

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 1 JANUARI 2020 ÄRGÅNG 9

REPORTAGE

## GÖTEBORGS FÖRSTA ELHYBRIDFÄRJA

HAR INFÖRT MILJÖTÄNKET I VARDAGEN

NYHETER

Tuffare svavelregler

INTERVJUN SEBASTIAN TAMM

Lastägarna som kämpar  
för bättre arbetsvillkor

HISTORIA

Maten ombord

TEMA

## SÄKERHETSPOLITIK

SVERIGES KAPACITET VID HOT: EN FARLED TILL EN HAMN • STENA IMPERO – PRIO VAR ATT FÅ LOSS BESÄTTNINGEN

# Sverige skulle kunna vara en stark sjöfartsnation

JANUARI

God fortsättning på det nya året. Det hade varit fint att komma med lite glada och goda nyheter så här i början av 2020, men vi har tyvärr mest elände att rapportera. Vi får hoppas att det kommer ett antal glädjeämnen inom kort.

Lagom till jul, perfekt tajmat alltså, fick ett antal av våra medlemmar brev från Skatteverket med besked om att de anses vara skattskyldiga för inkomst under utlandsavtalet, den så kallade 183-dagarsregeln. Någon vill uppenbarligen att svenska sjömän

och svenska redare inte ska ha några möjligheter att jobba under utländsk flagg med normala internationella villkor. Skatteverket har ritat om kartan och tolkat om begreppet oceanfart så att det i praktiken blir omöjligt att uppfylla dessa regler, såvida fartyget inte har mer eller mindre fast trafik någonstans långt långt borta. Vidare accepteras inte någon arbetsgivare som inte själv är fartygsägare och själv opererar fartyget. Så är dock sällan fallet någonstans inom sjöfarten. De ambitioner som regeringen gick ut med innan och efter valet, att fler skulle vara i arbete, gäller uppenbarligen inte inom sjöfarten.

Vi har också nåtts av nyheten att Concordia väljer Danmark i stället för Sverige som driftställe för ungefär tio fartyg. Regeringen har inte gjort något för att hjälpa till med denna hemflytt trots att sjöfartens parter upplyst politikerna om vad som gäller.

Historiskt har ju Sverige, som flaggland, haft konkurrens från bekvämlighetsländer

som Panama, Liberia med flera. Våra närmaste grannländer har nu uppenbarligen en helt annan syn på sjöfart och välkomnar både redare och sjömän med betydligt förmånligare villkor. Danmark har till exempel tagit bort stämpelskatten då ett fartyg ska registreras, något som vi i Blå Tillväxt påtalat och som är en viktig faktor då en fartygsägare ska välja var ett fartyg ska registreras.

Danmark har också ett nettolönesystem som fungerar bra i hemlandet. De har ett skattekontor som räknar upp nettolönen till en bruttolön vilken sedan ligger till grund för pension och sjuklön. Detta är något som i princip resten av världen förstår och accepterar, dock inte Sverige i alla avseenden. Även detta har Blå Tillväxt försökt förklara för våra politiker och regering, men med begränsad framgång. Vi kommer dock inte att ge oss. Vi har nya möten inbokade och vi tar kontinuerligt fram aktuella siffror och händelser i omvärlden.

Sverige har egentligen mycket goda förutsättningar för att vara en stor och stark sjöfartsnation bara vi kunde få våra politiker att göra något. Men det händer ingenting. I alla fall ingenting positivt, de enda som gör något aktivt är Skatteverket och det som de gör är definitivt inte till förmån för svensk sjöfart och våra sjömän.

Nu är det bara två veckor kvar till att alla ska ha röstat på våra kongresskandidater. Sista dag för att skicka in valsedeln är den 15 februari och redan måndagen efter, den 17 februari, kommer våra revisorer att påbörja rösträkningen. Kansliet har redan nu en grannlaga uppgift att förbereda allt inför kongressen. Motioner skall besvaras, rapporter ska skrivas, valberedningen ska förbereda listor med kandidater till bland annat ny styrelse och kommittéer.

Det kommer att bli några nyheter under denna kongress, bland annat då det gäller diskussion av motionerna. Vi kommer även att ha några intressanta föreläsare som kan berätta vad som händer runt om oss på olika ställen. Vi hoppas att alla som funderar på något eller har synpunkter avseende avtalen eller har helt andra frågor hör av sig. Du kan antingen skriva en motion eller helt enkelt ringa kansliet, på så sätt kan vi arbeta för medlemmarnas bästa.



MIKAEL HUSS





# sjöbefälen Nr 1

## 04 Nyheter

Tuffare svavelregler – men kommer de att följas?  
Hållbarhet viktigare än snabbhet  
Ny sjöingenjörsutbildning i Åbo  
Nya kost- och traktamentsvärden för 2020 klara

## 10 Fackligt

När är kvittning mot lönen tillåten?  
Vice ordförande har ordet

## 16 Reportaget: Elvy

Göteborgs första elhybridfärja har infört miljötänket i vardagen

## 20 Intervjun: Sebastian Tamm på EFO

Lastägare på de ombordanställdas sida

## 24 Tema: Säkerhetspolitik

Sveriges kapacitet vid hot: En farled till en hamn  
Attacker mot sjöfarten kan bli vanligare  
Sjöfartens mitt i säkerhetspolitiskt centrum  
*Stena Impero* – prioriteringen var att få loss besättningen

## 34 Kultur/historia: Maten ombord – förr och nu

Kosthållningen ombord alltjämt en utmaning trots bättre förutsättningar

## 38 In English: Security

*Stena Impero*: "Our priority was to free the crew"

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 9 Utgivningsdag 31 januari 2020

**Ansvarig utgivare** Mikael Huss

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

**Layout** Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

**Adress** Box 4040, 128 04 Bagarmossen

**Besöksadress** Flygfältsgatan 8 B

**Telefon** 08-518 356 00 vx

**E-post** sjobefalen@sjobefal.se

**Bankgiro** 332-1478

**ISSN** 2001-3604

**Tryck** Trydells Tryckeri AB, Laholm 2020

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

**Framsidesbild** Elvy är Göteborgs första elhybridfärja.  
Foto Agneta Slonawski

**TS-kontrollerad upplaga** 6 400 ex.

MEDLEM AV 

24



34





FOTO MARCOS MARCOS MARK FRÅN PIXABAY

# Tuffare svavelregler – men kommer de att följas?

Från och med den 1 januari 2020 skärps reglerna för svavelhalten i fartygsbränslet på alla världshav, från 3,5 procent till 0,5 procent. TEXT BENKT LUNDGREN

**GÖTEBORG** JANUARI 2020

I fem år har betydligt hårdare regler för svavelutsläpp gällt i de så kallade Seca-områdena, vilka bland annat innefattat de svenska kusterna, Nordsjön och Östersjön. Där fick svavelhalten från och med den 1 januari 2015 inte överstiga 0,1 procent, något som väckte starka protester inom berörd sjöfart. I de flesta kustområden i världen gällde 0,5 procent, medan gränsvärdet ute till havs var 3,5 procent.

## Välkomnas av svenska redare

Från det senaste årsskiftet skärpte IMO reglerna, så att svavelhalten ingenstans i

världshaven får överstiga 0,5 procent. Beslutet välkomnas av svenska redare, samtidigt som man uttrycker oro över hur noggrant det kan komma att kontrolleras.

– Det kommer bli väldigt svårt att se till att alla rederier följer de nya reglerna. Fartygen är ofta ute på de stora oceanerna och där finns ingen tillsynsmyndighet. Då får man förlita sig på flaggstatens krav och att det görs kontroller i hamnarna att man följer upp dokumentation och tittar på vad som finns i tankarna, säger Fredrik Larsson, miljö- och klimatansvarig på redarföreningen Svensk Sjöfart till Sveriges radio.

## Finns ny teknik för övervakning

De skärpta reglerna tvingar fram antingen reningsinstallation eller renare bränsle, vilket i båda fallen medför en merkostnad. För oseriösa redare och transportköpare kan det därför vara frestande att fuska. Men nu finns det ny teknik i form av bland annat satellitövervakning, och mätningar gjorda av Chalmers tre år efter att reglerna i Seca-områdena skärptes 2015 visade att 90 procent av fartygen följde reglerna.

– Det är inte alltid att alla är överens internationellt så givetvis finns det ett visst motstånd, men nu är reglerna här och då ska de följas och det ska också kontrolleras. Så jag tycker faktiskt det fungerar ganska bra, säger Caroline Petrini, miljöhandläggare på Transportstyrelsen som är svensk tillsynsmyndighet, till Sveriges radio. **BL**



# Hållbarhet viktigare än snabbhet

Två av tre konsumenter kan acceptera längre leveranstid för en vara, om transporten är mer klimatsmart.

Det visar en undersökning från Sifo. TEXT BENKT LUNDGREN

Av svenska konsumenter så kan hela 68 procent tänka sig att vänta längre på en vara om transportsättet är mer klimatsmart än det snabbaste transportslaget. Det framgår av en Sifo-undersökning, som presenterades i januari i Sjöfartsverkets sammanställning "Sjöfarten och transporterna: Om sjöfartens möjligheter att bidra till de klimatpolitiska målen".

Att lastbil och flyg är de snabbaste transportslagen råder det knappast tvivel om, lika lite som att de knappast är de miljövänligaste. Närmast slentrianmässigt har transportköparna i näringslivet förutsatt att slutkunderna föredrar snabbhet i transporten, men Sifo-mätningen pekar alltså på att detta inte gäller majoriteten av kunderna.

– Transportköparna inom näringslivet har sedan länge agerat efter logiken om lägst pris och kortast transporttid. Det är därför glädjande att hela två av tre konsumenter prioriterar hållbara leveranser framför korta transporttider, säger Katarina Norén, generaldirektör vid Sjöfartsverket, i ett pressmeddelande.

Hon framhåller att ett normalstort fraktfartyg tar lika mycket last som 500 lastbilar.

– Kapaciteteten inom svensk sjöfart är mycket god, konstaterar hon.

#### Fler tänker på hållbara transporter

Sifo-mätningen visar också att nära hälften av konsumenterna, 43 procent, upp-

ger sig tänka mer på hållbarheten i hur varorna transporteras än vad de gjorde tidigare. Det finns även en bred kunskap om att sjöfarten är ett hållbarare transportsätt än lastbil och flyg.

#### Utsläppen ska minska med 70 procent

Transporterna spelar en viktig roll för Sveriges välstånd. Samtidigt kommer nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser från inrikestransporterna. Riksdagen har beslutat att klimatutsläppen från alla transporter i Sverige ska minska med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010.

Trafikverket beräknar att godsmängden fram till 2040 kommer att öka med 65 procent. Allt detta sammantaget är en stor utmaning för transportköparna. Det ställer mycket höga krav på åtgärder för att minska utsläppen inom transportsektorn. **B L**



## Sjöbefälsföreningen kallar till ordinarie kongress 2020

Enligt SBF:s stadgar § 9 mom 1 kallar föreningsstyrelsen till ordinarie kongress den 2-4 juni 2020 i Frösundavik, Solna utanför Stockholm. Just nu pågår valet av kongressombud.

Medlemmar som är intresserade att kandidera till förtroendeuppdrag i föreningen, till exempel styrelseledamot, revisor, ledamot i valberedningen eller i någon av våra kommittéer kan med fördel meddela detta till valberedningen via e-post till [valberedningen@sjobefal.se](mailto:valberedningen@sjobefal.se). Skriv namn, rederi och kontaktuppgifter. För att sitta i styrelsen och valberedningen krävs aktivt eller interaktivt medlemskap. Styrelsen vill också uppmärksamma medlemmarna på vikten av att skriva motioner till kongressen. Motioner som kommit till kansliet senast den 2 mars 2020, tas alltid upp för behandling på kongressen. Motionerna skickas till [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se).

Enligt § 9 mom 1 i stadgarna ska ordinarie kongress utannonseras i föreningens tidskrift minst tre gånger. Detta är den tredje av dessa annonser.

FOTO JOHAN MARZELIUS



## Sjömanskyrkan i Göteborg stängd

På juldagen 2019 hölls den sista gudstjänsten i Sjömanskyrkan i Göteborg och därefter stängdes kyrkan permanent.

Orsaken är dålig ekonomi. För två år sedan upphörde Göteborgs kyrkliga samfällighet, vilket innebar ett bortfallet bidrag på en miljon kronor till Sjömanskyrkan.

## Gripen för sjöfylleri

Ett mindre handelsfartyg var på väg rakt mot land utanför Helsingborg, men stoppades bara några minuter innan det var för sent. Det skriver Sydsvenskan.

