

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 7 NOVEMBER 2019 ÄRGÅNG 8

REPORTAGE

## BESÄTTNINGEN SOM SKRATTAR

PÅ JEHANDER 1 BUSAR MAN PÅ JOBBET

NYHETER SAN-KONFERENSEN

Priset till Seko-medlemmar

INTERVJUN KARL HUSS

Ny ombudsman

HISTORIA SUEZKANALEN

150 år sedan invigningen

TEMA

## CYBERKRIMINALITET

NYA REGLER SKA HINDRA CYBERKRIMINALITET • CYBERATTACK SATTE FART PÅ SÄKERHETSARBETET

# Ta chansen att påverka!

NOVEMBER

Vi närmar oss kongressen 2020 sakta men säkert. Kongressen kommer att avhållas på samma ställe som förra gången, Frösundavik i norra utkanten av Stockholm. I detta nummer av tidskriften presenteras våra kandidater till kongressombud och det är dags för er att rösta fram de ombud ni önskar ha. Kongressen är föreningens högsta beslutande organ och den ska besluta, i första hand om föreningens inriktning de kommande fyra åren men också en vision om en längre strategi. Kansliet kommer, efter styrelsens direktiv, att ta fram ett antal rapporter med förslag på områden som skall prioriteras och därefter tar kongressen beslut om vilka vägval föreningen ska göra.

Styrelsen kommer att presentera en ekonomisk rapport, hur sköter vi ekonomin och hur ser vi på framtiden nu när vi befinner oss på egna ben utanför Ledarna. Det ska bli spännande att se om kongressen anser att Sjöbefälsföreningen kan behålla den redan relativt låga medlemsavgiften i ytterligare en kongressperiod. Sjöbefälsföreningen har inte justerat medlemsavgiften för aktiva medlemmar på mycket länge och denna fråga är intressant för samtliga medlemmar.



MIKAEL HUSS

Andra viktiga frågor är utbildning och arbetsmiljö. Sjöbefälsföreningen har sedan starten år 1848 arbetat med utbildning och arbetsmiljö och vi följer detta noga genom våra nationella och internationella åtaganden. Sjöbefälsföreningen finns representerade i sjöfartshögskolornas utbildningsråd och någon eller några ombudsmän kallar till informationsmöten ett par gånger per år där eleverna får en genomgång av aktuella frågor och möjlighet att ställa egna frågor av vilka slag som helst. Då det gäller arbetsmiljön nationellt sker en stor del av arbetet genom Sjö-

fartens Arbetsmiljönämnd där samtliga parter inom sjöfartsbranschen är representerade. När det gäller de internationella frågorna ingår Sjöbefälsföreningen i flera organisationer, som till exempel IFT, ETF, NTF, IFSMA och Nautilus Federation där vi både deltar och skickar våra förslag och synpunkter.

En annan av frågorna som tas upp på kongressen är eventuella ändringar av stadgarna. Det kan till exempel vara frågan om att antalet kandidater till kongressombud är något mycket, 90 kandidater i en förening som består av cirka 2 000 aktiva medlemmar ger valberedningen mycket besvär.

Tyvärr fick valberedningen inte riktigt ihop alla kandidater som den borde i enlighet med stadgarna. Valberedningen har haft svårt att få fram det engagemang från medlemmarna som vi hoppats på, uppenbarligen rullar allt på så att de flesta är nöjda med tillvaron i alla fall. Så länge allt fungerar och alla är nöjda brukar det fackliga engagemanget ligga på en behagligt låg nivå, men om något händer så vaknar alla till.

Vi kan också konstatera att det snart är tre år sedan vi hade avtalsförhandlingar. Det blev ett treårsavtal med lönejusteringar på totalt 6,5 procent. Sjöbefälsföreningen valde då att lägga allt på lönetarifferna och lämna de allmänna villkoren orörda. Det finns ett antal förslag från föregående kongress om ändringar i de allmänna villkoren, men under resans gång har dessa inte prioriterats beroende på hur stor del av löneutrymmet de värderats till. Det blir en avtalskonferens de första dagarna i december och där kommer många av våra tidigare avtalsyrkanden att diskuteras. Förhoppningsvis kommer det även upp nya yrkanden som kan överlämnas till styrelsen.

