ombord. Mer positiv bild av sjöfarten och sjömän efterlyses!



ANNELIE HAMBERG

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.



SOLAR PROTECTION FOR SHIP BRIDGES

www.bergaflex.com | info@bergaflex.com

Ostindiefararen *Göteborg* får nytt liv



Befälhavare August Jansson har varit intresserad av segelfartyg ända sedan uppväxten på Söderöra i Stockholms skärgård, en av två öar där Saltkråkan spelades in. Att få föra befäl på ostindiefararen *Göteborg* under hennes resa till Kina nästa år, är en dröm som han hoppas ska gå i uppfyllelse.

Efter år av finansiella problem och långtgående planer på en permanent uppläggnings har ostindiefararen åter vind i seglen. I slutet av augusti gjorde hon sin första seglats på sex år mellan Göteborg och Stockholm, men den verkliga utmaningen väntar i vår. Då kastar besättningen loss för en sju månader lång resa till Asien, via Medelhavet och Suezkanalen. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM SEPTEMBER 2021

Doften av tjärat trä sticker i näsan när befälhavare August Jansson visar vägen över det nåtade furudäcket till Lilla kajutan, längst bak i fartygets akter. Här brukar man ta emot kungligheter och celebriteter som kommer på besök i hamnarna, berättar han. Men utrymmet används också som kontor av honom själv och överstyrman och på de blanka träborden står bärbara datorer med uppfällda lock, i bjärt kontrast till den övriga inredningen som andas svunna tider.

– Vi brukar sitta här inne och sköta administration och planering, säger August och lägger ifrån sig kaptensmössan på en hylla under ett porträtt av kungaparet som pryder skottet. Det är inte bara romantiskt att vara kapten här och många av mina arbetsuppgifter är desamma som på vilket annat fartyg som helst.

Men även om hans arbete i mångt och mycket liknar det han ägnat sig åt inom tank och roro, är det här allt annat än ett vanligt fartyg. Ostindiefararen är i långa stycken en kopia av förlagan *Götheborg* från 1730-talet, som efter tre resor till Kina gick på grund och sjönk i Göteborgs hamninlopp 1745. Det mesta ombord, från skrov och segel till block och möbler, är tillverkat för hand och med gamla verktyg och tekniker. Som de grova ekplankorna i skrovet som ångades upp i timtal för att kunna formas runt spanten. De otaliga repen som slagits för hand eller det grönmålade möblemanget i Lilla kajutan som specialtillverkats för just det här fartyget.

– Några ritningar fanns inte utan vi fick försöka läsa oss till hur det sett ut ombord i gamla texter från den här tiden. Det var inte alltid så enkelt, men vi har varit noga med att inte göra några avsteg från originalet. Både för att vi vill att det ska vara autentiskt, men också för att vi inte ska tro att vi kan göra saker bättre än de kunde

på den tiden, säger August som själv fått lära sig att både slå rep och sy segel sedan han kom till *Götheborg* för 14 år sedan.

Vissa moderniteter har förstas inte kunnat undvikas, främst kopplat till framdrivning och dagens säkerhetskrav. Däremot har skeppsbyggare och besättning gjort sitt bästa för att dölja och gömma undan sådant som navigationsinstrument, livflottar och brandskyddsutrustning. Exempelvis är gyrokompasset dolt under ett trälock framför den nära nog manshöga ratten. Livbåtarna är skickligt täckta och navigationskonsolen har byggts in i en röd trälåda uppe på soldäck. Bakom konsolen finns en sexkantig kupol i härdat glas i durken med öppningsbara luckor.

– Det här är smart, säger August och öppnar en av glasluckorna i kupolen.

Genom den öppna luckan syns den gigantiska ratten som på grund av sin tyngd kräver fyra besättningsmän vid dåligt väder, men alltid minst två.

– På det här sättet kan vi kommunicera direkt med dem som står där nere och styr, säger August. När besökare får syn på ratten brukar de säga att ”men ni har väl någon joystick som ni kan styra med också”, men det har vi inte. Vi använder bara ratten.

Blev omoderna redan på 1800-talet

En rundtur på *Götheborg* ger intrycket av en väl genomtänkt och stabil fartygskonstruktion, vilket August försäkrar att det också är. Men skeppsbyggarkonsten utvecklades snabbt under ostindiefararnas storhetstid och gamla skeppsbyggaridéer fick snart ge vika för nya.

– Ostindiefararna blev omoderna redan på 1800-talet, säger August. *Götheborg* är visserligen lättmanövrerad men också tungarbetad med stora segel som kräver en stor besättning.

Han går fram till relingen och pekar bort

mot på den vita fullriggaren *Af Chapman* som ligger förtöjd vid Skeppsholmen på andra sidan Strömmen. Hon byggdes 1888 för trafik på Australien, men fungerar numera som vandrarhem.

– *Af Chapman* är större än *Götheborg*, men kunde ändå segla med en betydligt mindre besättning. Framför allt därför att riggen är annorlunda konstruerad med flera mindre segel istället för några få stora som här. Att dra ner på folk var populärt redan på den tiden, säger August med ett snett leende.

Utrustats med maskinrum

Den största skillnaden mellan nuvarande *Götheborg* och originalet, är att hon i tillägg till seglen utrustats med ett maskineri. Men eftersom det inte behövs något utrymme för last fanns det plats för såväl maskinrum som skans med hängkojer för jungmännen under däck. Utrymmet där huvudmaskin är placerad är kompakt, men ljus och rent. Thomas Abrahamsson är förste fartygsingenjör ombord. Han jobbar vanligtvis på Destination Gotlands färjor, men tjänstgör sedan 2012 även på ostindiefararen.

– Vi har inte haft några problem i maskin under resan hit, men det var en hel del jobb innan vi kom iväg, säger han. Mycket här inne var ju nedmonterat för att säljas, men så skulle hon plötsligt gå och då var det bara att börja skruva ihop allting igen.

Maskinrummen är uppdelade på tre separata utrymmen. Utöver själva maskinrummet i aktern finns ytterligare två utrymmen för svart- och gråvatten, bunker och färskvatten längre fram i fartyget.

– För att komma till tankarna behöver man gå upp och genom hela kanondäcket och sedan ner igen. Och så ska det vara. Vi ska ju kunna segla vidare även om det går håll i skrovet, säger Thomas.

Inför avresan till Stockholm har man också fyllt bränsletankarna, som tillsammans rymmer 40 kubikmeter, med ett nytt bränsle i form av biodrivmedlet RME. Men någon direkt skillnad i framdriften jämfört med marin diesel som man körde på tidigare, har bränslebytet inte inneburit, säger Thomas.

– Nej, vi har inte märkt av något hittills i alla fall. Inte annat än att det luktar pommes frites när vi kör.

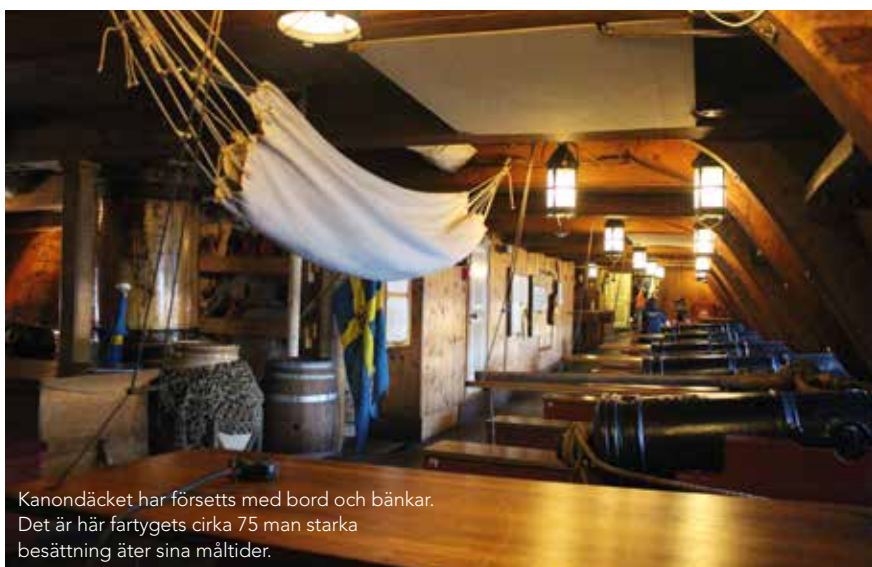
Ett annat avsteg från den ursprungliga inredningen är byssan. Den är relativt liten med bra belysning, god ventilation och en funktionell inredning i rostfritt.