Det var i mitten av januari som detta utspelade sig. Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningscentral (JRCC) försökte vid upprepade tillfällen få kontakt med befälhavaren på fartyget. Till slut lyckades de och fartyget girade, med bara någon minut till godo enligt Kustbevakningen. Befälhavaren greps för grovt sjöfylleri med 1,38 promille i blodet och anhölls senare. Fartyget är Liberia-flaggat.

– Befälhavaren blåste positivt och greps därför på plats. Tack vare Sjöfartsverkets rådiga agerande kunde en allvarig olycka förhindras, säger Christian Carlsson, vakthavande befäl på Kustbevakningens ledningscentral till Sjöfartstidningen.

## Eskort utanför Iran

Det spända läget mellan Iran/Irak och USA har inte föranlett några särskilda säkerhetsåtgärder eller direktiv från svenska myndigheter till svenska rederier. Det är ett fåtal svenska rederier som har trafik i berörda farvatten. Efter episoden i höstas med *Stena Impero* (se sidan 32) får fartygen eskort av örlogsfartyg, i regel brittiska.



## Vi söker befälhavare till sommarsäsongen 2020

**Hos oss kan du arbeta till sjöss men sova hemma.**

- Fartygsbefälsbehörighet lägst klass VI
- CCM-behörighet
- Radiocertifikat lägst SRC
- Utbildning i grundläggande säkerhet, Basic Safety

Läs mer och sök tjänsten på:  
[styrsobolaget.se/arbeta-hos-oss/lediga-jobb](https://styrsobolaget.se/arbeta-hos-oss/lediga-jobb)

Sista ansökningsdag: 1 mars 2020, urval sker löpande så skicka in ansökan snarast möjligt





# APROPÅ VIKTEN AV SJÖFARTSSTÖD:



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**

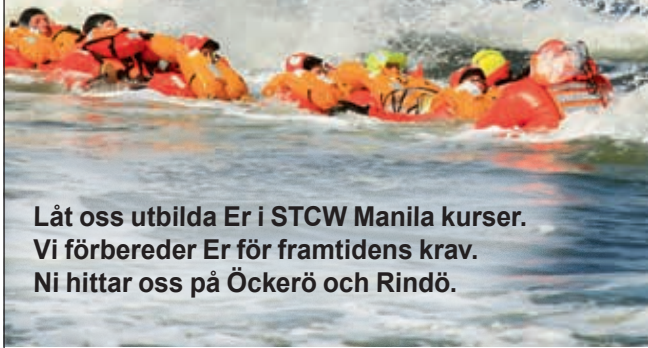
**E-mail** [katarina.sjofartsklubb@telia.com](mailto:katarina.sjofartsklubb@telia.com) - [www.katarinasjofartsklubb.com](http://www.katarinasjofartsklubb.com)

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

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

## Öckerö Maritime Center

Vår vision är att genom förstklassiga utbildningar ge dig förmågan att kunna agera korrekt i utsatta situationer så att ingen förolyckas till sjöss.



Låt oss utbilda Er i STCW Manila kurser. Vi förbereder Er för framtidens krav. Ni hittar oss på Öckerö och Rindö.

[www.sjosakerhet.nu](http://www.sjosakerhet.nu) Tel 031-97 65 90

# Ny sjöingenjörsutbildning i Åbo

I Finland har sjöfartsbranschen efterfrågat mer sjöingenjörsutbildning. Därför ska en ny sådan utbildning inledas i Åbo. Undervisningsspråket är engelska. Utbildningstiden är 4,5 år (270 studiepoäng) och leder fram till en Bachelor of engineering, Maritime engineering. Ansvarig för utbildningen är Aboa Mare, som är ett samlingsnamn för sjöfartsutbildningar i Åbo. Enligt utbildningsansvarige Per-Olof Karlsson ska utbildningen ge goda möjligheter till chefsjobb både till sjöss och i land på rederier, varv, myndigheter och även tillverknings- och processindustri. Lokalerna är vid Yrkeshögskolan Novia och är utrustad med en maskinrumssimulator som kan ställas in på olika fartygstyper. Utbildningen uppfyller givetvis STCW-konventionens krav. Den har 20 platser, vilket innebär en rätt betydande ökning av antalet sjöingenjörstudenter i Finland, som hittills uppgått till 45-60 examinerade per år.

### Rättelse: Felaktig bildtext

I artikeln om Suezkanalen i nr 7 har det smugit sig in en felaktig bildtext på sidan 36. Fartyget på bilden är inte ett minröjningsfartyg. Vi ber om ursäkt för felet och tackar våra uppmärksamma läsare!



**Boka din kursplats idag**  
[sjoskolan.se](http://sjoskolan.se)

## Refresher-kurser mitt i Stockholm city

Sjöskolan ligger mitt i Stockholm i marin miljö, med god access via kollektivtrafik, bil och båt. Även nära till flera centrala boendalternativ. Kurserna genomförs av erfarna instruktörer i genuin fartygsmiljö.

Sjöskolan är kvalitetscertifierade sedan 2001

**sjoskolan**  
PÅ BECKHOLMEN

[www.sjoskolan.se](http://www.sjoskolan.se) [info@sjoskolan.se](mailto:info@sjoskolan.se) tel 08-661 09 09



## Nominera till förtroendeuppdrag i Sjöbefälsföreningen!

Känner du någon som skulle passa bra i Sjöbefälsföreningens styrelse eller är du själv intresserad? Skulle du vilja bli revisor, sitta i valberedningen eller i någon av kommittéerna? Nu är det dags att nominera till förtroendeuppdrag i Sjöbefälsföreningen för kommande kongressperiod 2020-2024.

Styrelsen har fyra ordinarie möten per år, oftast på kansliet i Skarpnäck, under två dagar. Revisorerna granskar kontinuerligt Sjöbefälsföreningens räkenskaper, samt ser till att föreningen följer stadgar och kongressbeslut. En gång per år går de även igenom räkenskaperna tillsammans med en auktoriserad revisor. Kommittéerna har till uppgift att vara arbetsgrupp för respektive yrkesfrågor.

Vill du nominera någon, eller dig själv, skicka ett mail med namn, rederi och kontaktuppgifter till [valberedningen@sjobefal.se](mailto:valberedningen@sjobefal.se). Observera att personen måste vara tillfrågad. För att sitta i styrelsen och valberedningen måste personen även vara aktiv eller interaktiv medlem i Sjöbefälsföreningen.

## Nya kost- och traktamentsvärden för 2020 klara

Sjöbefälsföreningen, Seko Sjöfolk och Sarf har överenskommit om nya belopp enligt nedan.

	2019	2020	Höjning
Kostersättning	144	148	4
Resa hel dag	1062	1092	30
Resa logi	520	535	15
Resa kost	545	560	15
Kort resa under 8 timmar	144	148	4

## Tio döda ombord sedan 2010

Liksom 2018 omkom en person i yrkessjöfart i Sverige under 2019. Dock omkom 19 personer i fritidsbåtar. Antalet döda i yrkessjöfart under hela 2010-talet var 10.

Inom transportsektorn som helhet omkom 366 personer i Sverige under 2019, vilket dock var en minskning jämfört med året innan.

## Insändare: Arbetsmiljö på produkttankers på 90-talet

Hej!

Angående artikeln i nr 8 om inneluften. Var på produkttankers i början av 90-talet. När tankrengöring utfördes så gick ju fartyget med destination, nästa hamn. Ångorna från nafta/bensin/bensenlasten leddes obönhörligen av fartvinden till fläktarna och vidare till maskinrum och inredning. Någon gång tog Chieften prov med Drägerorr och beordrade alla att lämna maskinrummet.

MVH Jonas S.



### 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: 08-566 943 30  
E-post: [info@sjomanskyrkan.com](mailto:info@sjomanskyrkan.com)  
Hemsida: [www.sjomanskyrkan.com](http://www.sjomanskyrkan.com)

## Nu söker vi medarbetare för säsons- och korttidsanställningar ombord på våra fartyg.

Befälhavare    Matros/Jungman  
Kock/Kalkskänka    Servis    Diskare  
Cafébiträde



Söker du nya utmaningar och är redo att ta nästa kliv i din karriär? Vi erbjuder en attraktiv arbetsplats med stora karriärmöjligheter. Vi söker dig som är social och serviceinriktad och som vill arbeta på eller med våra 36 fartyg.

Läs mer och ansök redan idag på vår hemsida

[www.blidosundsbolaget.se/om-oss/lediga-jobb/](http://www.blidosundsbolaget.se/om-oss/lediga-jobb/)

*Blidösundsbolaget bedriver passagerartrafik i Stockholms skärgård och Mälaren. Många fartyg går i linjetrafik för Waxholmsbolaget, SL och andra i charter- och nöjesträffik. Restaurang- och caféverksamheten ombord på fartygen drivs i egen regi av Blidösundsbolaget.*

**Blidösundsbolaget**  
EN DEL AV TRANSDEV



# När är kvittning mot lönen tillåten?

1970-talet var de stora reformernas årtionde på arbetsrättens område. Anställningsskyddslagen (LAS) och medbestämmandelagen (MBL) är centrala lagar och de mest kända. Men en rad andra skyddslagar för arbetstagare infördes också – en viktig, men mindre känd, är 1970 års lag om arbetsgivarens kvittningsrätt. Juristen Stig Gustafsson berättar mer.

Vilket skydd har jag som arbetstagare för lönen innan den utbetalas? Kan arbetsgivaren disponera över min intjänade lön innan den utbetalas? Före 1970 hade arbetsgivaren en privilegierad ställning. Om arbetsgivaren till exempel hade en fordran på arbetstagaren behövde hen inte som en vanlig fordringsägare i sista hand gå till domstol för att få en dom på beloppet. Arbetsgivaren kunde helt sonika dra beloppet från lönen – även om arbetstagaren protesterade och hävdade att det inte förelåg någon skuld. Ett inte helt ovanligt fall i en uppsägningssituation. Samma gällde om en arbetstagare fått för mycket i lön och arbetsgivaren längre fram insåg detta och krävde tillbaka det överskjutande beloppet.

## Kunde kvitta bort hela lönen

Fram till 1970 hade arbetsgivaren denna mycket omfattande rätt till kvittning om hen ansåg sig ha en motfordran på arbetstagaren. Skulderna – verkliga eller påstådda – kunde ligga flera år tillbaka i tiden. I dessa och liknande fall kunde arbetsgivaren kvitta bort hela lönen – en

situation som då och då inträffade, särskilt när en arbetstagare slutade sin anställning. Från social synpunkt ansågs det dock oacceptabelt att arbetsgivaren kunde kvitta bort hela lönen och därmed vältra över ansvaret för arbetstagarens och hans familjs försörjning på det allmänna.

1970 fick vi – på förslag från de fackliga organisationerna – en lag om kvittning i lön som innebär att arbetsgivarens kvittningsrätt väsentligt inskränkts. Enligt lagen får arbetsgivaren i princip bara använda sig av kvittning när det finns ett medgivande från arbetstagaren. Om en arbetstagare fått en del av lönen i förskott får dock arbetsgivaren göra avdrag för detta förskott vid nästa avlöningstillfälle.

## Krävs att det finns ett uppsåt

Arbetsgivaren har också rätt att kvitta för ersättning av skada som vållats i tjänsten, till exempel försörjning av anförtrodda medel eller om arbetstagaren förstört arbetsgivarens egendom. Här krävs dock inte bara att arbetstagaren vållat skadan utan även haft uppsåt, det vill säga haft för avsikt att åstadkomma skadan. Har en arbetstagare bara handlat oaktsamt, vårdslöst, finns ingen rätt till kvittning för arbetsgivaren. I samtliga fall får kvittning bara ske mot den del av lönen som "uppenbart överstiger" vad arbetstagaren och hans familj behöver för sin försörjning. Arbetsgivaren måste i sådana fall

begära besked från Kronofogdemyndigheten om hur stor del av lönen som är skyddad mot kvittning. Resultatet av en sådan utredning blir ofta att kvittning inte är tillåten.

## Får inte kvitta om det är god tro

I de fall då en arbetsgivare felaktigt betalat för hög lön eller missat att göra avdrag för att arbetstagaren till exempel varit sjuk eller frånvarande av annan orsak har arbetsgivaren rätt att kräva tillbaka vad hen betalat för mycket. Arbetsgivaren har dock inte rätt till kvittning om arbetstagaren i god tro mottagit och förbrukat beloppet. Här tar man hänsyn till arbetstagarens behov av lön för sin och sin familjs försörjning. Domstolarna utgår i dessa fall från att en löntagare lever som man brukar säga "ur hand i mun".