De centrala avtalen med både Almega och Sarf är uppsagda för omförhandling, avtalet med Almega går ut vid årsskiftet och storsjöavtalen en månad senare. Vi misstänker att motparten inte kommer ha någon brådska att komma överens med oss. De kommer att avvakta industrins förhandlingar och arbetsgivarnas fack, Svenskt Näringsliv, och kommer inte tillåta att enskilda branscher hittar på något utanför ramarna.

Den 15 november kommer valsedlarna att skickas ut elektroniskt till alla röstberättigade medlemmar som har lämnat en korrekt mailadress till kansliet. Ta några minuter och läs igenom vad kandidaterna vill på sidorna 14–17 i det här numret. Använd sedan din möjlighet att rösta! Det är din chans att påverka vad vår förening ska jobba med de kommande fyra åren!



# sjöbefälen Nr 7

## 04 Nyheter

Årets SAN-pris till SEKO-medlemmar  
Svagheter i brandskyddet  
Bokanjärernas femte antologi

## 12 Fackligt

Behöver den svenska modellen bytas ut?  
Vice ordförande har ordet  
Fråga ombudsmännen

## 14 Kandidater till kongressen

Läs vad kandidaterna vill och varför du ska rösta på dem

## 18 Reportaget: Jehander 1

Den glada båten

## 24 Intervjun: Karl Huss

Sjöbefälsföreningens nya ombudsman

## 26 Tema: Cyberkriminalitet

Nya regler ska hindra cyberkriminalitet  
Cyberattack satte fart på säkerhetsarbetet  
Korta utbildningar ska stärka skydd

## 34 Kultur/historia: Suezkanalen

Viktig kanal fyller 150 år

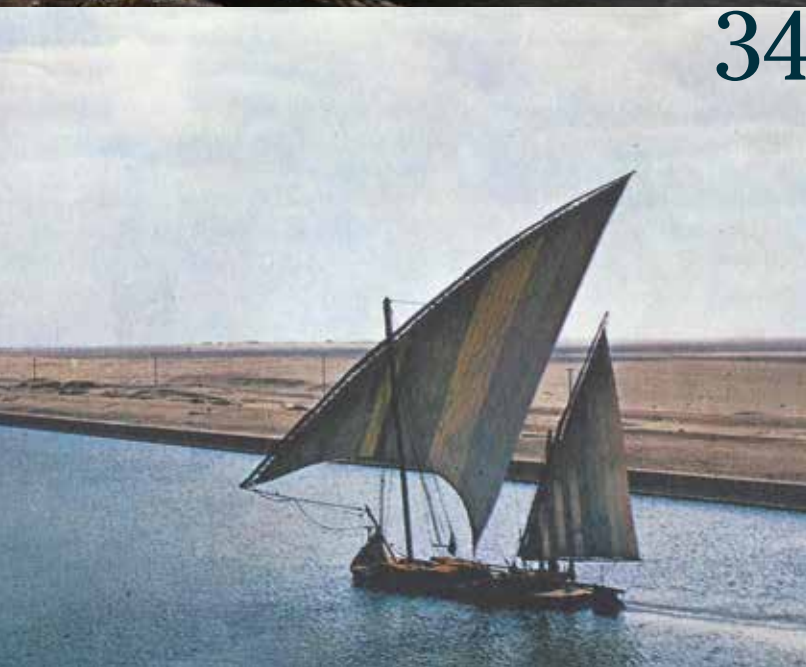
## 38 In English: Cybercrime

New rules to prevent cybercrime



18

34



Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 8 Utgivningsdag 15 november 2019

**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 2019

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

**Framsidesbild** Johan Bäckström är styrman på  
Jehander 1. Foto Sofi Cederlöf

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

MEDLEM AV 

# Årets arbetsmiljöpris till två Seko-medlemmar



Jeanette Ganesjö och Pia Westerholm tar emot priset från Lars Andersson.

Tillsammans gör vi skillnad. Det är namnet på projektet som gav huvudskyddsombud Pia Westerholm och skyddsombud Jeanette Ganesjö, årets San-pris. Priset delades ut i samband med San-konferensen i Göteborg den 23 oktober med temat hälsofrämjande arbetsmiljö. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

## GÖTEBORG OKTOBER 2019

De båda San-pristagarna arbetar inom intendenturen på *Silja Symphony*. Pia Westerholm i informationen och Jeanette Ganesjö i à la carten. Utöver att tillhöra samma avdelning ombord delar de ett brinnande intresse för arbetsmiljöfrågor och en genuin vilja att förändra och förbättra. Priset – som består av 15 000 kronor – fick de för projektet "Tillsammans gör vi skillnad" som de driver ihop. Inom det bjuder de in kollegor till workshops för att öka medvetenheten om den sociala arbetsmiljön ombord.