Förste fartygsingenjör Thomas Abrahamsson pejar oljan i maskinrummet. I vanliga fall jobbar han i Gotlandstrafiken.



Intresset för det historiska fartyget är stort bland flanörerna på Skeppsbrokajen, strax nedanför Stockholms slott.



Kanondäcket har försetts med bord och bänkar. Det är här fartygets cirka 75 man starka besättning äter sina måltider.

– Den här byssan är bra planerad och man behöver inte springa så mycket som man måste göra på exempelvis Wallenius fartyg där jag jobbat tidigare, säger Peder Rannemalm som är kock ombord tillsammans med kollegan Ulf Zackrisson, och nu håller på att förbereda middagen.

Alla måste jobba hårt

Besättningen består av 70 till 80 personer, varav 17 är anställda befäl, kokkar, motormän och matrosar. Övriga besättningsmedlemmar är jungmän som betalar för att följa med och arbeta ombord. En enorm besättning med dagens mått mätt, men ändå bara hälften så stor som den var på 1700-talet.

– På den tiden räknade man med ett visst svinn också, det var många som dog i sjukdomar och olyckor, säger August. Men eftersom hon är så tungarbetad är vi helt beroende av våra jungmän för att kunna segla. Många av dem som åker med oss har aldrig varit på en segelskuta innan, men det spelar ingen roll. Man behöver inte kunna något utan bara göra som våra mastskeppare säger.

Däremot måste alla ombord vara beredda på att arbeta hårt och utföra de uppgifter som åläggs dem. Det gäller även den som betalat för att åka med.

– Att söka hit är naturligtvis frivilligt men väl ombord måste man vara med på allt. En del jobb är läskiga och man är uppe i riggen ungefär femtio procent av tiden. En del jobb är äckliga och andra tunga. Man kanske inte uppskattar allt man gör precis när det pågår, och ibland uppstår diskussioner, men efteråt verkar de flesta tycka att det varit en positiv upplevelse att åka med oss, säger August.

”Som att resa med ett rockband”

Ostindiefararen väcker nyfikenhet hos många av dem som passerar förbi i solskenet utmed Skeppsbrokajen. Folk stannar till för att fotografera, filma eller prata en stund med någon av de besättningsmedlemmar som finns nere på kajen för att besvara frågor. På grund av pandemin har antalet ombordbesökare varit betydligt färre än vanligt, men intresset för det historiska fartyget är stort, berättar August.

– Det är lite som att resa runt med ett rockband. När vi anländer kan det stå uppemot tusen personer på kajen och vinka och när vi har öppet skepp kan det vara sex- till sjutusen besökare om dagen.

Vi slår upp tält på kajen och säljer souvenirer. Vissa ombord tycker att det är lite jobbigt med all uppståndelse, men jag uppskattar det. Efter all kärlek vi lagt ner på fartyget är det otroligt roligt att få visa upp henne och jag känner mig väldigt stolt över henne.

Uppväxt i skärgården

Att August blev befälhavare på just *Götheborg* är inte någon tillfällighet. Redan under uppväxten på Söderöra i Stockholms norra skärgård, som tillsammans med systerön Norröra var inspelningsplats för Astrid Lindgrens Saltkråkan, började han intressera sig för sin hembygds historia och de gamla segelfartygen som trafikerade skärgården. Efter examen från sjöbefälsskolan i Kalmar har han arbetat på "i stort sett alla sorters fartyg", men har hela tiden sökt sig till traditionsfartygen.

– Jag trivs på andra fartyg också, men det är lite roligare att jobba på en sådan här båt, säger han med ett leende som tydligt bekräftar orden. Att få komma till ostindiefararen var något alldeles speciellt och dessutom var villkoren bra. Jobben på segelfartyg brukar vara mer eller mindre ideella, men här krävs sjökaptensexamen och när jag började på *Götheborg* hade vi avtalsenliga löner.

Han har tjänstgjort på ostindiefararen till och från sedan 2007. De första åtta åren gjorde de flera resor runt om i Europa och vid ett par tillfällen flaggades det även för en nya Kinaresa, likt den som genomfördes 2005. Men ekonomiska bekymmer tvingade istället fartyget till kaj vid Eriksberg i Göteborg. Där blev hon liggandes och efter några år påbörjades förberedelser inför en permanent uppankring.

Men i februari kom nästa vändning i historien om ostindiefararen. Då offentliggjordes att Greencarrier AB gått in som ägare med ambitionen att ge fartyget nytt liv. Den tio dygn långa seglatsen från Göteborg till Stockholm som nyligen avverkats, var endast en förberedande insats. Den stora prövningen är planerad till april nästa år när fartyget ska ut på en sju månader lång resa till Shanghai. August, som också har en anställning som skeppare på det norska segelfartyget *Sörlandet*, är besluten att följa med.

– Det är det hon är byggd för och jag har väntat på det här i 14 år. Om jag inte kan få tjänstledigt får jag i värsta fall säga upp mig. **L S**



OSTINDIEFARAREN GÖTHEBORG

Originalskeppet *Götheborg* byggdes 1738 på varvet Terra Nova i Stockholm. Hon kom att göra tre resor till Kina för Svenska Ostindiska Companiet innan hon 1745 gick på grund och sjönk, på väg in mot Göteborg. År 1986 inleddes de marinarknologiska utgrävningarna av vraket och de pågick fram till 1993. Byggnationen av den nuvarande ostindiefararen inleddes endast ett par år efter att utgrävningarna avslutats. *Götheborg* sjösattes 2003. Två år senare genomfördes den planerade resan till Kina längs den historiska ruten runt Godahoppsudden. Expeditionen tog sammanlagt nästan 20 månader. I april nästa år ger sig fartyget ut på en ny resa till Kina. Den här gången går färden via Suezkanalen och expeditionen väntas ta cirka sju månader.

Framtidens sjöfart?



Fritidsbåtstillverkaren Candela, som har specialiserat sig på eldrivna bärplansbåtar, vill expandera. I samarbete med Region Stockholm tas det nya kollektivtrafiksfartyget P-30 fram. Det ska kunna ta 30 passagerare och ha en räckvidd på 60 sjömil i 23 knop. Samtidigt som det ger minimalt med utsläpp, inget svall och är tystgående. Sjöbefälen har pratat med Candelas kommunikationschef, Mikael Mahlberg. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

Berätta om den nya P-30!

– Egentligen är Candela ett flygplan, i formen av en båt. P-30 står för persontransport. Sedan innan har vi fritidsbåten C-7, som står för Candela. Tanken är att man med P-30 kan ersätta större båtar som oftast går halvtomma. Med P-30 kan du köra snabbt och långt på el. Samtidigt som det är världens snålaste fartyg i den farten. Och det är tack vare bärplanen. Den stora fördelen med bärplansteknologin är snabbt och snålt, men också att det blir tyst i båten. Inget svall, ingen sjösjuka, en trevlig resa.

Hur snabbt kommer P-30 att gå?

– Maxhastigheten är 30 knop, men i 23 knop kommer den att ha en räckvidd på 60 sjömil och sen kan den snabbbladdas på en timme. Förhoppningen är att vi kan få dispens från hastighetsgränserna, i och med att den inte drar upp något svall. För vi dispens skulle vi kunna köra mellan till exempel Ekerö och stan på 20 minuter.