Med god tro menas att en arbetstagare varken insett eller borde insett att betalningen var felaktig. Det kan till exempel röra sig om övertidsersättning för en längre tid, beräkning av sjuklön, semesterlön eller liknande förhållanden som gör att lönebeskedet är svårtolkat för arbetstagaren. Därför är det viktigt att arbetsgivaren har klara och tydliga besked som inte kan feltolkas. Arbetsgivaren får med andra ord kvitta bara om arbetstagaren tagit emot beloppet med full insikt om att misstag skett och utan att göra arbetsgivaren uppmärksam på felaktigheten. Om beloppet är så högt att arbetstagaren vid en kontroll av lönebeskedet borde ha misstänkt en felaktig betalning, anses god tro inte föreligga och arbetstagaren är återbetalningsskyldig.

Sammanfattningsvis: Arbetsgivaren kan enligt lagen återkräva för mycket utbetald lön bara om korrigerings sker kort tid efter utbetalningen – en eller ett par månader om det handlar om månadslön. När det gäller belopp som ligger längre tillbaka i tiden måste reglerna om kvittning tillämpas och hänsyn bland annat tas till god tro hos arbetstagaren. **S G**

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





# Sjöfartens Dag MARITIME DAY

**MARITIME DAY 14 MAY 2020**

Register as exhibitor or visit us as delegate, enjoying  
the networking opportunities and seminars.

Registration at [www.sjofart.ax](http://www.sjofart.ax)

**WELCOME!**



# Sjöfartens Dag MARITIME DAY



## Mercy Ship Race 13 May

**Have fun and support the Mercy Ships! Run or walk 5 or 10 km. The fee, 50 €, goes directly to Mercy Ships aid work. The race starts at 1700 in central Mariehamn**

Do as 330 persons did during the Maritime Day 2019, participate in the race and support Mercy Ships! Since 2017 Mercy Ships is a part of the Maritime Day where a fundraising auction is arranged by Ålands Sjöfart.



*Race*

**Godby  
Shipping**

**Registration and information at [www.sjofart.ax](http://www.sjofart.ax)**



# Sjöfartens Dag MARITIME DAY



## Activities in short 2020

---

### Wednesday 13 May 2020

- Preparation of stands
- Mercy Ship Race
- Round Table discussions
- Pop Up Presentations

### Thursday 14 May 2020 | Maritime Day

- Exhibition
  - Seminars
  - Networking
  - Coffee, lunch, cocktail and dinner
- 

Organizer

**ålands sjöfart**

in co-operation with



 **ALANDIA**



Detailed programme, list of exhibitors/ participants and more at [www.sjofart.ax](http://www.sjofart.ax)



# Registration

## A stand includes

- table and space for roll-ups of max size 2 m
- seminars, lunch, coffee, networking, cocktails and dinner for two persons

## Exhibitors

register and pay before 28 February 995 € VAT 0%, thereafter 1 395 € VAT 0%

## Delegates

register and pay before 28 February 190 € VAT 0%, thereafter 220 € VAT 0% including seminars, lunch, coffee, networking, cocktails and dinner

**Registration closes 8 May at 1600 hrs. Registration on spot Thursday 14 May, 300 € VAT 0% - card only**

# Exhibitors 2019

## Ship owners and operators

Bore, ESL Shipping, Finnish Shipowners' Association, Finnlines, Godby Shipping, Langh Ship/Langh Tech, OSM Finland, Prima Shipping, Rederi Eckerö, Tallink Silja, Viking Line, VG-Shipping

## Maritime schools and education

Aboa Mare, Kotka Maritime Centre, Maritime High School/Turku, Maritime Safety Center, Meriturva, PraktikKvarnen, Rindö Maritime Center, Safetygruppen, Sjöfartsgymnasiet, TUAS, University of Turku, Winnova, Ålands Sjöfartsakademi, Ålands yrkesgymnasium

## Insurance and finance

If, Gard, Sjömanspensionskassan

## Navigation, electronics and IT

AT-Marine, Blueflow Energy Management, Deductive Labs, Furuno Finland, Hogia Ferry Systems, Klinkmann, Maristo, Promarine, Qtagg, Soft-team, Telemar, Valmet, Zenitel

## Suppliers

ACS, Alfa Laval Nordic, Alnab Armatur, Arrant Light, ASCE, ASP Crew Management Group, BLRT Repair Yards, Blue Future Marin, Cainby, Certex, Deltamarin, Donsö Shipping Meet, Endress+Hauser, Falkvarv-The Swedish Yard, Filterpak, Gasum LNG, Lars Krogius, Lukoil Marine Lubricants, Meson, Septor, Sikama, Slangflex, Technolog services, Teknikum, Trelleborg Marine Systems, Wilhelmsen, Wärtsilä,

## Maritime organizations

ABS, Central Baltic Programme, Finlands Maskinbefälsförbund, Finnish Seamen's Mission, Finnish Seamen's Service, Finnish Ship's Officers', Lloyd's Register, Mathantverkarna, Mercy Ships, NaviGate Expo 2020, RINA, Shippax, Sjöfartstidningen, Stockholms Repairyard, Traficom, Turku Business Region, YoungShip Helsinki, Åbo Underrättelser, Åland Convention Bureau, Ålands Sjöfart, Ålands Skeppsbefälhavare

## Machinery and propulsion

ABB Marine & Ports, AEGIR-Marine, Chris-Marine, Duwel Finland, Hug Engineering, MAEM, MAN Energy solution Finland, Norsepower, Orcan Energy, Power House, Rotterdam Ship Repair, Shottel

## Safety

Consilium Marine, Finnpilot, IRIS, Safrent, VIKING LSE OY



**See you in Mariehamn 13 - 14 May 2020, welcome!**

# Vice ordförande har ordet

Vi har kommit en bit in på det nya året, så jag passar på att önska er ett gott nytt år! Och hoppas samtidigt att det gamla året slutade så bra som möjligt.

I december 2019 hände det en del inom de fackliga intresseområdena. Vi hade en avtalskonferens med klubbordförandena som deltagare där vi behandlade de kommande avtalsförhandlingarna, våra gamla avtal har ju löpt ut. Det diskuterades bland annat löneanspråk, avtalets längd, föräldradigheter, en del om arbetstidens förläggning och en hel del om andra immateriella förbättringar.

Vad beträffar lön så är det ju så skruvat att vi fortfarande jämförs mot "industrimärket" av våra arbetsgivare, som säger sig vara bundna av Svenskt Näringsliv. Min personliga åsikt är att det är otidsenligt samt verkar repressivt på vår löneutveckling. Även på land finns det organisationer som opponerar sig mot att bli jämförda med allt och alla. En i sammanhanget rolig sak, var att alla deltagare tyckte att ett "sjömärke" är bättre för vårt vidkommande.

En annan sak att komma ihåg är att Sjöbefälsföreningen förhandlar om två avtal med två arbetsgivarparter, och ibland har det historiskt sett gått lite troll i förhandlingarna med den gruppering som organiserar skärgårdsredare, det vill säga i stor utsträckning den lokala skärgårdstrafiken i Göteborg och Stockholm. Tyvärr så kommer inte Sarf eller Almega att röra ett finger förrän industriavtalen är klara.

direkt anslutning till klubbordförandekonferensen hade vi också ett styrelsemöte, där vi ganska extensivt gick igenom de saker som framkommit under avtalskonferensen, plus att vi reviderade den gamla yrkandelistan, vissa av de sakerna äger fortfarande giltighet.

Övrigt var den kommande kongressen en stor punkt på dagordningen, som alltid kräver den otroligt mycket förberedelser för att lyckas. Allt från att boka hotellrum till att bjuda in gäster från olika aktörer i branschen. Så gör din röst hörd och rösta i kongressvalet, det är din rättighet!

Vi gick också igenom avtalsituationen för skärgårdsklubbarna, den är inte alltid helt solklar, dessutom bidrar dåliga upphandlingar till situationen. Som ny ombudsman fick vi hälsa Karl Huss välkommen på sitt första styrelsemöte. Vi gjorde också ett försök att visionera var Sjöbefälsföreningen befinner sig om 10–15 år och hur vi ser ut då. Det är inte gjort i en handvändning, det kommer att kräva löpande utveckling. I dagens snabbt föränderliga värld blir det allt viktigare att ha en plan för att positionera sig mot omvärlden, och att snabbt reagera på yttre händelser. I många andra förbund arbetar man mycket med den här typen av frågor som kan handla om allt från tillgängligheten för medlemmarna, profilering mot andra förbund, värvning av medlemmar, policies i olika former (där har vi redan ett arbete på gång), synlighet i media med mera.

Övrigt har hösten varit lång, mörk och tämligen varm där jag bor, snö har vi fått i flera omgångar med den har töat bort. Jag vill undvika att vara alarmist eller förnekare när det gäller klimatet, men ett av problemen är att hur vet du att du kan lita på en forskningsrapport, det finns gott om betalda forskare och lobbyister i farten. Det enda som är säkert är att det finns ingen plan B, när det är kört.

Vi kan bara konstatera att problemet med ren och billig energi kommer att växa i framtiden. Elkraft i all ära men den har också sina begränsningar såsom den framställs idag, för att inte tala om de stora omställningar som infrastrukturen ställs inför. Det finns flera risker med att till exempel ladda en elbil, det är inte så ofarligt som många vill få det att framstå som. Även sjöfart bidrar till nedsmutsningen, men här forskas det i alla fall, på allt från gas till vindkraft. Tyvärr har de flesta regeringar och andra aktörer börjat framstå som ganska impotenta när det gäller att få fram några beslut som skulle göra någon skillnad. Ett sådant beslut ska inkludera alla länder, inte bara industriländerna. JAN HÄGGBLOM





**SJÖLOG**  
SJÖFART TRANSPORT LOGISTIK

## SNART ÄR DET DAGS FÖR SJÖLOG 2020!

SJÖLOG är ett återkommande event med syfte att sammanföra studenter och näringsliv. SJÖLOG är ett event där studenterna på Chalmers Sjösektion får chansen att skaffa sig insikt i vad som väntar efter studietiden samtidigt som gästande företag får tillfälle att träffa framtida medarbetare, kunder eller leverantörer.

Öppet hus och gratis inträde gäller.  
Vi ses på Lindholmen Science Park den 19-20 februari!

SJÖLOG  
Mässa  
20 februari  
kl. 09-15

SJÖLOG  
Forumdag  
19 februari  
kl. 13-17

Våra huvudsponsorer:









# Elvy har fört in miljötänkandet i det dagliga arbetet

Göteborgarna vitsade till det i namntävlingen om Göteborgs första elhybridfärja. El-snabben var populärt, men det blev *Elvy*. Ett passande namn på en farkost över älven som är både välbesökt och smidig att köra. Vartenda utrymme på bryggan är skraddarsytt. Allt för att få en ergonomisk och behändig båt.

TEXT OCH FOTO AGNETA SLONAWSKI

**GÖTEBORG** NOVEMBER 2019

Det är lunchdags i ett grådisigt Göteborg. Passagerarna står hoptryckta vid Stenpiren för att på mindre än sex minuter föras från centrala Göteborg tvärsöver älven, till Lindholmen på Hisingen. Här ligger flera gymnasieskolor och Chalmers högskola, plus ett stort antal företag. Nationaliteterna är många och flera samtal på engelska fyller vänthallen med sittplatser i ljusst trä vid fönsterraden. När dörrarna sveper upp,

sipprar en rå kyla in. Passagerare, cyklar, barnvagnar släpps av och nya passagerare kommer på.

– Det är många stammisar som åker med den här linjen. Jag har säkert ett trettiotal profiler som jag känner igen och byter några ord med, säger Axel Öhström som är däcksmän och har *Elvy* som sin fasta arbetsplats.

## Försenad i nästan ett år

Frågorna om henne har varit många det

senaste halvåret. Först var det namntävling där fler deltagare kom på just namnet *Elvy* och där en vinnare korades. Sedan blev hon försenad i nästan ett år och nu när hon äntligen är på plats rör frågorna mest batteritid och teknik. Förseningen berodde främst på att leverantören inte fick fram de stora batterierna i tid. Frustrationen var stor, eftersom färjan i stort sett var klar. Elhybridfärjan går tyst, men just nu så hörs ett litet brum från salongsgolvet. Det betyder att *Elvy* har gått över till dieselgeneratorm. På natten laddas hon på samma plats, på Hisingensidan.

– Första turen var lite läskig, precis när vi skulle runda, innan vi kommer in till Lindholmsspiren, då stoppade motorn och på andra båtar brukar det betyda att något är fel. Men här var det så att hon gled över till batteridrift. Det var en ovanlig känsla. Men nu när man vant sig, känns det bara mäktigt. Det är nästan som om hon svävar fram. Det är en unik



grej att få köra fyra, fem timmar på batteri-drift med så mycket folk, säger befälhavare Christoffer Koch.