– Vi brinner verkligen för de här frågorna, men vi hade aldrig kunnat drömma om att vi skulle få ett pris för det vi gör. Det känns som en väldigt fin uppskattning och en inspiration att fortsätta, sa Pia Westerholm efter prisceremonin.

Projektet är väl underbyggt med en detaljerad projektplan som har förankrats hos fartygets befälhavare. Pia och Jeanette

berättar att ambitionen är att sprida kunskap om den sociala arbetsmiljön och få fler att vilja engagera sig. Och kollegornas reaktioner har varit nästintill odelat positiva.

– Vi blev överväldigade över den respons vi fick efter den första workshoppen, sa Jeanette Ganesjö. Folk blev så glada över att det var någon som frågade vad de tyckte och lät dem komma till tals.

Hittills har de haft två workshops för sammanlagt 30 personer, men meningen är att alla ombord ska ha genomgått två workshops var, en bas och en fortsättning, innan nästa års slut.

– Efter det hoppas vi kunna utveckla det här vidare. Hittills har vi hållit workshops avdelningsvis, men framöver vill vi ha blandade grupper. Vi vill sudda ut gränserna mellan avdelningarna, sa Jeanette Ganesjö.

### Arbetsmiljöns olika byggstenar

Flera av talarna på årets San-konferens lyfte fram den sociala arbetsmiljön i sina anföranden. Temat för dagen var "Hälsofrämjande samarbete – ledarskap, medarbetarskap och kommunikation" och bland föredragshållarna fanns personal från både fartyg och landorganisationer. En av dem var HR-konsult Per Arnevall som pratade om arbetsmiljöns olika byggstenar.

– Det vi behöver är de fyra T:na: tydlighet, trygghet, trivsel och tillit. Tydlighet skapar trygghet och trivsel som i sin tur leder till tillit. Det här är något som växer fram. Tillit är ingenting man kan beordra.

Per Arnevall pratade också om hur vår egen inställning och sinnesstämning påverkar våra kollegor:

– Affekter är oerhört smittsamma. Ler du mot någon får du tro-



Gränslöshet och brist på återhämtning är stora problem i Sverige menar arbetsmiljöprofessor Lotta Dellve.



HR-konsult Per Arnevall pratade om hur viktig vår egen inställning är.

ligtvis ett leende tillbaka. Är du sur och irriterad blir responsen antagligen en annan. Tänk er att vi har en stor kristallskål full med röda fina äpplen. Så lägger du ner ett ruttet äpple i mitten och vad händer? Jo, snart blir de andra äpplena också dåliga.

Arbetsmiljöprofessorn Lotta Dellve från Göteborgs universitet gjorde under sitt anförande en jämförelse mellan arbetsmiljön i Sverige och den i andra europeiska länder. Hon konstaterade att Sverige låg långt fram inom vissa områden, som exempelvis karriärsutveckling, men att vi hamnar i bakvattnet när det gäller den sociala arbetsmiljön.

– Vi har en mycket hög arbetsbelastning och intensitet på våra arbetsplatser och i ett europeiskt perspektiv är vi långt ifrån bäst inom det här området, sa hon. Gränslöshet och brist på återhämtning är våra stora problem i Sverige i dag. **LS**

**Motivering 2019 års SAN-pris**

Årets San-pristagare har uppvisat ett genuint engagemang för den sociala arbetsmiljön ombord på fartyget där de arbetar. Utöver sina ordinarie arbetsuppgifter har de startat ett projekt för att fler ombord ska bli medvetna om sin arbetsmiljö och vilja påverka den till det bättre. De bjuder in till workshops där de berättar om den nya lagstiftning som reglerar den sociala arbetsmiljön inom sjöfarten och vad man själv kan göra för att bidra till ett sundare arbetsklimat. Samarbete är utmärkande för deras engagemang; de driver projektet tillsammans med fartygets befälhavare och strävar hela tiden efter att knyta fler ombord till projektet som, liksom de själva, brinner för arbetsmiljöfrågorna. Med sitt projekt har årets San-pristagare visat hur man på ett mycket konkret och tydligt sätt kan arbeta framgångsrikt med frågor som rör den sociala arbetsmiljön.