Vad kommer den att kosta?

– En P-30 kostar 800 000 euro plus moms, alltså jämförbart med fossildrivna passagerarfartyg i samma storlek. Men driftskostnaderna kommer att vara betydligt lägre tack vare mycket låg elförbrukning och nästan ingen service av Candelas C-POD-motorer. Inräknat avskrivningar, eventuella batteribyten under båtens livslängd etcetera, kommer man ned 40-50 procent i kostnader över en tioårsperiod, jämfört med konventionella fartyg. När det gäller elektrisk sjöfart så måste man göra något som är bättre och billigare, då kommer folk att gå över till det.

Hur stor kommer batterikapaciteten att vara?

– Den kommer att ha cirka 180 kWh litiumbatterier vilket räcker till 60 sjömils räckvidd. Det är en trade-off mellan passagerarantal och batteriräckvidd.

Hur ser upplägget för projektet ut?

– Vi initierade kontakten med Region Stockholm, men de har varit väldigt drivande. Vi har fått cirka 10 miljoner från Trafikverkets Fol-portfölj, och där har Region Stockholm varit medsökande, så de kom in tidigt i projektet. Och resten av pengarna står vi för. Vi upplever att det finns stöd och tro på det här projektet, att gå över till fossilfritt, från Region Stockholms sida.

Hur ser tidsplanen ut för projektet?

– Konstruktionsfasen börjar nu, vi börjar med att skapa subsystem och sen kommer skrovet att bli klart till nästa sommar. Vi sjösätter hösten 2022 och sen testar vi i ett halvår. P-30 kommer att vara i trafik från 2023, men vi vet inte än vilken linje det blir. Candela kommer att äga fartyget och region Stockholm kommer att tillse bemanningen.

Hur kommer den vara att köra för den som blir befälhavare?

– Grunden är att båtarna är lättare att köra än konventionella passagerarfartyg. Tack vare det automatiska kontrollsystemet som rör bärplanet och kompenserar för vågor och vind behöver befälhavaren varken parera sidvind eller sjö. Det blir heller inga svall, som påverkar andra båtar eller bryggor. Och att flyga fram helt ljudlöst utan stötar är magiskt, inte bara för passagerarna utan även för befälhavaren. Det kommer att bli en bekväm och tystgående arbetsplats.

Har ni haft kontakt med befälhavare för att få feedback?

– Vi har haft seminarium med redare och befälhavare. Och vi kommer att ha fokusgrupper och bygga upp miljöerna i plywood för att testa. Det är jätteviktigt för oss att det ska bli en bra upplevelse inte bara för passagerarna utan även för befälhavarna.

Hur ser ni på risken för brand i batterierna, som ju är svårare att släcka än vanliga bränder?

– Det är ovanligt med batteribränder, det är 25 gånger vanligare att det brinner i diesel- och bensinbilar, men elbilsbränder får mer uppmärksamhet. Batteriet ligger längst ner och det finns inga bränsle-



Mikael Mahlberg

ledning. Det har mig veterligt inte skett någon brand på något fartyg i batterierna när det gäller litiumjonbatterier. När det gäller C-7 så har vi inte ens behövt öppna batteriluckan. Jag skulle säga att det här är det säkraste framdrivningssystemet idag.

Vad har ni fått för reaktioner på P-30?

– Väldigt positiva, speciellt i Stockholm där passagerarna kan kliva ombord 2023. En av flera linjer som Regionen funderar på är Tappström-Klara Målarstrand, vilket skulle sänka passagerarnas restid från 55 minuter till 30 minuter, givet att vi får dispens från fartbegränsningen.








– Det har varit ett massivt intresse över hela världen. Vi var i Venedig, där de har stora problem med svallskador och det samtidigt är mycket transport på vattnet, taxi, sjukvård, polis, sophämtning. Både borgmästaren och polischefen provkörde.

De flesta vattensträckor i städer är oanvända. De ses som hinder som man måste bygga broar över eller tunnlar under, men är den äldsta formen av infrastruktur. Ett elektriskt bärplansfartyg kostar väldigt lite, det enda du behöver är en brygga och en laddare. Det kan inte bara ersätta annan sjötrafik, utan även annan landtrafik och skapa nya förbindelser. 60 sjömil är ganska långt, i kollektivtrafikhänseende. **S C**

P-30 ska kunna köra 60 sjömil i 23 knop på en laddning.



Refresh kurstillfällen

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag
CROWD CRISIS MNG 25 okt 22 nov 6 dec mfl... 	RESCUE BOAT 18 okt* 29 nov* 26 okt 7 dec* 8 nov* 13 dec* 16 nov mfl... 23 nov *mån 	BASIC SAFETY 18-19 okt* 29-30 nov* 26-27 okt 7-8 dec 8-9 nov* 13-14 dec* 16-17 nov mfl... 23-24 nov *mån-tis 	FAST RESCUE BOAT 28 okt 25 nov 9 dec 	
MEDICAL FIRST AID 11-12 okt 22-23 nov 6-7 dec 		ADV FIRE FIGHT. 19 okt* 30 nov* 27 okt 8 dec 9 nov* 14 dec* 17 nov 24 nov *tis 		
MEDICAL CARE (inkl. styrd praktik) 18-21 okt 29 nov - 2 dec 				

ns modernaste utbildningscenter centralt i Stockholm



STCW-Refresh: 3 kurser på 2 dagar



GRUNDKURSER OCH AKTUELLA DATUM:



STCW-guide

TEMA

BREXIT





Brexit innebär påfrestningar för EU-länders handel med Storbritannien. Sjöfarten, som har en bärande roll i transporter till det brittiska öriket, påverkas rejält. Åkerier och andra logistikaktörer tyngs av nya administrativa pålagor vilka skapar tröga och tidskrävande flöden. Logistikkartan har inledningsvis ritats om men på sikt kan ingen vara helt säker vilka färjelinjer och fraktrutter som ökar i attraktivitet. TEXT JOHAN ERICHS FOTO PIXABAY

Brexit förändrar sjötrafiken

BELFAST SEPTEMBER 2021

Stena Line upplevde i samband med Brexit en tydlig överflyttning av gods-transporter mellan rederiets linjer med destinationer i Storbritannien och på Irland.

– Över en natt märkte vi en stark ökning på vår direktlinje mellan franska Cherbourg och irländska Rosslare. Trycket var så hårt att vi fick sätta in fler fartyg för att kunna motsvara efterfrågan och vi kör fortfarande med dubbel kapacitet jämfört med före Brexit, berättar Simon Palmer, PR-ansvarig för Stena Lines verksamhet i Irländska Sjön och Nordsjön, från Stena Lines kontor i Belfast, numera rederiets störta hub. Han fortsätter:

– Nedgången på linjen Fishguard i Wales till Rosslare i Irland var den mest markanta vi upplevde. Som mest var trafiken 50 procent ned. Fortfarande har vi en nedgång på 25–30 procent, jämfört med tiden före Brexit. Samtidigt har vi sett en stor ökning på linjen mellan Irland och Frankrike och våra tre linjer till och från Nordirland

I sin strävan att undgå konsekvenserna av Brexit och den ökade administration avtalet medför vid landgränserna, valde många internationella åkerier att flytta sin trafik från och till den europeiska kontinenten, till linjen mellan Cherbourg och Rosslare. Inledningsvis flyttades nybyggda *Stena Embla* som var planerad att sättas in i trafiken mellan Liverpool (Birkenhead) och Belfast, till att trafikera Stenas linje mellan Frankrike och Irland.

Att kringgå Storbritannien vid trafik från Europa till Irland är dock för speditörer och åkerier förenat med ökade omkostnader då många åkare på returren varit vana vid att fylla lastutrymmet med brittiskt gods med destination fastlandseuropa. Tidsaspekten med längre och även dyrare färresor talar också för att situation med destinationstrafik och transittrafik som inkluderar Storbritannien som landbro, på kortare sikt kommer att återgå till samma trafikmönster som pre-brexit.