### Knäpptyst under färd

För femton år sedan arbetade han på Stena Line. Dithän kan han datera ord som han förstod på riktigt, för första gången, som miljömedvetenhet. Personalen fick bland annat direktiv om att stänga av stekbord på kvällarna och släcka ned på bildäck, som besparing.

– Sedan dess har det ju hänt oändligt mycket. Med *Elvy* har vi fått in miljötänkandet i det dagliga arbetet. Just detta att dra ner på förbrukningen och hålla koll på driftkurvan hela tiden. Den ligger på ett snitt på 120 kilowatt per timma. Sedan är hon ju knäpptyst under färd. Häruppe hör du bara svagt ljud från kylpumpar till exempel. Det är behagligt och betyder att vi inte behöver ha apparaterna på så hög volym. Det innebär att det blir en bättre arbetsmiljö, säger Christoffer Koch.

### Batterierna täcker halva effektuttaget

*Elvy* är en hybridfärja där en förbränningsmotor delar effektkapaciteten med två "batteripaket". Dessa batteripaket laddas när *Elvy* ligger förtöjd under nattetid på Lindholmen eller under drift från egen generator.

Batteriernas kapacitet täcker beroende på väderförhållande halva *Elvys* effektuttag under en normal trafikdag från 06.30 till 19.00. Driftcykeln under trafikuppdraget kommer följas nedåt i en "trappa" där batterierna går från fulladdade vid start till urladdade vid uppläggning.

Däremellan kommer batterierna laddas i cykler på cirka 45 minuter, det vill säga 90 minuter batteridrift och därefter laddning från generator i 45 minuter. Driftprofilen kommer att justeras för att vara anpassad efter årstider och trafikuppdrag. *Elvys* beräknade effektförbrukning är 120kW/timme vilket betyder cirka sex timmars full batteridrift. Generatoraggregatseffekten är 1 x 250 kW.

### Lättöverskådligt och ergonomiskt

Med ombord finns även befälhavare Robert Sörquist. Han har tillsammans med två andra kollegor varit med på resan för *Elvys* tillblivelse. Det har bidragit till förändringar på bryggan som gör att arbetsplatsen blivit mer lättöverskådlig och ergonomisk. Elektronikprylar sitter precis på rätt plats för både öga och hand och vissa saker har man valt



Christoffer Koch tycker att elhybridfärjan *Elvy* är en fröjd att köra; tyst, smidig och all apparatur är monterad inom räckhåll. Robert Sörquist har varit med i färjans tillblivelse och tillsammans med kollegor kommit med förslag som att ta bort ekolod och göra arbetsplatsen mer ergonomisk.



*Elvy* är en hybridfärja där en förbränningsmotor delar effektkapaciteten med två "batteripaket".

att ta bort, som till exempel ekolod. Men fortfarande finns det små justeringar som behöver göras. Personalen har fått intern utbildning inför arbetet ombord på *Elvy*. Personalen är anställda av Styrö-bolaget, medan elhybridfärjan ägs av Västtrafik.

### Älven är en pulsåder

Lunchrusningen är snart över och *Elvy* har gått minst tjugo gånger fram och tillbaka. För varje gång vänder sig Christoffer Koch om och tar tag i de höj- och sänk-

bara styrspakarna från andra hållet. Det finns dubbel uppsättning av sjökort i blickfånget.

Även om det blir många korta turer om dagen, tror Christoffer Koch inte att han kommer att tröttna på att köra denna spårvagn på havet eftersom det finns så mycket att titta på i hamnen.

– Älven är en pulsåder. Det finns nog ingen övre gräns på hur många färjor vi kan ha. Dessutom kör vi ju i alla väder. När broarna stänger på grund av oväder, så är vi igång, konstaterar han. **A S**

# Hållbarhetsfrågan har

Göteborgs kollektivtrafik tar ett nytt steg – i rätt riktning. Anledningen heter *Elvy* och är stadens första elhybridfärja. Hon går i skytteltrafik från Stenpiren i city till Lindholmen på Hisingen.

**GÖTEBORG** NOVEMBER 2019

– Det är ett stort kliv mot en fossilfri trafik, som innebär lägre utsläpp och mindre buller. *Elvy* är väldigt efterlängtd och blir en första modern färja i stadstrafiken mitt i centrala stan. Hon är en del i en förnyelsebar fossilfri fartygstrafik, konstaterar Hanna Björk som är hållbarhetschef vid Västtrafik.

Hon har arbetat i tjugio år med miljö och hållbarhet för staden och upplever att det aldrig varit roligare än nu. Just för att miljöfrågorna hamnat i centrum. Efter år av harvande med hållbarhet, så är det bråttom.

– Hållbarhetsfrågan har hamnat i fokus och det är viktigt att vi arbetar för fossilfria fartyg i framtiden, men vi är sent ute. Det är både sorgligt och oerhört roligt att känna luft under vingarna, säger Hanna Björk.

Elektrifieringen av *Elvy* har kostat 15 miljoner kronor. Hon går på batteri, vilket minskar utsläppen av koldioxid, kväveoxider och partiklar med en tredjedel, enligt Hanna Björk. Det är 45-50 procent lägre utsläpp jämfört med systerfartygen. *Elvy* beräknas kunna köras i fyra till sex timmar innan hon behöver laddas, antingen under drift eller med el vid kaj.

Sjösättningen av *Elvy* på Göteborgs mest trafikerade färjelinje blir ett ansikte utåt. Hon rymmer 300 passagerare och 80 cyklar. Passagerarantalet på linjen har ökat med 20 procent under första halvåret 2019. Dessutom är den korta färjeturen gratis för såväl passagerare som för cyklar.

## Laddar främst nattetid

Förhoppningen är att bygga om *Elvys* två systrar *Älveli* och *Älvfrida*. De är förberedda för att bli till hybrider i en snar framtid. Men först måste man lära av den nyttillverkade *Elvy*. Det handlar om att köra

hållbart och det handlar om att ladda batterier vid rätt tidpunkt och tillräckligt ofta. Eftersom *Elvy* är i drift en stor del av dygnet kommer laddningen av batterierna främst att ske nattetid.

– Den första tiden hoppas vi lära oss saker om hur hon fungerar. Samtidigt som vi lär av våra kollegor i Oslo och Köpenhamn som har liknande fartyg. Det vi skall göra nu är att ta med oss kunskaperna vi får från *Elvy*, innan vi gör nästa steg – att hybridisera hennes systerfartyg som också går på älven. Det som varit svårt är att anpassa fartyget till en befintlig linje och samtidigt få maximal eldrift. I det här fallet kan det innebära att vi får anpassa oss och ladda henne mitt på dagen. Det är en nackdel eftersom hon inte ligger stilla, utan går hela tiden, fram och tillbaka, över älven, förklarar Hanna Björk.

## Det viktigaste är batteridriften

Selma Brynolf som är doktor inom marin- och miljöteknik på Chalmers, håller med om att det är den svaga punkten i länken.

– Det är mycket enklare att göra en ny färja och anpassa energi och rutt, istället för att kompromissa med en rutt som man redan har och sätta in en befintlig båt. Då gäller det att få ihop infrastruktur och laddningspunkter. Men det viktigaste är att gå över till batteridrift och helst se till att man maxar användandet av batterierna. Utnyttjar man dem så får man snart tillbaka vad det kostar i miljöpåverkan att tillverka batterierna. Att köra med el är väldigt mycket bättre än att köra med en förbränningsmotor, konstaterar Selma Brynolf. **A S**

– Målet är att minska koldioxidutsläppen med 90 procent till 2035, säger Hanna Björk som är hållbarhetschef vid Västtrafik.  
Foto Tomas Harrysson





# hamnat i fokus



## Vad tycker resenärerna?



Namn: Bengt Stranne  
 Bor: Marstrand  
 Arbetar: F.d. sjökaptän  
 – Jag har inte åkt med den här linjen förut. Det här är första gången. Jag hamnade här av en slump, eftersom jag skall göra ett ärende på Hisingen. Men den här färjan är bra, den är tyst och fin. Mycket bättre med färjor än med en linbana över älven, tycker jag.



Namn: Fredrik Kull  
 Bor: Göteborg  
 Arbetar: Ingenjör  
 – Jag visste att det skulle komma en elhybridfärja, men jag visste inte att det var just denna som jag åkte med. Jag åker ganska ofta mellan Hisingen och centrala Göteborg. Det är bra med miljövänlig kollektivtrafik.



Namn: Filippa Drakeskär  
 Bor: Hovås  
 Arbetar: Studerande  
 – Jag visste inte att det var en elhybridfärja, men jag såg att den var ny. Inredningen är lite annorlunda och den går tyst. Jag åker här ofta. Det är jättebra med en hållbar miljötveckling.



Namn: Linn Helgesson  
 Bor: Särö  
 Arbetar: Studerande  
 – Jag såg inte att det var den nya färjan. Jag åker tio gånger i veckan. Men jag tycker att det är harmoniskt att åka båt, istället för att sitta på en trång buss. Men det är lite kyligt inne i färjan. Annars är det viktigt att tänka på miljön. Det gäller alla transporter.



# Lastägarna som kämpar för bättre arbetsvillkor



Fyra svenska storföretag och lastägare har gått samman för att försöka påverka oseriösa bulkrederier att sluta fuska med löner, förbättra arbetsvillkoren och höja säkerheten på fartygen. Samarbetet går under namnet Responsible shipping initiative (RSI) som vid årsskiftet öppnade ett kansli i Göteborg. Sjöbefälen har talat med Sebastian Tamm, logistikchef på EFO, som tillsammans med Lantmännen, Stockholm Exergi och Södra står bakom initiativet. *TEXT OCH FOTO LINDA SUNDRÉN*

**GÖTEBORG** NOVEMBER 2019

### Vad var det som fick er att starta det här samarbetet?

– När jag kom till EFO – som ansvarar för inköp och transport av bränsle till flera stora energibolag – för tre och ett halvt år sedan hade jag jobbat med befraktning inom tank i många år. Jag upplevde att standarden på bulkfartygen generellt var lägre än på tankfartyg och det fanns egentligen inte några möjligheter att kontrollera fartygen utöver port state control och ITF (International Transport Workers' Federation red. anm.). Våren 2017 blev vi kontakterade av en ITF-inspektör som berättade att allt inte stod rätt till på vissa av de fartyg vi använder och att de inte levde upp till de avtal som ITF har, även om det kunde se ut så på pappret. Han berättade också att han tänkte kontakta andra företag och ge dem samma information som vi hade fått.

### När ITF-inspektören berättat för er att det fuskades och pågick oegentligheter, vad gjorde ni då?

– Vi kontaktade de andra företagen som ITF-inspektören hade pratat med och vi kom överens om att försöka bilda oss en egen uppfattning om hur det såg ut ombord. Tillsammans med en inspektör som vi anlitar, med stor erfarenhet från inspektioner av offshorefartyg, tog vi fram ett inspektionsprotokoll som vi sedan använde vid vår första inspektion i september 2017. Sedan dess har vi genomfört ett 20-tal inspektioner och successivt utvecklat och förbättrat inspektionsprotokollet. Även om vi nu har ett bra format på vårt inspektionsprotokoll kommer det naturligtvis att fortsätta utvecklas. Vi har också bildat en ideell förening och vid årsskiftet öppnade vi ett kansli i Göteborg. Det ska sköta administrationen, kunna ge oss medlemmar teknisk rådgivning när det

gäller fartygen och samordna inspektionerna och databasen.

### Hur blir era inspektörer bemötta när de kommer ombord?

– Vi trodde nog att de skulle möta ett större motstånd, men så har det inte blivit. Ibland undrar besättningen vad inspektionen gäller och ringer till sina rederier, men när de förstått vad det handlar om har inspektörerna varit välkomna ombord. Bara i något enstaka fall har det blivit problem. Vi har också varit i kontakt med fem rederier och berättat om RSI och vad vi försöker åstadkomma och de har varit väldigt positiva till det vi gör. Enligt våra fraktavtal har vi rätt att gå ombord och kontrollera fartygen hos de rederier vi köper frakter av och det är den möjligheten vi använder oss av nu. Skulle ett rederi neka oss att komma ombord noterar vi det i vår databas.

### Vilka är inspektörerna som arbetar för er?

– De har själva varit befälhavare på tankfartyg innan de började med inspektioner. De har alla lång erfarenhet av inspektioner inom tank och offshoreindustrin vilket har varit värdefullt för oss under uppbyggnaden av RSI och utformandet av våra inspektioner. Idag har vi tre inspektörer som hjälper oss, men hoppas att inom kort bli fler för att kunna täcka ett större geografiskt område och ha större flexibilitet och redundans. En inspektion tar mellan fyra och sex timmar.