**Our skill - your benefit**

Scanunit AB söker nu

**Projektledare och Förman**

till vår verksamhet i Göteborg eller Helsingborg

Skicka din ansökan eller frågor till:

Kristian Berg

[Kristian.berg@scanunit.se](mailto:Kristian.berg@scanunit.se)

070 888 98 00



[Scanunit.se](http://Scanunit.se) | [Info@scanunit.se](mailto:Info@scanunit.se) | +46 42 37 33 50

# Svagheter i brandskyddet

För mycket fokus på teknik och regeluppfyllnad och för lite på att skapa ett brandsäkerhetsarbete som fungerar i praktiken. I en ny rapport från forskningsinstitutet Rise har svagheter i brandskyddet på ropaxfartyg uppdagats som kan få allvarliga konsekvenser i händelse av en brand. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

**BORÅS** OKTOBER 2019

Enligt en rapport från projektet Sebra (Systeminriktat erfarenhetsarbete för marin brandsäkerhet) präglas ett effektivt brandsäkerhetsarbete till sjöss av god kommunikation, flexibilitet och möjligheter för besättningen att hantera oförutsägbara händelseförlopp. Men på de fartyg som studerats inom ramen för projektet fokuserar brandskyddet snarare på teknik och administration än på att skapa sammanhängande system och förutsättningar för besättningen att göra ett bra arbete. Ulrika Millgård vid Rise (Research institutes of Sweden) är en av tre forskare bakom rapporten.

– Vi ser att det oftare handlar om att uppfylla regelverk än att skapa system som är enkla att använda och som fungerar i praktiken, säger hon. Att leva upp till regelverket är inte samma sak som att ha ett bra brandskydd. Men den här typen av problem är inget unikt för sjöfarten utan något vi ser i hela samhället.

## Ingen tar ansvar för hela bilden

Ulrika Millgård och hennes forskarkolleger såg flera exempel där tekniken uppfyller de krav som regelverket ställer samtidigt som det fungerar dåligt i praktiken. Larmen på bryggan var ett sådant område.

– Många gånger är det olika leverantörer till systemen och var och en är noga med att larmet från just deras utrustning hörs tydligt, säger hon. Men ingen tar ansvar för den samlade ljudbilden och en besättningsmedlem berättade att det första de kan behöva göra när något allvarligt inträffar är att tysta alla larm så att de kan tänka ordentligt.

Forskarna noterade också en viss osäkerhet kring fartygens släcksystem. Under de intervjuer som genomfördes sa flera ombordanställda att de skulle tveka inför

att aktivera drenchersystemet (sprinklers på lastdäck) eftersom detta kan orsaka stora skador på lasten och medföra mycket efterarbete. Dessutom var det ibland krångligt att aktivera sprinklers i rätt område. Drenchersystemet är indelat i sektioner och går bara att aktivera i en eller två sektioner åt gången. Men eftersom sektionering av brandlarm och drenchersystemet inte alltid matchar måste besättningen själva ta reda på exakt var det brinner för att förstå i vilken sektion som släckningen ska ske.

– Man vet vad som behöver göras men det är ganska omständligt och kan ta tid, säger Ulrika Millgård.

## Nya material betar sig annorlunda

Annat som påverkar brandskyddsarbetet på fartygen är utvecklingen av de fordon som fraktas på lastdäck. Under senare år har det tillkommit nya material och

bränslen som kan bete sig helt annorlunda vid en brand än vad man är van vid. Forskarna ser också att det finns en risk att trenden med ökad automation minskar besättningens processförståelse.

– När man inte längre är inne och skruvar i systemen på daglig basis kan det bli svårare att lösa problem om något oväntat händer som inte kan hanteras med hjälp av automation.

## Viktigt att höja blicken

Brandförlopp är ofta svåra att förutse och trots regelbundna övningar kan det i ett skarpt läge uppstå situationer som man inte är beredd på. Därför, menar Ulrika Millgård, är det viktigt att höja blicken från checklistor, handlingsplaner och teknik och istället sträva efter att skapa brandorganisationer där besättningen är rustad för att kunna möta olika typer av scenarier och lösa situationer när de uppstår.

– För att kunna fatta snabba och bra beslut måste man förstå sådant som hur en brand kan sprida sig och hur man agerar om det börjar brinna på flera ställen samtidigt, säger Ulrika Millgård.