Nya system

Brexit medför en betydande omställning för de företag som på något sätt handlar med varor eller tjänster med anknytning till Storbritannien.

Efter år av avbrutna och segdragna förhandlingar mellan den brittiska regeringen och EU trädde äntligen ett avtal i kraft den 1 januari 2021.

Stena Lines brittiska och irländska linjer har påverkats dramatiskt av Brexit. Ökade kontroller och nya administrativa uppgifter skapar köer och förseningar. På sikt tror dock rederiet att trafikflöden kommer att kunna normaliseras till tidpunkten före Brexit, förutsatt att gränskontrollerna blir effektivare. FOTO STENA LINE

För att kunna anpassa trafiken till förändrade flöden i gods-transporterna i samband med Brexits införande, satte Stena Line in sin då nybyggda färja *Stena Embla* på linjen Cherbourg och Rosslare. Fartyget är nu tillbaka i ordinarie trafik mellan Liverpool (Birkenhead) och Belfast.



Brexit började tillämpas praktiskt. Men få kommersiella aktörer med inriktning på export och import av varor och tjänster, visste egentligen helt vad som praktiskt väntade efter Brexits tillkomst.

– Inom Stena Line var vi så förberedda vi kunde vara. Själva knäckfrågan för oss var de lokala myndigheternas förmåga till anpassning och hur snabbt de skulle kunna ställa om till nya krav och regler. Nya restriktioner utformades nationellt och det var svårt för många lokala myndigheter att hänga med i omställningen. Exportverksamheter och åkare med internationella uppdrag fick över en natt nya villkor att förhålla sig till. I en del fall var lokala administrativa system inte redo att användas förrän dagen före Brexit trädde i kraft. Det fanns ingen tid för träning, tester och dialog för våra kunder och det medförde att starten blev trögare än förväntat, säger Simon Palmer.

Enligt Simon Palmer fanns det dock ett affärsmässigt lugn hos åkerierna.

– Många accepterade situationen och följde uppmaningen från myndigheterna att inte påbörja transporten om man visste att "papperna" inte var ordning.

Hantering

Brexit har varit i gång sedan det senaste årsskiftet och även om administrationen kring gränskontroll och logistik har blivit ett vardagsinslag hos åkerierna är den långt från accepterad.

– När jag talar med våra kunder så berättar många att Brexit lett till flera hinder som enligt dem måste lösas. Bland annat för de aktörer som transporterar blandat gods. De får vänta tre till fyra timmar extra jämfört med före Brexit, för att passera tullgränsen på grund av kontroll av lasten.

Ett annat Brexitrelaterat problem är de till Storbritannien importerade livsmedel som kräver "SPS-check" (Sanitary and Phytosanitary), för att förhindra att sjukdomar och smitta genom varupartier sprids till människor, boskap och plantor. Last som kräver SPS-kontroll måste inför ankomst anmälas 24 timmar i förväg till den brittiska tullmyndigheten.

För "high value"-gods som exklusiva fordon och elektroniska artiklar förekommer fortfarande pappershantering i samband med de olika stegen i transportkedjan exempelvis inför en färjetransport.

– Många varuägare ser en säkerhet i att

fortfarande ha en förare som visar fysiska godsdokument i synnerhet när det handlar om varugods med högt värde. Det bidrar ofta till att öka tiden i hamn i samband med kontroll, ytterligare. Många väljer då vägen från Frankrike till Irland istället för att slippa krångel och tidsödande väntan.

Undantag

Överenskommelsen Northern Ireland Protocol, är knutet till Brexit-överenskommelsen och är utformat för att underlätta flödet av gods mellan Nordirland och Irland.





Protokollet, som ska ses som ett undantag från Brexits krav på godskontroll vid inpassage i EU eller Storbritannien, har utformats för att inte bidra till att ge gnista åt den inflammerade konflikt som utspelats på Nordirland mellan 1971–2007.

Andemeningen är att undvika en hård gräns mellan Nordirland och Irland vilket skulle kunna leda till ökade politiska spänningar mellan de tidigare stridande parterna. Idag förekommer ingen kontroll av gods som transporteras över landgränsen mellan Nordirland och Irland till följd av Northern Ireland Protocol.

Gruppen unionister, som vill att Storbritannien behåller sitt nuvarande inflytande i Nordirland, gick i samband med Brexit ut med slagordsgrafitti och uttalanden i Belfast Hamn om att de inte skulle acceptera någon försämring av handelsförbindelserna mellan Storbritannien och Nordirland till följd av Brexit. EU å sin sida ville skydda Europeiska unionen och förhindra att okontrollerat gods fördes in via Belfast för vidaretransport till Irland.

För boende i Nordirland, som är en del av Storbritannien, fick ändringarna i trafik- och godsflöden direkta konsekvenser. I synnerhet färskvaror inom livsmedel påverkades. Många varuägare ville inte ta risken att deras gods skulle stranda i tullen och riskera att tappa i kvalitet och

inte kunna säljas i konsumentledet. Men även varuslag som blommor och färska kryddor har påverkats. Följden blev att vissa hyllor och diskar hos de stora livsmedelskedjorna gapade tomma alldeles efter Brexit.

Arbetskraft

Vilka har varit de mest överraskande konsekvenserna till följd av Brexit för Stena Line och era kunder?

– Nivån på trafikstörningarna. Vi var medvetna om att små åkare inte skulle vara helt förberedda men stora åkerier var förberedda för Brexit. Bland annat då överflyttningen av trafik till linjer mellan EU och Irland.

Brexits skarpare brittiska immigrationslagar är en annan orosfaktor för aktörerna inom transportbranschen.

– Problemet för oss och även åkerierna nu är att hitta arbetskraft. En stor del den utländska arbetskraften har åkt till sina hemländer till följd av "lockdown" och har nu på grund av strängare brittiska immigrationslagar svårt att få tillstånd (Frontier Worker Permit) att komma tillbaka in i Storbritannien. Det ställer till problem. Vi kan inte ge dem önskad vidareutbildning och se till att de uppdaterar sina behörigheter att få jobba till sjöss. Många i vår besättning är av utländsk härkomst och åker vanligtvis hem

till sina hemländer i samband med avmönstring. Restriktioner till följd av pandemin spelar också in och har du inte arbetat i Storbritannien under de senaste två åren så får du inte automatisk förnyelse av arbetstillstånd.

Där står vi nu och riskerar brist på arbetskraft. Vi hoppas att den brittiska regeringen här kan göra ett undantag när det gäller regler för just sjöfolk, säger Simon Palmer.

Tidskrävande

Ny tulladministration och stränga kontroller av gods från EU till Storbritannien påverkade till en början trafiken märkbart.

För åkerierna har den ökade administrationen betytt rejäla flaskhalsar i hamnar och transportdepåer som i Liverpool. Talespersonerna för åkerierna menar att den brittiska regeringen borde gått mer varsamt fram och inte över en natt infört de nya strängare tullrestriktionerna. Även ledande brittiska livsmedelskedjor som Sainsburys vädjar till den brittiska regeringen om att lätta på regelsystem som de menar är svåra och tidsödande att hantera.

Hur fungerar tullhanteringen i hamn till följd av Brexit nu i början av hösten 2021?

– Våra kunder berättar att administrationen har förenklats och blivit effektivare, både åkerier och myndigheter har blivit bättre på att hantera systemen. Men alla ska veta att det var tufft i början innan alla så smått började vänja sig vid de nya systemen. Men många frågor återstår att lösa och bland annat reglerna kring transittrafiken genom Storbritannien måste moderniseras, menar Simon Palmer.

En del fruktar ett dominerande handelsmörker till följd av Brexit men det finns även ljuspunkter som den ökade taxfree-handeln.