### Men är det inte väldigt svårt att upptäcka de här oegentligheterna som ni vill komma åt? Som fusk med löneutbetalningar och arbetstider.

– Jo, det kan det absolut vara och det är vi också väldigt ödmjuka inför. Men skulle det vara uppenbart att något inte stäm-

mer eller att de gjort fel av misstag kan vi numera agera, och det är stor skillnad mot tidigare. Upptäcker vi felaktigheter med exempelvis löner, reseplanering, livräddningsutrustning eller annat som avviker från de krav vi har i våra villkor, får vi en brist och kan agera mot rederiet.

Något vi vet kan skapa problem med vilotiderna ombord är tvåvaktsfartyg. Än så länge är tvåvaktsfartyg ingenting som genererar en brist, förutsatt att fartygen uppfyller gällande internationella regler. Men tvåvaktsfartyg har visat sig vara betydligt vanligare än vi trodde och är något vi behöver arbeta med framöver och se om vi ska ändra i våra villkor. Ett annat problem är fartyg där befälen knappt talar någon engelska alls. Det är en brist eftersom det finns krav på att man ska kunna tala engelska, däremot är det svårt att avgöra vad som är för dålig engelska.

### Vad händer efter en inspektion?

– Efter att redaren fått möjlighet att återkoppla, kommentera och åtgärda de brister som upptäckts lägger vi in inspektionsresultaten i en gemensam databas. Alla företag som är medlemmar i RSI har tillgång till databasen och kan därigenom få en uppfattning om de olika fartygen vi har där. Sjöfarten är ganska svårkontrollerad jämfört med transporter som går på land och det finns relativt få svenska bulkrederier. På EFO har vi ambitionen att så långt som möjligt använda svenska rederier och cirka 30 procent av våra transporter går med fartyg från rederier som Ahlmarks, AtoB, Thun, Holmia Bulk och Dalarö Shipping. Utöver det anlitar vi fartyg med rederier i bland annat Norge, Baltikum, Holland, Storbritannien och Tyskland.

### Hur vill ni att RSI ska utvecklas framöver och vad hoppas ni att ert samarbete ska leda till?

– Vi är försiktiga med att lova mer än vi kan hålla, men ambitionen är att växa och få med fler företag i samarbetet. Vi hoppas att en majoritet av alla transportköpare av den här typen av fartyg ansluter sig till RSI. Det viktiga är att nya medlemmar är villiga att bidra och delar vår ambition och våra mål att förbättra säkerheten och förhållanden ombord. Ju fler vi blir desto större möjligheter har vi att påverka och sätta press på oseriösa redare. Nu har även SSAB anslutit vilket vi är väldigt glada för eftersom de ligger före många andra vad gäller hållbarhet och sjöfart. Diskussioner förs också med ytterligare transportköpare. **L S**



# STCW-kurser

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

## Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

### BASIC SAFETY

4-5 feb      2-3 jun  
3-4 mar      23-24 jun  
24-25 mar  
15-16 apr  
12-13 maj



### ADVANCED FIRE FIGHTING

5-6 feb      3-4 jun  
4-5 mar      24-25 jun  
25-26 mar  
16-17 apr  
13-14 maj



### CROWD CRISIS MNG

6 mar  
15 maj  
26 jun



### MEDICAL CARE

23-25 mar  
4-6 maj  
8-10 jun



### RESCUE BOAT

3 feb  
2 mar  
23 mar  
14 apr  
11 maj  
1 jun



### FAST RESCUE BOAT

7 feb  
6 mars  
27 mar  
17 apr  
15 maj  
5 jun  
26 jun





# 2020

på Långholmen  
utförs genomförs

Andra utbildningsorter från norr till söder är; Kalix, Luleå, Stockholm, Örebro, Göteborg och Helsingborg. Safetygruppen är en godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen.

## Grundkurser

### BASIC SAFETY

17-21 feb  
16-20 mar  
20-24 apr  
8-17 maj\*  
25-29 maj  
29 jun-3 jul 27-31 jul



\*Fredag - Söndag över två veckor

### GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

4 feb  
3 mar  
24 mar  
14 apr  
27 apr  
12 maj 2 jun  
29 maj 23 jun



### SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

3-4 feb  
23-24 mar  
1-2 jun



### ADVANCED FIRE FIGHTING

5-6 maj  
25-27 mar  
3-5 jun



### MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

3-4 feb  
2-3 mars  
23-24 mar 11-12 maj  
14-15 apr 1-2 jun



### SHIP SECURITY OFFICER

17-18 feb  
11-12 maj



### MEDICAL FIRST AID

2-3 feb  
6-7 apr



### FAST RESCUE BOAT

6-7 feb  
5-6 mar  
14-17 apr  
14-15 maj  
25-26 jun



### CROWD CRISES MNG

12-14 feb  
11-13 mar  
1-3 apr  
27-29 apr  
1-3 jun  
24-26 jun



### MEDICAL CARE

23-24 mar  
4-5 maj  
8-10 jun



Med reservation för eventuella ändringar.

BOKA DIN KURS DIREKT PÅ: [safetygruppen.se](http://safetygruppen.se)

08-410 215 50


# TEMA

## SÄKERHETSPOLITIK



Utkiken Emma Larsson. I bakgrunden i dimman syns en minjakt av Kosterklass.





Irans beslag av svenskägda *Stena Impero* väcker frågor om staters hot mot fri sjöfart. Och säkerhetspolitiska experter säger att det kan bli vanligare med den här typen av händelser. Samtidigt är frågan hur väl förberett Sverige är för att skydda sjöbefäl och sjöfart om säkerhetsläget försämras. TEXT OCH FOTO OLLE NYGÅRDS



Stridsmundering på bryggan på HMS Carlskrona.

# SVERIGES KAPACITET VID HOT: EN FARLED TILLEN HAMN

En stor del av svensk handel är beroende av sjöfart. Men den svenska marinen kommer att ha svårt att skydda sjöbefäl och sjöfart om säkerhetsläget försämras i vårt närområde.

## **FÖRSVARSMAKTENS HÖGKVARTER, STOCKHOLM**

– Om man tänker sig att vi har ett kontinuerligt minhot, men inget annat hot, då har vi i Sverige sjöminröjningsresurser för att hålla en farled öppen in till en hamn i Sverige. Vi kan också hålla några hundra meter kaj fri från sprängladdningar. Men vi har inte mer resurser än så, säger Anders Olovsson, flottiljämiral och ställföreträdande marinchef.

Det innebär att alla andra hamnar, och

militära basområden, lämnas åt sitt öde.

– Så vilken led till vilken hamn ska hållas öppen? Är det en led in till Göteborg? Och vilka kajmetrar är det vi i så fall ska hålla öppna? säger Olovsson.

Vi befinner oss i ett urplockat hörnrum i Försvarets högkvarter på Östermalm i Stockholm. Rummet var tidigare Anders Olovssons tjänsterum. Och kanske är det en symbol för det försämrade säkerhetspolitiska läge som råder sedan några år tillbaka. För under 2019 lämnade

marinstaben kontorslokalerna och Östermalm för att flytta till berganläggningen Muskö utanför Stockholm. På samma sätt har arméstaben och flygstaben flyttat till Enköping respektive Uppsala. Ett skäl uppges vara det försämrade säkerhetsläget och att ledningen ska spridas för att vara mindre sårbar.

Men det är inte bara Försvarets makten som borde tänka mer på kris och krig tycker Olovsson. Han poängterar att han inte vill låta gnällig utan hellre se möjligheter. Men det är ingen tvekan om att ett allvar lyser igenom – och att han ser stora brister när det gäller frågan om hur förbättrat Sverige är på en säkerhetspolitisk kris i närområdet, och hur det skulle påverka svensk sjöfart och svenska sjöbefäl.

– Jag är nog förvånad över att så pass få



aktörer eller personer i Sverige har kunskap om sjöfarten och förhållandena till sjöss. Det är konstigt med tanke på vårt fullständiga beroende av en sjöfart som fungerar tillförlitligt och säkert. Inom några dagar eller någon vecka stannar ju stora delar av samhället om inte sjöfarten fortsätter ostört, säger Olovsson.

Och lite siffror som påminnelse. 90 procent av den svenska importen och exporten använder sjöfart. Dessutom går 65 procent av rysk export till EU via någon av Östersjöhamnarna. Det är alltså ingen tvekan om att sjöfarten på Östersjön, och det svenska närområdet, är av stor ekonomisk betydelse. Och därför är det också centralt, för flera länder, att kunna skydda sjöfarten och de som arbetar på fartygen även under ett försämrat säkerhetspolitiskt läge runt Sverige.

– Säkerhetssituationen i vårt närområde är förändrad och det finns ett nyvaknat intresse för totalförsvarsfrågorna. Och där finns otroligt mycket att göra när det gäller de maritima frågorna. Men jag skulle önska att det vore ett ännu större intresse för jag tror vi tillsammans kan göra mycket mer säkerhetsmässigt till sjöss än vad vi gör, säger Olovsson.

## ÖSTERSJÖN, SÖDER OM KARLSKRONA

Fartyget *HMS Carlskrona* befinner sig i ett dimmigt Östersjön söder om Karlskrona och har blivit delvis söndersprängt under en övning i sjöfartsskydd. Det handlar om ett handelsfartyg med viktig last som ska skyddas under en transport från Karlskrona till Visby. Men om det vore verklighet: hur skulle ett sjöbefäl ombord på ett handelsfartyg uppfatta en sjöfartsskyddsoperation längs Sveriges kust?

Fredrik Linder är fartygschef på *HMS Carlskrona* och han säger att marinens fartyg stundtals bara skulle ligga runt 200 meter från handelsfartygen som ska skyddas.

– Men det är helt beroende på vilket hot som finns, säger Linder.

Grovt förenklat skyddas handelsfartyg i hamn och kustnära av amfibieförband som rör sig med snabbgående båtar. I farleder jobbar minröjningsfartyg. Längre ut till sjöss är det ytstridsfartyg, Visbykorvetter, som skyddar mot hot från fiendtligt flyg och ubåtar.

Men även här ute till sjöss finns tecken på att totalförsvarsplaneringen, när det gäller att skydda fartygskonvojer i Östersjön, inte är helt uppdaterad. Historiskt



Fredrik Linder, fartygschef HMS Carlskrona.

nämner fartygschef Linder att det har funnits konvojer på ett tjugotal handelsfartyg.

– Idag har vi inte övat i den omfattningen, så vi vet inte exakt hur många fartyg vi kan hantera. Men sedan ska du till en hamn och då ska de ju få plats där. Alla ska kunna ligga och vänta och då blir det allt med samverkan med lotsmyndigheter och hamnmyndigheter. Och finns det tillräckligt med ankringsområden? säger Linder.

Enligt Linder finns det flera praktiska saker som kan bli problematiska vid en situation då säkerhetsläget runt Sverige försämras och handelsfartyg har behov av militärt skydd.

– Orderspråket är visserligen engelska både inom handelsflottan och marinens, men jag tror ändå att det kan bli språkförbistring för man använder ord och uttryck på olika sätt, det är en av riskerna, säger han.

Enligt honom är det därför viktigt att det vid skärpta säkerhetssituationer finns förbindelseofficerare ombord på en del av de handelsfartyg som ska skyddas. En anledning är att det kan vara väldigt

detaljerad information som de militära fartygen ska lämna till handelsfartygen. Exempelvis vilken hastighet som kan hållas om det finns ett minhot. Eller för att hantera utrustning för kryptering av radiotrafik.

## ”DET KAN BLI SPRÅKFÖRBISTRING FÖR MAN ANVÄNDER ORD OCH UTTRYCK PÅ OLIKA SÄTT, DET ÄR EN AV RISKERNA.

– Längre tillbaka fanns det en mängd reservofficerare som man kunde avdela för att vara med som förbindelseofficerare på handelsfartyg. Det gör det inte idag, säger Linder.

Hur ser det då ut på Östersjön nu? Att

utvecklingen har gått mot ett sämre säkerhetspolitiskt läge i Europa är ingen hemlighet och enligt regeringen så har Rysslands illegala annektering av Krim och aggressionen i östra Ukraina ändrat säkerhetsordningen i grunden.

Hur uppfattar fartygschef Linder, som rör sig ute på Östersjön, situationen? Vad är känslan, finns det något mystiskt som sker?