– För första gången på 20 år kan passagerarna handla tullfritt. Under de första sex månaderna har genomsnittsköpet inom taxfree per passagerare ökat med 80 procent för våra linjer i Irländska sjön och Nordsjön. Han fortsätter:

– Denna framgång betyder att vi inom ett par månader, kommer att öppna landbaserade "bordershops" i Holyhead och i Fishguard På så sätt blir det enklare för konsumenten att handla och de kan i förväg beställa bulkvaror som öl och annat och få det levererat direkt till sina bilar när de är inne i hamnområdet, säger Simon Palmer. **J E**

Mer oro före än efter Brexit

Wallenius Sol kör linjetrafik till Storbritannien.
– Det var mycket oro inom branschen inför Brexit. För vår del har det inte varit några större förändringar även om branschen påverkats en hel del, säger Ragnar Johansson, vd i Wallenius Sol.

GÖTEBORG SEPTEMBER 2021

Wallenius Sol har fem RoRo-fartyg som i huvudsak går med skogsprodukter (papper och kartong) från Sverige och Finland till nordeuropeiska kontinenten och Storbritannien. Rederiet har regelbundna anlöp till Tilbury, öster om London.

– Årligt talat så berörs vi inte särskilt mycket av Brexit. Det kändes värre inför Brexit. Ingen visste någonting och man fick olika svar beroende på vem man frågade. Nu har förändringen satt sig ganska bra. Men fortfarande har vi problem med att transitera gods från olika länder, gods som ska till Storbritannien. Det kan vara besvärligt eftersom tullsystemen i olika länder inte harmonierar med varandra. Idag transiterar vi i Zeebrugge. På sikt hoppas jag att systemen förenklas så att handeln underlättas, säger Ragnar Johansson.

Även om egna rederiets verksamhet



FOTO PATRIK MALMER

– Vi har ännu inte sett de verkliga effekterna av Brexit. Pandemin påverkar i dagsläget sjöfarten mer än Brexit, menar Ragnar Johansson, vd i Wallenius Sol.

inte berörts påtagligt efter Brexit, har branschen enligt Ragnar Johansson tydligt påverkats.

– Mycket tonnage har sugits upp kring de brittiska öarna. Indirekt påverkas vi också. Marknaden för fartyg har fått ett rejält uppsving även om vi ser en stabilisering nu. Trafiken från Irland som tidigare gick via en "landbridge" i Storbritannien och sedan vidare till kontinenten har minskat betydligt. Det innebär att drygt 70 procent av all trafik idag är RoRo-trafik istället för chaufförsbunden trafik, berättar Ragnar Johansson.

Återgång

Tids-, miljö- och kostnadsaspekter är avgörande förutsättningar för all nyttotrafik. Kommer leden Frankrike och Irland att behålla sin idag växande position?

– Den borde inte göra det. Görs tullprocesserna smidigare kommer man att kunna bygga tillbaka "landbridgen". Den är effektivare på alla sätt. Även säkerhetsaspekten spelar in. Att tvingas gå runt Land's End på engelska sydkusten som är det värsta farvattnet i Europa, kan ge trafikstörningar.

Jutlandia Sea är ett svenskt fartyg som ganska nyligen bytte flagga från brittisk till svensk.

– Generellt har svensk flagg fått några tillskott efter det brittiska EU-utträdet och detta är kopplat till Brexit. Det har bland annat med den svenska tonnage-skatten att göra eftersom den kräver att ett visst antal fartyg i en flotta måste ha EU-flagg. Svensk flagg är numera så konkurrenskraftig att den fungerar lika bra som annan flagg, säger Ragnar Johansson.

Brittiska flaggan Union Jack har numera inte EU-status.

Ragnar Johansson menar att vi ännu inte ser den tydliga effekten av Brexit.

– Pandemin har påverkat mer och först när den ebbar ut så går det att se de fulla konsekvenserna av Brexit.

Vilket scenario ser du för handeln med Storbritannien?

– Det kommer aldrig att bli helt som tidigare även om det finns en vilja från båda parter att hitta smidiga system, inte minst eftersom Storbritannien är en så stor partner för EU, säger Ragnar Johansson. **J E**

FOTO WALLENIUS SOL





Risk att företag ratar Storbritannien

Brexit ritar om spelplanen för den europeiska handeln. Även sjöfarten kommer att påverkas av ändrade handelsvägar.

– De stora förändringarna har vi ännu inte märkt, menar Emma Sävenborg, utredare på Kommerskollegium.

STOCKHOLM SEPTEMBER 2021

En stark och dominerande sjötrafik är ett av Storbritanniens historiska signum. Genom Brexit riskerar den till ön knutna sjötrafiken att tappa i betydelse.

Även om systemet än så länge är kvot- och tullfritt, det vill säga varorna som förs in i landet beläggs inte med tull, så har den administrativa bördan i form av tull-, import- och exportdeklarationer ökat.

– Många har nog förknippat just tullfriheten med att det skulle vara enkelt att

passera gränsen. Så är det inte och det har för många aktörer blivit ett uppvaknande, säger Emma Sävenborg.

Brexitavtalet kan ses som en bred grundsten i ett avtal som lämnar utrymme för förhandlingar och därigenom kanske även för en del berörda parter, förbättringar och förenklingar.

– Avtalet har en struktur inom vilken det går att diskutera aktuella ämnen och frågor i tjänstekommittéer knutna till olika branscher som exempelvis sjöfarten. Även om det inte går att ändra i lagtexten upp-

fattar jag ändå att det finns en andemening att göra det enkelt för företagen att verka på ett praktiskt effektivt sätt i syfte att handeln ska fungera smidigt, menar Emma Sävenborg.

Varugrupper

Tveklöst innebär Brexit ett hinder för handel vilket enligt Emma Sävenborg bör leda till minskad handel mellan EU och Storbritannien.

– Vi vet av erfarenhet att handeln minskar när olika slags gränshinder eller tullar införs. På kort sikt kanske vi inte ser så stora effekter men på lång sikt kommer många aktörer sannolikt att använda andra transportvägar och logistikkedjor. I synnerhet många mindre företag kommer att välja bort partners i Storbritannien men även företag som handlar med tidskritiska varor typ livsmedel, vill inte riskera att tvingas stanna på gränsen och av det få problem i sina

leveranser. Det finns risk att lönsamheten genom att handla med brittiska verksamheter påverkas negativt, förklarar Emma Sävenborg.

Aktuell handelsstatistik visar att handeln mellan Sverige och Storbritannien drabbades av en rejäl nedgång i början av året.

– Många företag hade samlat på sig varor inför förändringen och covidrestriktioner påverkade. Nu i slutet av sommaren har handeln verkligen återhämtat sig. Men de stora och bestående effekterna på handeln kommer först att synas på längre sikt. Många företag har bindande handelskontrakt men kommer sannolikt att ta hänsyn till Brexits konsekvenser när nya avtal ska förhandlas.

Effekter

Brittiska företag var under EU-medlemskapet en viktig länk i många europeiska verksamheters försörjningskedjor inom industriell produktion.

– Det finns risk att denna ställning försvagas. En stor del av handeln utgörs av så kallade insatsvaror. En industri som europeisk bilproduktion är beroende av ”just in time-leveranser” och då fungerar det inte att handla med ett land utanför EU. Effekterna kommer att sätta sina spår inom ett-tre år och om kanske tio år kommer vi att kunna se vilka breda effekter som utträdet ger på EU-handeln med Storbritannien, tror Emma Sävenborg.

Hur kommer den svenska sjöfarten att påverkas?

– Till skillnad mot andra sektorer, exempelvis livsmedel, som är hårt reglerad och där EU verkligen har annorlunda regler inom sin marknad, är sjöfarten till stor del reglerad på internationell nivå och berörs inte lika mycket direkt, däremot indirekt eftersom sjöfartens kunder påverkas.