– Ibland kan man bli förundrad över varför vissa fartyg rör sig på ett visst sätt och avviker från trafikmönstret och fartyg som inte går i gällande trafikseparering utan gör en mängd olika manövrar. Till exempel att ett fartyg slår tvärstopp helt plötsligt. Det ser vi i verkligheten och det reagerar vi på och det är också sådant som Kustbevakningen reagerar på, säger Linder.

Varför fartyg bryter trafikmönstret på ett oförklarligt sätt är oklart.

– Det kan man bara spekulera i. Man kan ju tänka sig att de plockar upp saker, människor eller lägger något i vattnet, säger Linder.

Enligt Linder är det väldigt svårt att ha koll på alla fartyg som rör sig i det svenska närområdet. Dessutom handlar det om att

ha koll på andra nationers örlogsfartyg. Och här finns det en ökning i Östersjön eftersom Ryssland förnyar fartygsflottan och har mer provtursverksamhet i de södra och östra delarna av Östersjön, enligt Linder.

– Och visst, de tar lovar förbi svensk kust på ett sätt som de inte gjorde för tio år sedan, säger han.

Fredrik Linder säger att skyddet av sjöfarten är en mycket viktig uppgift för marinen.

– Ytterst har vi visat att vi finns till för handelssjöfarten i och med de internationella missionerna vid Afrikas horn. Det var ju huvudsakligen för att säkerställa sjöfart och att biståndet kom till Somalia. Överlag var det sjöfartsskydd vi ägnade oss åt och skydda från piratattacker. Nu kanske man inte pratar om piratattacker i Östersjön men det finns ju andra hot mot sjöfarten, allt från minor till kriminalitet, säger Fredrik Linder.

#### FÖRSVARSMAKTENS HÖGKVARTER, STOCKHOLM

Flottiljamaral Anders Olovsson sitter tyst och funderar några sekunder. Frågan handlar om huruvida den svenska mari-

nen är tillräcklig eller inte. Att Olovsson överväger svaret så noga handlar möjligen om att han å ena sidan inte vill framstå som gnällig, men å andra sidan inte heller vill sopa svårigheterna under mattan. Men klart är att övningar under senare tid har visat att om den civila sjöfarten och personal ombord på fartygen ska skyddas på västkusten – då har den svenska marinen idag inte resurser för att skydda sjöfarten på ostkusten.

*Frågan är då om det är tillräckligt?*

– Nej, personligen är jag skeptisk, säger Olovsson, till slut.

## ”DE TAR LOVAR FÖRBI SVENSK KUST PÅ ETT SÄTT SOM DE INTE GJORDE FÖR TIO ÅR SEDAN.

Han tar sjöminröjning som exempel. Som vi hörde inledningsvis kan en led hållas öppen under speciella förhållanden. Ett alternativ är att dela resurserna i två och öppna två leder. Men då höjs risken.

– Är det tillräckligt? Nej, det räcker ju inte. Men bristerna måste ses i förhållande till allt annat som ska rymmas i försvarsbudgeten som ska klubbas år 2020, säger Olovsson.

Enligt Anders Olovsson tillhör marinens personal och fartyg den absoluta toppen. Men storleken är alldeles för liten.

– I samtal med sjöfartsindustrin och rederierna är vår största utmaning att förväntningarna nog är större än vad vi kan leverera, säger Olovsson.

Anders Olovsson, som själv har sjökaptensexamen och var med i den svenska internationella operationen Atalanta mot pirater utanför Somalia, säger att han stundtals är imponerad över den kunskap som finns inom den svenska rederinäringen när det gäller säkerhets-hot kopplade till spända geopolitiska områden.

– Jag skulle vilja ha ett större samarbete med rederierna och sjöbefäl när det gäller totalförsvar. Jag tror vi har en hel del att lära, säger Olovsson.

*Som exempelvis?*

– Rederierna startar med en global upp-



FOTO REBECCA LANDBERG/FM





HMS Carlskrona är ett stöd- och ledningsfartyg i marinen baserat i Karlskrona.

#### Fakta: Polisen vill ha hjälp

Polisen vill att Försvarsmakten ska kunna hjälpa polisen mer än vad som är möjligt i nuläget om Sverige drabbas av "ett upptrappat gråzonsscenario". Det meddelade polisen i januari samtidigt som man lämnat en skrivelse till regeringen i ärendet.

Polisen hoppas att ett utökat samarbete ska "stärka förmågan att hantera svåra påfrestningar i gränslandet mellan fred och krig".

fattning. Det internationella perspektivet tror jag skulle vara nyttigt att föra in i den svenska säkerhets- och försvarspolitiska diskussionen. För mig var Stena-fartyget i Hormuzsundet ett självklart svenskt inträde. Det var ju svenskt, säger Olovsson.

*Blev ni inblandade på något sätt?*

– Vad gäller informationsspridning och underrättelser, ja, säger Anders Olovsson.

*Om vi då slutligen går in på händelsen då Stena Impero beslagtogs av Iran – vad skulle hända om en liknande händelse ägde rum i Östersjön eller Sveriges när-område?*

– Om vi tänker oss att en liknande händelse som i Hormuzsundet skulle hända utan att det är ett kraftigt försämrat säkerhetsläge så ska det mycket till innan Försvarsmakten får en ledande roll. Vi kan ge stöd men ansvarig myndighet blir primärt polis eller Säkerhetspolis där de själva har resurser för att vidta åtgärder, säger Olovsson.

Och enligt Anders Olovsson så skulle det se ganska liknande ut även i ett gråzonsläge. Det handlar alltså om ett tillstånd där någon statsaktör agerar utan att

gå till öppna stridshandlingar men kanske förstör och saboterar farleder, radarstationer och hamnområden i Östersjön

## ” I SAMTAL MED SJÖFARTS- INDUSTRIN OCH REDERIerna ÄR VÅR STÖRSTA UT- MANING ATT FÖR- VÄNTNINGARNA NOG ÄR STÖRRE ÄN VAD VI KAN LEVERERA.

eller på västkusten. En sådan situation skulle göra att läget blir osäkert om det är kriminella handlingar som sker eller

om det är en statsaktör som ligger bakom.

– Jag är personligen övertygad om att ett mycket tänkbart scenario i en framtida konflikt är att det finns en motståndare som vill oss illa och uppnå sina syften och samtidigt undvika att vi uppfattar att vi är i krig. Han kommer att försöka vinna kriget innan vi förstått att vi är i krig, säger Olovsson.

Här menar Olovsson att det skulle kunna bli utmaningar med ansvarsfrågan för hur exempelvis Försvarsmakten, Kustbevakningen, polisen och Säkerhetspolisen skulle agera i olika tillspetsade situationer till sjöss i ett gråzonsläge.

– Om den mörka gråzonen är utdragen i tid och vi blir utsatta för hot som är en blandning av militära medel och sabotage mot exempelvis farleder och radarstationer, då tror jag att vi skulle behöva ett långtgående samarbete mellan bland andra Kustbevakningen, Polisen, Försvarsmakten och rent av regeringen. De tydliga svaren om hur saknas ännu: Hur skyddar vi sjöfarten och hur passar den pusselbiten in i det samlade totalförsvaret? säger Anders Olovsson. **ON**

# ATTACKER MOT SJÖFARTEN KAN BLI VANLIGARE

Nya farledsområden, nya konflikter och kamp om makt. Enligt säkerhetspolitisk expertis kan det bli vanligare att stater ger sig på fri sjöfart.

## TOTALFÖRSVARETS FORSKNINGS- INSTITUT, STOCKHOLM

– Jag tror det. Hela Mellanöstern är i ett ifrågasättande av existerande och övergripande regelverk, säger Niklas Granholm, säkerhetsforskare med inriktning på marina frågor på Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI.

Detta medför enligt Granholm att det kan bli oroligt i Mellanöstern för sjöfarten framöver. Exempelvis kan Iran, som en följd av de återinförda oljesanktionerna mot landet, komma att vilja stoppa andra nationer från handel, och därför sätta käppar i hjulet för sjöfarten i Hormuzsundet.

Granholm poängterar att ifrågasättandet av internationella regelverk inte bara gäller Mellanöstern. Istället är det just nu en geostrategisk trend med omfördelning av resurser som ekonomi och makt på den globala nivån, exempelvis mellan USA, Europa, Ryssland och Kina.

Men om vi då tittar på händelserna med *Stena Impero*, då det svenskägda och brittiskt flaggade fartyget i somras beslagtogs av det iranska revolutionsgardet i Hormuzsundet. Om sådana händelser blir vanligare framöver – var kan de inträffa? Bortsett från tidigare riskområden med pirater, som runt Afrikas horn och i Guineabukten, så finns områden, exempelvis runt Mellanöstern, där just stater kan bli aktörer som stör den fria handelssjöfarten. Granholm ser också med viss oro på Syd kinesiska havet.

– Kina gör anspråk på vissa öar och samtidigt vill USA demonstrera att man har dominans över haven. Kommer USA att fortsatt kunna garantera fri sjöfart alltid och överallt som man gjort sedan 1945? säger Granholm.

Sedan finns Arktis. Här nämner Granholm såväl Nordvästpassagen som Nordostpassagen. I det första fallet sträcker väster om Grönland och norr om Kanada till Stilla havet. Där finns det,

enligt Granholm, frågetecken kring hur Kanada kommer att se på olika gränsfrågor.

– Ska det betraktas som kanadensiskt territorialvatten eller som ett internationellt sund som USA vill? säger Granholm.

## ”OM SVERIGE SKA KUNNA FÖR- SVARAS SÅ MÅSTE SVERIGE KUNNA FÖRSÖRJAS.

När det gäller Nordostpassagen, norr om Ryssland, finns även där orosmoln ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv.

– Ryssland och Kina vill definitivt vara starka spelare där. För Ryssland är det en ny transocean farled som ger en kontroll av sjöfart och energiexport. För Kina handlar det om att man vill använda råvaror från området.

I boken ”Europe, Small Navies and Mari-

time Security” som kom hösten 2019 har Niklas Granholm skrivit ett kapitel om säkerhetsläget i Östersjön. Bland annat tas situationen upp med ett så kallat gråzonsläge – där någon stat vill destabilisera Östersjöregionen. Det skulle kunna innebära fysiska sabotage på exempelvis farleder och radarstationer runt Sverige. Eller bombattentat på fartyg. Det skulle också kunna handla om mer subtila händelser som att någon underblåser strejker i hamnar eller utför cyberangrepp mot sjöfarten.

– Sjöfarten är attraktiv att ge sig på för någon som vill attackera hela vårt samhällssystem. Det är angriparen som väljer tid, plats och metod, säger Granholm.

Men varför skulle någon statlig aktör vilja göra det?

– Det kan vara för att skada det ekonomiska system vi har och stressa det marina säkerhetssystemet för att öppna upp möjligheter och komma med politiska påtryckningar. Det kan pågå under lång tid, säger Granholm.

Vad behöver sjöfarten och sjöbefäl tänka på i nuläget?

– Man behöver ha en planering för att möta gråzonsituationer men även öppna konflikter. Om Sverige ska kunna försvaras så måste Sverige kunna försörjas, säger Niklas Granholm. **ON**



Niklas Granholm

FOTO FOI



# SJÖFARTEN MITT I SÄKERHETSPOLITISKT CENTRUM



Paula Silfverstolpe

Beslaget av *Stena Impero* är bara ett exempel. Sjöfarten och sjöbefäl kan allt oftare komma att hamna i säkerhetspolitiskt fokus.

## FÖRSVARSHÖGSKOLAN, STOCKHOLM

– Maritim säkerhet får mer och mer utrymme inom internationell säkerhetspolitik, säger Paula Silfverstolpe, universitetsadjunkt vid Centrum för operativ juridik och folkrätt vid Forsvarshögskolan, FHS.

Sjöfarten finns mitt i ett säkerhetspolitiskt centrum. Vid en incident är många stater inblandade: flaggstaten, rederiets juridiska hemvist, besättningens nationaliteter och staten som kopplas till lasten. Enligt Silfverstolpe har Iran och Ryssland flyttat fram positionerna säkerhetspolitiskt. De använder både ekonomi och juridik intensivt.

– Staters förmåga att övertyga omvärlden och hemmaopinionen om rättsligheten i ens agerande får mer betydelse för säkerhetspolitiken, säger Silfverstolpe.

Säkerhetspolitiska incidenter inom sjöfart kan bli komplicerade. Det eftersom det redan vid faktafrågan förs fram skilda uppgifter om exempelvis vid vilken koordinat eller på vilket farvatten rent havsrättsligt en viss händelse ägt rum, vilket är avgörande för vilka rättigheter och skyldigheter som gäller. De flesta incidenter av det slaget når aldrig juridiska avgöranden i internationell domstol.

– Det är en stor brist att det inte finns en

oberoende faktakommission. Ofta står ord mot ord alltmedan de inblandade aktörerna använder hetsigare krigsretorik.

*Vad är då viktigt att tänka på för sjöbefäl i sammanhanget?*

– Det är viktigt att ha full koll på hela fartygets juridiska status, samt god kunskap om rättigheter och skyldigheter för både flagg- och kuststaten när det gäller rätt till genomfart i territorialhav, internationella sund och öppet hav, samt reglerna för ingripande med våld eller tvång.

*Vilken möjlighet finns det för sjöbefäl och rederier att få hjälp från staten Sverige?*

– Först måste rederiet uttömt sina juridiska möjligheter i nationella domstolar, i fallet med *Stena Impero* i iranska domstolar, och först då kan individer och juridiska personer som anser sig ha behandlats felaktigt påkalla hjälp från hemmastaten enligt regler om diplomatiskt skydd. Det blir då upp till svenska staten om man anser att ärendet är av sådan vikt att man bedömer att man måste ingripa. Det kan då handla om exempelvis diplomatiska förhandlingar på högre nivå, politiska och ekonomiska påtryckningar, och skiljedomstol för att lösa frågan till skydd för rederier och besättning.

Samtidigt säger Silfverstolpe att det är

viktigt att fakta kommer fram kring vad som händer i olika incidenter för att kunna vara förberedd på ”hämndaktioner”. Som exempel nämns beslaget av det iranska fartyget *Grace 1* utanför Gibraltar i somras. Fartyget stoppades av brittiska styrkor i Gibaltars territorialhav då det bedömdes vara lastat med iransk olja som skulle till vissa adressater i Syrien som omfattas av EU:s sanktioner.

– EU-sanktioner kan man inte tillämpa på ett icke EU-subjekt. Detta är en viktig folkrättslig princip. Ärendet med *Grace 1* gick upp i Gibaltars högsta domstol och fartyget släpptes ju också, säger hon.

– När det gäller beslaget av fartyget vid Gibraltar så var mediabilden att allt var Irans fel. Men det är en förenklad bild. Om den fulla juridiska bilden hade kommit fram i rapporteringen av incidenten hade det varit lättare att bedöma beslagtagandets laglighet och även vara beredd på en motaktion från Iran.

Det är inte omöjligt att en sjöfartsincident skulle kunna ske i Östersjön.

**”DET ÄR VIKTIGT ATT HA FULL KOLL PÅ HELA FARTYGETS JURIDISKA STATUS.**

– En situation skulle kunna vara där Ryssland vill exportera något som är i strid med EU:s sanktioner och att Sverige eller någon annan Östersjöstat då, på eget initiativ eller kanske efter påtryckningar, stoppar fartyget och kvarhåller det, liknande det som hände i Gibraltar. Och det skulle då kunna följas av en spegling från rysk sida, att ett svenskt fartyg stoppas och kvarhålls av Ryssland som vedergällning.

Globalt ser Silfverstolpe att den här typen av händelser kan komma att ske oftare. Hormuzsundet, Syd kinesiska sjön och situationen vid inloppet till Azovska sjön söder om Ukraina är alla områden där stormakter har använt militära maktmedel. **ON**

# ”VÅR PRIORITERING VAR ATT FÅ LOSS BESÄTTNINGEN”



FOTO STENA BULK/DAN LJUNGSVIK

Stena Bulk kommer inte ändra sina riskbedömningar efter händelsen med *Stena Impero*. Men att händelsen påverkat är klart.

## STENA BULK, GÖTEBORG

– Soldater kom ombord med skarpladdade vapen och besättningen upplevde det initialt som fientligt. Det var en händelse som man initialt inte trodde var sann, och extremt påfrestande för alla involverade, säger Erik Hånell, vd på Stena Bulk.

Den 19 juli 2019 närmade sig små båtar och en helikopter det svenskägda och brittiskt flaggade *Stena Impero* på omanskt vatten i Hormuzsundet. Med en besättning på 23 personer från Indien, Ryssland, Lettland och Filippinerna tvingades *Stena Impero* mot den iranska hamnen Bandar Abbas.

– Vi har aldrig fått någon officiell förklaring. Däremot har det stått en del i media, bland annat i Iran, och det har vi responderat på, säger Hånell.

Mediauppgifterna handlar om att *Stena Impero* skulle ha kolliderat med en fiskebåt, att det kom oljespill från fartyget, att kommunikationssystemet inte var på och att fartyget var på iranskt vatten. Enligt Hånell har Stena Bulk gjort egna utredningar som visar att anklagelserna inte stämmer.

Enligt Hånell behandlades besättningen fysiskt väl. Men psykiskt var det jobbigt.

– Det har varit en press att sväva i okunskap och de har förmodligen inte heller

haft helt transparent information, säger han.

Erik Hånell säger att ett avgörande skedde den 20 augusti 2019. Svenska myndigheter hade då ordnat ett möte mellan Hånell och den iranska utrikesministern på besök i Sverige.

**”DET VAR EN HÄNDELSE SOM MAN INITIALT INTE TRODDE VAR SANN, OCH EXTREMT PÅFRESTANDE FÖR ALLA INVOLVERADE.**

– Efter mötet kunde vi ha direktkontakt med iranska myndigheter. Vi hade en kommunikation av vad det var som krävdes för att fartyget skulle släppas.

Enligt Hånell handlade det om att Stena Bulk skulle vara tillgängliga i framtiden om det skulle framkomma bevis

som visar att fartyget har gjort något fel.

Den 5:e september släpptes sju personer ur besättningen och den 27:e september bekräftades att övriga släpptes och att *Stena Impero* lämnat iranskt vatten. Trots händelsen planerar inte Stena Bulk att införa några nya riskrutiner för högriskområden.

– Självklart gjordes en felaktig bedömning i risk eftersom det här nu skedde. Men jag ser ingen anledning att ändra processen. Jag anser att vi är professionella och tar hänsyn till väldigt många källor när vi går in i högriskområden, vilket vi gör väldigt ofta, säger Hånell.

Information som Stena Bulk använder kommer från olika länders myndigheter, lokala myndigheter i riskområden och privata säkerhetsföretag. Enligt Hånell har rutinerna ombord på Stena Bulks fartyg framför allt utvecklats sedan 2009–2010 då piratverksamheten var intensiv.

– Även om myndigheter kommer ombord så finns en procedur. I det här fallet satte Iran ombord folk på fartyget och då såg kapten till att alla kom upp på bryggan. Han agerade väldigt professionellt och enligt alla rutiner, säger Hånell.

*När det gäller besättningens löner och ersättningar, påverkar en händelse som den med Stena Impero detta, har besättning fått någon kompensation?*

– Nej, det påverkas inte. Vår prioritering under hela förloppet var att få loss besättningen, gärna fartyget också men nummer ett var besättningen. Vi var helt transparenta mot anhöriga med information, säger Hånell.

– Vi hade bland annat en besättning stand-by som skulle ha kunnat lösa av på fartyget om det skulle gått, säger Hånell.

Även om Stena Bulk-vd:n inte ser det som sannolikt med en liknande händelse som den med *Stena Impero* i Östersjön, så blir han bekymrad när han hör att Forsvarsmaktens minröjningsförmåga är begränsad till en led, till en hamn och några hundra meter kaj i vissa lägen.

– Oroväckande. Om det nu mot förmodan skulle hända något så borde den kapaciteten vara betydligt högre annars stannar ju Sverige, säger Erik Hånell. **ON**



# Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Digitalisering av checklistor på bryggan

Lotsstyrman Brian Widuch på M/S Silja Galaxy har tillsammans med dataingenjör Patrick Widuch digitaliserat de checklistor som bryggbefälen hanterar vid ankomst och avgång. I våras belönade Sjömanshusstiftelsen dem med 25 000 kronor för sin omfattande arbetsinsats.

Brian Widuch och hans nautiska kollegor på Silja Lines Finlandsfärja Galaxy började tröttna på all pappershantering i samband med ankomster och avgångar. Varje dygn genererades sex A-4-ark som skulle arkiveras i pärmar ombord i tre år vilket ledde till en omfattande pappersexercis. Brian Widuch vände sig till sonen Patrick Widuch och frågade om det vore möjligt att digitalisera checklistehantering och efter klartecken från rederiet och kollegorna ombord satte de igång. Därefter följde två år av programmering, tester och justeringar innan det nya systemet kunde tas i bruk.

*”Om internet går ner sparas informationen lokalt tills man får anslutning igen”*

– Digitaliseringen har gjort hanteringen så mycket enklare och spar en massa tid för oss på bryggan, säger Brian Widuch. Vi slipper alla pappershögar och jobbet med arkiveringen.

Samtliga checklistor som används vid ankomst och avgång är förprogrammerade på en digital windowsplatta. Plattan är i sin tur uppkopplad till både servern på fartyget och rederiets server vilket ger såväl dem ombord som landorganisationen tillgång till handlingarna. Back up finns i händelse av en black out.

– Om internet går ner sparas informationen lokalt tills man får anslutning igen, men det händer som väl är sällan. Om plattan också skulle gå sönder använder vi bara de gamla pappersblanketterna tills den fungerar igen, säger Brian.

De digitala checklistorna är snarlika dem i pappersformat som användes tidigare.



*Brian och Patrick Widuch har samarbetet kring utvecklingen av de digitala checklistorna.*

– Befälen var positiva till att vi digitaliserade men ville samtidigt att de digitala checklistorna skulle vara så lika de gamla som möjligt och det har jag sett till att de är, säger Patrick Widuch. Vi har haft en levande diskussion genom hela processen där jag har tagit fram en version som de fått pröva ombord ett par tre veckor. Sedan har de återkommit med synpunkter och jag har ändrat efter deras önskemål tills de blivit nöjda.

På Sjömanshusstiftelsens belöningsdag som hölls i Göteborg i maj 2019 belönades far och son med 25 000 kronor för sin arbetsinsats. Flera rederier har också vänt sig till Patrick Widuch med önskemål om att få liknande system till sina fartyg. Nu har de även utvecklat en digital version av skeppsdagboken på Galaxy och inväntar bara ett godkännande från Transportstyrelsen innan den kan börja användas.

– Sjöfarten är en konservativ bransch och ligger långt efter den landbaserade industrin i digitaliseringen. Men nu går vi mot ökad automatisering och vi ser väldigt många möjligheter till digitalisering ombord, säger Brian Widuch.

*brianwiduch@mail.se*



## Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

### Belöning 2021

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2020. Läs mer om vår belöningsverksamhet på [sjomanshus.se](http://sjomanshus.se).







# Dåtidens mat ombord – en farlig historia

När besättningen doppade brödet i ölen trängde maskarna ut i glasen och köttet serverades inkapslat i en tjock skorpa salt. Kosten på Ostindiefararen *Lovisa Ulrica* var usel och många blev sjuka och dog. Idag är förhållandena ombord förstas avsevärt bättre, men trots modern teknik och goda provianteringsmöjligheter är mathållning till sjöss fortfarande en utmaning. Det säger universitetslektorn och mathistorikern Ulrica Söderlind.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO SJÖHISTORISKA MUSEET/SMTM

UMEÅ NOVEMBER 2019

År 1988 mönstrade den då nyutexaminerade kocken Ulrica Söderlind på sitt första fartyg, *Nordtransporter* i Tryboms Rederi. Att måltiderna var något besättningen satte stort värde på gjordes klart för henne tämligen omgående.

– De sa att 'Vi har inte så mycket roligt här ombord så maten är väldigt viktig för oss'. Det satte verkligen ribban för mitt jobb, säger Ulrica Söderlind.

Och tjänsten som sjökock var en utmaning, konstaterar hon. Under de tre månader långa törnarna i främst Öster- och Nordsjön var det ibland långt mellan provianttillfällena och det kunde bli slut på såväl potatis som frukt och grönt. Vintertid hände det att äggen levererades frusna och dåligt väder gjorde det ibland svårt att laga någonting över huvud taget.

– Även om vi har helt andra förutsättningar att laga mat ombord idag är den grundläggande problematiken i mångt och mycket densamma som för 500 år sedan, säger Ulrica Söderlind.

Efter några år till sjöss gick hon iland och påbörjade en akademisk karriär, men erfarenheterna från tiden ombord har hon burit med sig. År 2006 disputerade hon med avhandlingen, *Skrovsmål*, som beskriver kosthållning och matlagning ombord under 1500-talet till 1700-talet. I den kan man läsa om det slitsamma livet

till sjöss, speglat genom den ytterst torftiga kost som de hårt arbetande besättningarna hade att överleva på.

– Maten ombord var riktigt dålig och vi vet att många dog i sjukdomar och undernäring. Men exakt hur vanligt det var med förluster vet vi inte eftersom det saknas dokumentation, säger Ulrica Söderlind.