Emma Sävenborg

FOTO: KOMMERSKOLLEGIUM

Arbetskraft

Ofta talar vi om Brexits påverkan på gods men även tjänster påverkas.

– Här kan jag tänka mig att sjöfarten påverkas, det blir svårare för icke-britter att jobba i Storbritannien vilket leder till att det blir svårare att attrahera och rekrytera medarbetare till fartygen. Tjänstesektorn har hamnat i skymundan bland annat på grund av covid men även den kommer att påverkas hårt av Brexit, den frågan är inte riktig aktualiserad idag. Här finns det dock möjlighet för den brittiska regeringen att hitta separata lösningar utanför EU:s regelverk.

Frågan drivs av många branschorganisationer som har arbetskraftsbrist och sannolikt kommer den att aktualiseras efter pandemin enligt Emma Sävenborg.

Går det för svenska företag att dra några positiva växlar av Brexit?

– Brexits genomförande har bidragit till att skapa en större förståelse för fördelarna med EU. Även om Sverige gick med 1994 är det kanske först nu som många aktörer inser värdet av EU. Brexit bidrar

till att uppmärksamma hur enkel verkligheten är för handel inom EU och ökar kunskapsnivån om vad EU står för och betyder.

En annan konsekvens av Brexit är påverkan på handel- och sjöfartsdistribution från länder utanför EU.

– Tidigare gick varor från tredjeländ ofta via distributionscentraler i Storbritannien för vidare transport inom EU. Det blir svårare nu och det kommer att leda till att det blir fler direktlinjer och nya rutter i syfte att slippa extra kostnader för företag och rederier.

Möjligheter

Storbritannien är idag Sveriges andra viktigaste partner när det gäller tjänstehandel och sjätte när det gäller varor, sammantaget en mycket viktig partner.

– Vi får försöka hitta vägar men mycket talar för att det blir svårare att handla på grund av alla handelshinder. Svenska produkter och tjänsteverksamheter har ett gott rykte i Storbritannien och är efterfrågade. Länderna får anpassa sig efter verkligheten och forma bilaterala avtal utom EU i de delar det är möjligt. Det är klart att det trots handelshinder finns möjligheter även efter Brexit, menar Emma Sävenborg.

Går det att spekulera i något scenario om hur varuhandeln mellan Sverige och Storbritannien kommer att utvecklas på sikt?

– Kanske får vi en handel som påminner om vår import från andra utomeuropeiska länder. Ofta då handlar det om en slags produkt i stora kvantiteter eftersom det är enkelt att tullklarera och få in över gränsen. EU-handeln är helt annorlunda med massvis av små företag som handlar med varandra. Småpartierna inom varuhandeln riskerar att försvinna, säger Emma Sävenborg. **JE**



Sjöfartsutbildningar

Kursdatum

HÖSTEN 2021

www.sjofartsutbildningar.se
info@sjofartsutbildningar.se

HELSINGBORG

BST refresh
13-14 september
21-22 september
19-20 oktober
09-10 november

AFF refresh
22-23 september
20-21 oktober
10-11 november

Kombi refresh (BST+AFF)
21-23 september
12-14 oktober
19-21 oktober
09-11 november

GÖTEBORG

BST refresh
11-12 oktober
15-16 november

Kombi refresh (BST+AFF)
11-13 oktober
15-17 november

FÖRNYA ERA

CERTIFIKAT

MED OSS!



Brandskyddsföreningen
Norrbotten

Sjöfarten höll sin egen bokmäss

– Det var fantastiskt men också lite nervöst att äntligen få uppleva sjöfartskultur tillsammans med andra. Programmet var verkligen intressant och varierat, säger Linda Friberg.

Hon var en av de knappt 50 personer som besökte Sjöfartens Kultursällskaps alternativa bokmäss i Göteborg i slutet av september. TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON

GÖTEBORG SEPTEMBER 2021

Linda Friberg har varit medlem i Kultursällskapet i drygt tio år och har under pandemin saknat att kunna uppleva kultur live.

– Den alternativa bokmässan kändes som ett viktigt avstamp mot en förhoppningsvis mer normal tillvaro. Att fysiskt träffa och tala med andra kulturintresserade var underbart, säger hon.

En av de som framträdde och presenterade en ny bok var 91-åriga Erik Nordström. Hans Verser om tidens gång (Breakwater Publishing) med illustrationer av Ulf Sveningsson är en samling nyskrivna dagsverser.

– När jag fyllde 90 kände jag att det var dags att börja skriva igen för att ha något att göra, säger Erik leende.

– Under många år skrev jag över 1 200 dagsverser som publicerades i Göteborgs-Posten. Men när jag började som vd på Redareföreningen 1989 slutade jag. Arne Thorén, GP:s legendariska chefredaktör, hade då många år tidigare fått mig att börja skriva verser om smått och stort.

Inför besökarna på bokmässedagen passade Nordström på att läsa några av sina färskas dagsverser. En av dessa hette Om böcker:

*Det är ju så "inne" med appar,
som bågpar av pinfärska teknik.
Men jag har ett hjärta som klappar
för boken – modern som antik.*

*Att hålla en bok i sin hand
(i klot eller halvfranska band),
och bläddra med andakt däri,
– det skänker en skön harmoni.*

Läser sjölogistik

Ett par betydligt yngre besökare som var på plats var Fanny Leanderson och Mira Börjesson. De är aktiva i Chalmers sjösektion och läser sjölogistik år tre.

– Det är en bra idé med en alternativ bokmäss, tycker Fanny. Programmet är välkomponerat och mycket är nytt för mig. Alla programpunkter den här eftermiddagen har varit intressanta och lärorika. Jag inser att sjöfartskultur verkligen kan innehålla mycket.

Fanny berättar att hon länge tyckt att logistik är intressant och att det definitivt är sjölogistik som gäller för henne framöver.

– Mitt intresse för sjöfart har växt under åren på Chalmers. Sjöfarten är en intressant och bred bransch, mycket mer än enbart containerhantering. Min första kontakt med Sjöfartens Kultursällskap fick jag genom att arbeta med Sjölog.

För Mira Börjesson, ny ordförande i Chalmers sjösektion, har det varit självklart att arbeta med sjöfart ända sedan hon gick i högstadiet.

– Jag har växt upp på Donsö, en ö i Göteborgs södra skärgård, med flera redrier och där sjöfart alltid varit närvarande.

Min pappa har också varit redare så ett framtida jobb inom svensk sjöfart är det enda som gäller för mig.

Mira berättar att hon har ett brett kulturintresse:

– Jag lyssnar gärna på äldre musik och är intresserad av film. Kontakterna med Sjöfartens Kultursällskap har gjort att jag börjat upptäcka hur innehållsrik sjöfartskulturen kan vara. Det var bland annat intressant att höra Aino Trosell tala om hur det var att arbeta som en av de första kvinnliga svetsarna på Arendalsvarvet. Föredragen om Evert Taube innehöll mycket som var nytt för mig även om jag lyssnat en del på hans musik.

Block om Evert Taube

Förutom att Aino Trosell talade om sin nya bok Varvslammer innehöll programmet ett block om Evert Taube. Författaren och journalisten Martin Nyström presenterade sin Taubebok Konsten att se långt och den nybildade Stiftelsen Taubes värld. Några av grundarna av stiftelsen är Björn och Benny från ABBA, Sven-Bertil Taube och Håkan Hellström.

Författaren och forskaren David Anthin berättade om arbetet med hans och trubaduren Martin Bagges bok På kryss med Taube. Under flera somrar kryssade de i en träbåt i Evert Taubes fotspår längs Bohusläns kuster och en sommar också till Skagen. Både Anthin och Martin Nyström framhöll Bohusläns stora betydelse för Taubes konstnärskap, både som visdiktare och som författare. Martin Anthin lyfte även fram Evert Taubes stora miljöengagemang.