På grund av bristande källmaterial är majoriteten av fartygen i *Ulrica Söderlinds* avhandling militära. Forskarna tror dock att mathållningen i marinen och handelsflottan var tämligen likartad vid den här tiden och civila och militära fartyg såg i princip likadana ut.

## Räknade med att alla inte överlevde

Ett civilt handelsfartyg ingår dessutom i avhandlingen och det är Ostindiska kompaniets *Lovisa Ulrica*. Den 16 december 1766 lämnar hon Göteborgs hamn för sin jungfrufärd till Kanton i södra Kina. Av det totala lastutrymmet under däck upptogs ungefär 30 procent av proviant för befälhavare Mathias Holmers och hans 140 man starka besättning. Med på resan fanns också levande djur som oxar, kor, grisar och fjäderfän som även de behövde foder för att inte svälta ihjäl.

– Man provianterade i Göteborg och därefter i Spanien, sedan fick det vara bra. Maten kunde knappast räcka till alla, men man räknade förmodligen kallt med att alla inte skulle överleva, säger hon.

Kosthållningen var enformig, näringsfattig och av dålig kvalitet. På söndagarna delades veckans brödranson ut om 365 gram per person och inuti bakverken frodades maskarna. Var och en fick också en daglig ranson torkade ärtor (1,5 deciliter) och korngryn (2,8 deciliter). Fisk serverades tre gånger i veckan, nö- eller fläskkött övriga dagar.

– För att kunna äta köttet var man först tvungen att knacka hål på saltskorpan som det låg inkapslat i. Fisken var känslig och det finns beskrivet hur masken gick i den trots att den var både torkad och saltad. Provianten förvarades i torrutrymmen, men på tjärade träskepp finns egentligen inga helt torra ytor. Det var alltid lite fuktigt vilket påverkade maten, säger Ulrica Söderlind.

FOTO STEFAN EVENSEN, VASAMUSEET/SMTM



Tunnan hittades i samband med bärgningen av Vasa och användes för förvaring av mat eller vatten ombord.



**Ulrica Söderlind** är universitetslektor och mathistoriker vid restauranghögskolan i Umeå. År 2006 disputerade hon i ekonomisk historia med avhandlingen Skrovsmål om kosthållning och matlagning i den svenska flottan från 1500-tal till 1700-tal. Hon är även utbildad marinarkeolog och kock.

Vanligaste drycken ombord var öl, antagligen därför att den höll sig bättre än vatten. Dessutom gav den ett betydande näringsstillskott till den annars ganska magra födan.

– Varje besättningsman fick 1,3 liter öl om dagen och det var från bröd och öl de flesta kalorierna kom. Alkoholhalten vet vi inte så mycket om, men troligen var den ganska låg. Det var inte så att folk ragglade runt på båtarna hela dagarna, det hade aldrig fungerat, säger Ulrica Söderlind.

### Riskabelt att dricka vatten

Vatten fanns, men det var riskabelt att dricka. Ofta, berättar Ulrica Söderlind, var det dåligt redan när det togs ombord och inte blev det bättre efter ett antal veckor eller månader i de stora ekfaten på fartygen.

– Man försökte rena det genom att hälla i vinäger och vitlök, men det hjälpte inte. Det växte både bakterier och alger i tunnorna och det finns beskrivet att det var som att dricka ormar. Antagligen var det de långa algerna man syftade på.

Att protestera hjälpte föga.

– Vid ett tillfälle går besättningen till kocken och klagar på att korngröten smakar surt, troligen på grund av att den kokats i härsket vatten. Kocken hade i en klick smör, men när det inte hjälpte tog han gröten och hällde ner i morgondagens gryta, säger Ulrica Söderlind.

Men hur usel kosten än var, så var det den som höll besättningen vid liv och att

stjåla proviant betraktades som ett ytterst allvarligt brott. Maten förvarades i låsta förråd dit endast fartygets hovmästare hade nyckel och den som fick för sig att bryta sig in kunde räkna med hårda straff.

– Att bli satt på vatten och bröd var ganska vanligt. Det kanske inte låter så farligt, men under rådande omständigheter var risken stor att dö av en sådan diet. Ett annat straff var kölhalning (att fastbunden i ett rep släpas under kölen reds. anm.) och det var det få som överlevde. Inte därför att man drunknade utan för att man blev sönderskuren av de vassa havstulpaner som satt fast på skrovet, säger Ulrica Söderlind.

### Befälen fick bättre mat än manskapet

Att drabbas av näringsbrist under de månadslånga resorna var nästintill oundvikligt och skörbjugg var en av de vanligaste åkommorna. Skörbjugg uppstår till följd av C-vitaminbrist och kan leda till blödningar och inflammationer i tandköttet och, i förlängningen, tandlossning.

– Skörbjugg var väldigt vanligt och all-

varligt. På 1700-talet hade man lärt sig att lemoner, som var ett samlingsnamn på all citrus, hjälpte men det fanns inte alltid på fartygen, säger Ulrica Söderlind.

Men även om förhållandena ombord var svåra för alla, serverades befälen betydligt bättre mat än manskapet. Roslagskepparen Mathias Holmers på *Lovisa Ulrica* och hans styrmän kunde avnjuta såväl rökt skinka som hängmörat kött, ost och allehanda kryddor. Det var också skillnad på vilken öl man serverades och medan befälen drack så kallat herreöl fick manskapet hålla till godo med det enklare spisölet.

– Troligen hade herreölet en något högre alkoholhalt vilket gjorde att den höll sig bättre än spisölet. I Spanien provianterade man även sådant som pepparrot, morötter och potatis och det var inte heller något som manskapet fick ta del av.

*Lovisa Ulrica* gjorde fyra handelsresor till Kina innan hon 1786 såldes till kronan och dimensionerades om för militärt bruk. 1790 förläste hon utanför Vinga vid en transport av kanoner. **LS**







**ACCEPT**  
Försäkringar



[www.accept.se/sjobefal](http://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](http://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.*

# “Our priority was to free the crew”

Stena Bulk will not change its risk assessments after the incident with *Stena Impero*. But it is clear the incident has had an impact. TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

“Soldiers came on board with sharpened weapons and the crew experienced initially that the situation was hostile. This was an incident that one initially didn’t think was true, and it was extremely stressful for everyone involved,” says Erik Hånell, managing director at Stena Bulk.

On July 19, 2019 small boats and a helicopter came close to the Swedish owned and British flagged *Stena Impero* on Omani water in the Strait of Hormuz. With a crew of 23 persons from India, Russia, Latvia and the Philippines, *Stena Impero* was forced to go to the Iranian port Bandar Abbas.

“We have never received any official explanation. However, there have been some comments in the media, among others in Iran, and we have responded to that,” says Hånell.

What is mentioned in the media is that *Stena Impero* should have collided with a fishing boat, that there came oil spill from the ship, that the communication system wasn’t turned on and that the ship was on Iranian water. According to Hånell, Stena Bulk has made its own investigations, which show that the accusations aren’t correct.

## Stressful to be in a state of ignorance

According to Hånell, the crew was treated physically well. But mentally it was hard.

“It was stressful to be in a state of ignorance and probably there wasn’t any access to completely transparent information,” he says.

Erik Hånell says that something decisive happened on August 20, 2019. Swedish authorities had then arranged a meeting between Hånell and the Iranian

Foreign Minister on a visit to Sweden.

“We had direct contact with Iranian authorities after that meeting. We had a dialogue about what was required for the ship to be released,” says Hånell.

According to Hånell, the request was that Stena Bulk should be available in the future, if new evidence showed that the ship had done something wrong.

On September 5, seven persons of the

”Soldiers came on board with sharpened weapons and the crew experienced initially that the situation was hostile.

crew were released and on September 27 it was confirmed that the rest of the crew had been released and that *Stena Impero* had left Iranian water. Despite the incident *Stena Bulk* is not planning to introduce any new risk routines for high-risk areas.

“Of course, an incorrect assessment had been made, as this happened. But I see no reason to change the process. I think that we are professional and take many sources into account when we go into high-risk areas, which we do very often,” says Hånell.

Information used by Stena Bulk comes from authorities of different countries, local authorities in risk areas and private security companies. According to Hånell, the routines on board the ships of Stena Bulk have above all been developed since 2009-2010, when the piracy was intense.

“There is a procedure even if authorities come on board. In this case Iran put people on board the ship and the captain then made sure that everyone entered the bridge. He acted very professionally and according to all routines,” says Hånell.

## Had a standby crew

When it comes to salaries and benefits of the crew, has such an incident as the one with *Stena Impero* any impact? Has the crew gotten any compensation?

“No, there isn’t any impact,” says Hånell.

“Our priority throughout the process was to free the crew, preferably also the ship, but the crew was number one priority. We were completely transparent with information to relatives,” says Hånell.

“We had among other things a crew standby that could take over on the ship if this had been possible,” says Hånell.

## The capacity ought to be higher

Even if the managing director at Stena Bulk don’t think it is likely with a similar incident as the one with *Stena Impero* in the Baltic Sea, he gets concerned when he is informed that the demining capability of the Swedish Armed Forces in some situations is limited to one passage, one port and a few hundred meters of quay.

“Disturbing. If contrary to expectations something was to happen, the capacity ought to be considerably higher, otherwise Sweden will stop,” says Erik Hånell.

This is a translation of the article on page 32.





Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller skriv till e-postadressen [sbf.stugor@sjobefal.se](mailto:sbf.stugor@sjobefal.se). Sista anmälningsdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2019, de veckor som lottas är veckorna 52 och 1–16. Lediga veckor 2019 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	5 000 kr
17–52	2 500 kr



### SÄLEN

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

Vecka	Pris
1–16	4 000 kr
17–52	2 500 kr



### STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

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



### IDRE

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

Vecka	Vån B	Vån A
1–16	4 000 kr	5 000 kr
17–52	2 500 kr	3 000 kr

#### Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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





## Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

## Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

### Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Karl Huss – 08-518 356 10

### 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

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

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](mailto:sbf@sjobefal.se)

Internetadress

[www.sjobefalsforeningen.se](http://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](mailto:sbf@sjobefal.se)

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

## Vill du komma med på sändlistan

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

## Frågor om försäkringar?

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

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

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

## BLI MEDLEM!

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

### AKTIVT MEDELSKAP

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

### INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

### PASSIVT MEDELSKAP

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

### STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

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

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

**AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA**

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

**A P MØLLER-MÆRSK**

Johan Juhlin (kontaktperson)  
tel 0171-871 42, 0704-22 53 67, e-post johan.juhlin@live.se

**AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG**

John Borgman  
tel 0736-56 49 14, e-post scandlinesklubben@sjobefal.se

**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

**DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK**

Vakant

**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  
tel 0702-18 31 02

**FLOATELKLUBBEN**

Patrik Sundqvist  
e-post floatelklubben@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@portlulea.com

**ORNÖ SJÖTRAFIK**

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

**ORUST MARINE RECRUITMENT**

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

**RESSEL**

Niclas Jörnè  
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**

Victoria Åslund  
tel 070-063 81 14, e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

**STENA LINE**

Sandro Chiesi  
tel 0704-85 95 95 0707-67 14 53, e-post stenaklubben@sjobefal.se

**STOCKHOLMS SKÄRGÅRD**

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

**STRÖMMA**

Thomas Ravalid (kontaktperson)  
tel 0733-99 90 56, e-post thomas.ravalid@hotmail.com

**STYRSÖBOLAGET**

Tomas Carlsson  
Tel: 0707-15 45 49, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

**SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB**

Stefan Wengelin  
tel 070-6529653, e-post isbryarklubben@sjobefal.se

**SVITZER SVERIGE**

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

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

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

**TERNTANK**

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

**TT-LINE**

Jens Sandin  
tel 0708-43 65 65 e-post tlineklubben@sjobefal.se

**WALLENIUS**

Vakant

**VIKING LINE**

Anette Haapanen  
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**

Louise Falk  
tel 0760-87 47 18, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

# Hjälp oss att rädda dig.

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









MARINA LÄROVERKET

# SJÖUTBILDNING

TRYCKUTTAG  
1

Vi utbildar dig i:

- CCM Refresh
- Medical Care
- Basic Safety Training
- ROC-Radiokommunikation
- Grundläggande säkerhetsutbildning inre fart

Samt refresh-utbildningar

Vi erbjuder boende på vårt fartyg Viksten

Se vår hemsida för mer information.

Marina läroverket Sjöutbildning | Tel 08-506 532 90  
E-post [sjoutbildning@klartskepp.se](mailto:sjoutbildning@klartskepp.se) | [www.sjoutbildning.se](http://www.sjoutbildning.se)