En av höjdpunkterna i Sjöfartens monter på bokmässorna har alltid varit utdelningen av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus författarpris. På den alternativa bokmässan delades Stiftelsens författarpriser för åren 2020 och 2021 ut av Stiftelsens vice ordförande Rikard Engström, tillika vd för Svensk Sjöfart.

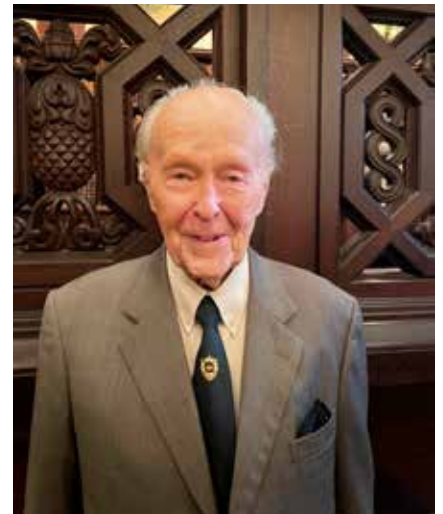


Övre raden:

1. Utdelningen av Stiftelsen Sveriges Sjömanspris med (från vänster): Karl Karell, kanslichef för stiftelsen, pristagaren Dick Henriksson, prisutdelaren Rikard Engström och pristagaren Leos Müller.
2. De två yngsta besökarna på sjöfartens egen bokmässa, Mira Börjesson och Fanny Leanderson.
3. Musikgruppen KAL underhåller besökarna.

Undre raden:

4. Linda Friberg är medlem i Sjöfartens Kultursällskap sedan mer än 10 år.
5. Erik Nordström, 91 år gammal, har precis givit ut en samling dagsverser med titeln Verser om tidens gång.



Forskar om äldre tiders sjöfart

Författarpriset för år 2020 gick till historiprofessorn Leos Müller. Han leder Centrum för Maritima studier som bedriver forskningsprojekt kring sjöfart. Han har även publicerat en bok om svensk sjöfart under 1700-talet.

– I boken lyfter jag bland annat fram den stora betydelse Sveriges civila handelsflotta hade för landets utveckling på 1780-talet, säger Müller. Vid denna tid var Sveriges handelsflotta den femte största i världen, framför allt genom export av trä. Under 1700-talet flyttade den svenska sjöfarten sitt fokus från öst till väst och fartyg började segla över Atlanten. Delvis berodde detta skifte på att den svenska stormaktstiden var över i början av 1700-talet.

Författarna och journalisterna Dick Henriksson och Gert Malmberg fick Sjömanshusstiftelsens författarpris för år 2021. I ett intressant samtal med bokförläggare Lennart Fougberg presenterade

Dick Henriksson både sin egen bok om Transatlantic och Gert Malmbergs bok om SOL-båtarna.

När mörkret för länge sedan sänkt sig över Göteborg passade Sjöfartens Kultursällskaps ordförande Staffan Strive på att avtacka den tidigare ordföranden Berit Blomqvist. Berit har i många år varit drivande i att lyfta fram sjöfartskulturen och var en av de som var med när sällskapet formellt bildades.

Lille du

Musikaliskt underhöll vid flera tillfällen under dagen visgruppen KAL. De har i 40 år medverkat i olika sjöfartskulturella sammanhang. Jublet var stort när de avrundade kvällen med att på begäran sjunga Du gamle maskinist och Kim Larsens klassiska låt Lille du.

– Traditioner är till för att hållas och därför kändes det rätt att den alternativa dagen avslutades med Lille du. Alltsedan

Kim Larsen avled på avslutningsdagen vid en bokmässa för några år sedan har KAL avslutat med denna låt i Sjöfartens monter strax innan mässan har stängt. Och varje gång, liksom i kväll, har deras tolkning blivit en succé, säger Karl-Erik Finnman som i många år var Kultursällskapets ordförande.

Imponerad över programmet var Thore Hansson som är aktiv i Föreningen Bokanjärerna.

– Den här dagen har varit stimulerande, har visat upp både sjöfartskulturens mångfald och engagemanget som finns för att hålla den vid liv, anser Thore.

– För mig som Bokanjär var också mötet med Kultursällskapets styrelse innan själva alternativmässan givande. Om allt går i lås kommer Bokanjärerna vid årsskiftet att gå in som en sektion i Sjöfartens Kultursällskap. Då hoppas och tror jag förutsättningarna ökar för ännu större möjligheter att sprida sjöfartskulturen. **L J**

Effects of Brexit on shipping

Brexit has had a radical impact on Stena Lines' British and Irish crossings, with more checks and new paperwork creating queues and delays. But the company believes that, in the long run at least, traffic flows will resume as they were before Brexit – provided that border controls become more efficient. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

In connection with Brexit, Stena Line noticed a clear shift in freight transport between its crossings with destinations in Great Britain and Ireland.

"We saw a strong increase overnight on our direct routes between Cherbourg, France and Rosslare, Ireland. There was so much pressure that we had to put in more ships to meet the demand, and we are still running at double capacity compared to the time before Brexit," says Simon Palmer, PR manager for Stena Line operations in the Irish Sea and the North Sea, from Stena Line's office in Belfast. He continues:

"The decrease in demand from Fishguard, Wales to Rosslare, Ireland was the biggest we experienced, with traffic down 50 per cent at the lowest point. There is still a drop of 25–30 per cent compared with pre-Brexit. At the same time, we have seen a large increase in the crossing between Ireland and France and our three crossings to and from Northern Ireland."

In an attempt to avoid the impact of Brexit and the increased administration at land borders, many international hauliers chose to ship their goods to and from mainland Europe via the Cherbourg-Rosslare route. The newly built *Stena Embla*, which had been planned for traffic between Liverpool (Birkenhead) and Belfast, was initially moved to the crossing between France and Ireland.

However, bypassing Britain in traffic from Europe to Ireland causes increased overheads for freight forwarders and hauliers, since many of them used to fill cargo space on the return journey with British goods destined for Europe. Longer and more expensive ferry journeys also mean that destination traffic and transit traffic that include Britain as a land bridge will soon return to the same traffic patterns as before Brexit.

New systems

Brexit has brought about large changes for companies that trade in goods or services related to Great Britain. After years of broken, protracted negotiations between the British government and the EU, the agreement finally entered into force on 1 January 2021 and Brexit began to be applied.

Few companies working with the import and export of goods and services really knew what to expect after Brexit, however.

"At Stena Line, we were as well-prepared as we could be. The key issue for us was local authorities' adaptability and how quickly they could change to apply new rules and requirements. New restrictions were decided at a national level and it was difficult for many local authorities to keep up with the changes. Export businesses and hauliers with international contracts were given new conditions to deal with overnight. In some cases, local administrative systems were not ready for use until the day before Brexit came into force. There was no time for training, tests or dialogues with our customers and this meant that the initial phase was slower than expected."

Management

Brexit has been a fact since the beginning of this year, and although the administration of border controls and logistics has become an everyday issue for hauliers, it is far from accepted.

"When I talk to our customers, many of them say that Brexit has caused many obstacles which must be solved, particularly for those who transport mixed goods. They have to wait three or four hours more than before Brexit to cross the customs border for goods checks."

Another Brexit problem is food imported into the UK, which requires a special "SPS check" (Sanitary and Phytosanitary), in order to prevent any spread of diseases

and infections through consignments to people, livestock and plants. Cargo requiring SPS checks must be notified 24 hours in advance to the UK Customs."

"High value" goods such as exclusive cars and electronic items still require paper documents for the various steps in the transport chain, such as ferry transport.

"Many product owners feel there is some security in having a driver who shows physical goods documents, particularly for high value goods, but it often increases the time in port to go through all the controls. To avoid such time-consuming procedures and long waits, some choose the route from France to Ireland instead."

Labour

More stringent British immigration laws post-Brexit are another cause for concern in transport companies.


"The problem for us, as well as hauliers, is now finding enough labour. Many of the foreign workforce have gone to their home countries as a result of the lockdown and due to stricter British immigration laws, it is difficult for them to get a permit (Frontier Worker Permit) to return to the UK, which causes problems. We can't provide them with further training and arrange for them to update their qualifications to work at sea. Many of our crew come from abroad and usually go back to their home countries when they sign off. Restrictions due to the pandemic also come into play, and if you haven't worked in the UK for the past two years you will not have an automatic renewal of your work permit. So that is where we are now, and we risk a shortage of labour. We are hoping that the British government can make an exception to these rules for seafarers," says Simon Palmer.

Increased duty-free trade

Some fear a general downturn in trade as a result of Brexit, but there are bright areas such as increased duty-free trade.

"For the first time in 20 years, passengers can buy duty-free goods. During the first six months, average duty-free purchases per passenger were up by 80 per cent for our lines in the Irish Sea and the North Sea."

This is a translation of the article
on page 22-24.

																	
VITAMIN											PRODU-CERAR-DES	EN-ER-GI	ÅR BJÖRN ERIKSSON ORDFÖRANDE I?		STORMA FINASIERAR SJÖFAETSVERKETS VÄRV	A T	
GAR S/S MED SMÅRT-UTROP																	
VADARE																	
LÅSK I NORGE														TVÅL			
TRÅNG PASSAGE														VISSNA			
HIMLA-KROPP													HUG-SKOTT BIBEL-DEL			KAN BIL-DA MOLN UR KRÄ-TER	
	MED IN-BILLADE AKOM-MOR		ÅR SILVER HY-GIENISK	PÅ BIL I NANTES	DALS-LANDS-ORT	FATTA	HELT OCH HÄL-LER UR TIDEN										
							RESE-NÄR	ORD-BOK							RYKA		
FINSKA PUBLIC SERVICE				HAVSFE-NOMEN LÄG FYR-PLATS							HAR GÄTT UNDER	TREA I JAPAN EFTER					
TRÄ-SKIVA FÖR ARTIST							NYCKEL-DEL FACK-FÖR-BUND			DELA UPP ORD AVBÖJA							
PERIOD FÖR RE-SENÄR		VICKE-VIRE TAVEL-LISTEN													OXUDE 100-21 TRO		FRÅGA I SVAR
					IDKAR KRÖSUS KAN RE-VISION												
SÄDAN ÄR HÄM-NINGS-LÖS						LAGA MÄT HAR ÅDA FINT				TRÄ Å D			STYR FOTBOL-LEN SMINK				
INTE SJÄLV-BELA-TEN			OM-FORMAD RIKLIGA										VARIT PÅ DEJT				SEGEL-FARTYG
VISAR PÅ ÖMHET					FN I USA FÄRSK HÄNDEL-SE			LASTAS OCH LOSSAS DET I?	STICKER ÄNDRÅ TILL VINTERTID!							LÖV-TRÅD	
						ROLIG MODÉEN BRIT-TISKT ÅK							KILO-BYTE KLUMPE-DUNS		OM-LOPPS-BANOR PARTI		
HAR FÅTT MÅNGA SKROV-KON-TAKTER		LÄTE FRÅN SPETS		OM-TUM-LAD			MOZART-NAMN DRAR PÅ MUNNEN										RADIO-VÄGS-SFÄR
KAN BESTÅ AV BOK																	
				HÄN-DELSE											MED		BLAD-DRYCK
										MOT PLATS ETT							
DÄLIGA SIDOR								MITT PÅ STÅL-LER					LÄGDA				

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Oktoberkrysset". Det går också bra att maila in din lösning till sjobefalen@sjobefal.se. Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 25/10 2021. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2021, 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	Vän B	Vän 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 renoveras. Vi återkommer med information om lägenheterna ska säljas eller de fortsättningsvis skall hyras ut till medlemmar.



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Karl Huss – 08-518 356 10

Förbundsjurist i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Jimmy Nilsson – 08-518 356 97

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

KLUBB DJURGÅRDSFÄRJAN

Per Westergren
tel 073 063 77 55 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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

Niclas Jornèe
e-post: fackrep.resselrederi@gmail.com

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

SJÖVÄGEN

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

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

SVITZER SVERIGE

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

TALLINK SILJA

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

TERNTANK

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

TT-LINE

Ricky Söderberg
tel 073-730 54 66 e-post 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

**Svenska
sjöräddare smiter
från jobbet.**

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



Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

Propeller-smycke

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



Stor propeller

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

Liten propeller

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

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

Sjöingenjörs- & sjökaptensring

Sjöbäfsföreningen kan i samarbete med AB Sporrång erbjuda ringar av högsta guldsmedskvalitet:



Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 11 199:-
Sjöingenjörsringen, 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, Sjöbäfsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Sjökaptensring

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



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

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

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

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

Technical english

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

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

LÖSNING TILL SEPTEMBERKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 5/2021

									E	FORU BRUG	BONA	B	KA. PUTT	RUTAN FISKE	F														
									SE TILL LITEN	UGUS- MAT																			
									FRAM. PÅPÅP USÖRE ÅNGER TVEKAN	SÄRY BETÄCK- NING																			
									UPP. MÄV. SÄV MÄTS ÖVER SRIVET	KADAV- RET SVARE DÄNS																			
									SOLAG SPRÖDA																				
									K	N	A	P	R	I	R														
									ERTUR RENSI HÄR ÖRAN	T	J	I	N	G	E														
									G	A	L	A	N	T	K	N	O	P	V	A	R	I	A	N	T				
									TECK- NAO PUFF	J	O	R	D	E	K	O	R	E	UR LÄR- ÅLDER FRÅGE	UN	OR	I	MNSKAT SÄGEL- YTA						
									TAKET GAPET	G	O	M	M	E	N	S	T	O	R	S	E	G	R	A	R				
									PROMIS- KOOS SOKIA	L	I	V	S	V	E	L	Ä	T	T	F	O	T	A	D	I	D	E	V	
									EN IND- VIE LA CV	K	A	T	E	D	E	R	R	Ö	N	MODIGT VETE- BULEN	OR	V	A	G	A				
									BORD- SÅL BÅG	A	N	R	Y	K	T	B	A	R	B	E	NUR RÖNOM SÄRELS INSJÖ	IB	I						
									SLOD- DER	P	A	C	K							NUTTA TEKNIK									
									HÄREN NÄR- MÅL- PÅR	L	H								SOM MIG	J	A	G							
									DE TILL- VERK- TIG	A	B	I	S	K	O	R	E	J	A	G	R	Ö	D	E	S	T	R	O	
									BYCKET STÅL MÄRS SÖREN	S	T	E	N							SE HÅLLRÄ- TÄ AV									
									BYCKET STÅL MÄRS SÖREN	T	R	O	S	A	K	Ö	K	A	I	K	G	N	A	G	E	T			
										D	A	G	S	A	R	V	O	D	E	N	A	L	J	I	R	A			

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

- Elna Nyholm Everöd
- Back Erik Johansson Siljansnäs
- Kent Lögdberg Johanneshov

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefälens gratulerar!

Studiestipendium

Sjöbäfsföreningen 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.

DET ÄR HÖG TID ATT BOKA DIN STCW-KURS!

BOKA DIN PLATS REDAN NU
WWW.OMC.NU

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

Professionella instruktörer som alla har egen arbetslivserfarenhet inom sina respektive yrkesområden. Väl tilltagna övningsområden för **brand, sjukvård och vatten** samt med väl utarbetade rutiner för att du skall känna dig trygg i tider med Covid-19.

Om du väljer att utbilda dig på Öckerö, passa då på att bo på vårt kurshotell vid havet. Somna gott med vetskapen om att ditt val av oss som ideell förening gör att **varje krona går tillbaka** till att **fortsatt utveckla vår kursverksamhet för ökad säkerhet** för dig som har havet som arbetsplats.



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