I studien ingick fyra ropaxfartyg över 100 meter som trafikerar svenska farvattnen och med i huvudsak svensk besättning. Undersökningen bestod av intervjuer och fältstudier samt intervjuer med besättningar, landpersoner och myndighetsföreträdare med koppling till brandskyddet. Problemen som projektet observerade kommer att utforskas närmare i det nystartade EU-finansierade projektet Lasch-fire. Det pågår under fyra år med löpande redovisning. **LS**



Ulrika Millgård

FOTO RISE



Studien visade att det oftare handlar om att uppfylla regelverk än att skapa system som fungerar i praktiken. Bilden har ingen koppling till studien.

Reliable supply  
Availability on demand  
Safe operations

# The LNG fuel provider



The energy company Gasum (former Skangas) is a Nordic gas sector expert that is building a bridge to a carbon neutral society on land and at sea. Gasum is the leading liquefied natural gas (LNG) player in the Nordic market. The company help their marine customers in achieving their environmental and operative objectives by providing effective and reliable LNG deliveries.

**Gasum**

[gasum.com/lng](https://gasum.com/lng)

# Bokanjärerna släpper femte antologin

Bokanjärerna är ingen "anrik" förening genom sin ålder, bara 13 år gammal. Men i oktober gav de ut sin femte antologi, "Dikt midskepps", 20 berättelser med sjöanknytning. Den presenterades vid ett möte på Katarina sjöfartsklubb i Stockholm.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

**STOCKHOLM** OKTOBER 2019

Titeln på antologin beskrevs av en av medförfattarna, Hans Claesson, som ett "underfundigt och provocerande" namn. Ordet "dikt" har åtta olika betydelser, varav bara en har sjöanknytning. Men då används den som en förstärkning av babord eller styrbord. "Dikt midskepps" blir därmed egentligen en omöjlig paradox – eller kanske innebörden att "hålla absolut rak kurs". Claesson framhåller att om kommandot funnits, givets och utförts skulle flera kända sjöolyckor ha undvikits. Han tänker bland annat på kollisionen mellan *Andrea Doria* och *Stockholm* 1956. Ett än tydligare exempel är kollisionen mellan *Stena Nautica* och *Johanna* 2004, där det uttryckligen stod i haveriutredningen: "Om *Johanna* behållit sin kurs och fart hade olyckan sannolikt inte inträffat."

Boken har illustrerats av Rolf Öström, som vid mötet visade upp ett antal ur sin rika teckningsproduktion.

Att de 20 berättelserna har någon form av sjöanknytning är den enda gemensamma nämnaren. I övrigt innehåller de dramatik, humor, tragedi och kuriosor. Flera av medförfattarna deltog vid mötet. Kaj Talik har skrivit "Yolanda" om en ung, vacker ecuadorianska som plötsligt mönstrar salongsuppassare på ett svenskt fartyg. Lyckligtvis har hon förmåga att hävda sig mot alla former av ovälkommet bemötande.



Krister Lumme, ordförande Bokanjärerna.



Anna Gable, författare.



Hans Claesson, författare.

Anna Gables berättelse "Holländarens son" är en del av en kommande roman, som ska heta "Förintaren".

Före detta telegrafisten, sedermera redaktören (bland annat för Maskinbefälet) och författaren Torbjörn Dalnäs har tre bidrag i boken. Ett av dem, "Poseidon på torra land", bygger på en verklig händelse, berättade han.

Antologins namn går igen i novellen "Dikt segelsemester", som alltså utspelar sig i fritidsbåtmiljö. Den är skriven av Stefan Roxenby, som påpekade att berättelsens titel närmast ska uppfattas skämtsam.

Mötet avrundades av trubaduren Peder Palmcrantz. Han sjöng en av Evert Taubes dråpligare visor, "Balladen om Gustaf Blom från Borås". **BL**



Rolf Öström har illustrerat Dikt midskepps.

**FAKTA BOKANJÄRERNA**  
 "Buckanjärer" kallades sjörövare i Karibien på 1500- och 1600-talen. Men ordet anses tydligen så ålderdomligt att det inte står med i Svenska Akademiens ordlista. Ordet "bokanjär" som synonymt med bokålskare har konstruerats av Torbjörn Dalnäs. Föreningen bildades 2006 på initiativ av författaren och sjökaptenen Jörn Hammarstrand för att främja litteratur med sjöfartsanknytning. Ordförande är i dag Krister Lumme.



# APROPÅ RIX EMERALD:



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



# CREATIVITY GENERATES VALUE

Stena Teknik is a common resource for all maritime related business units in the Stena Sphere and provides expertise in primarily maritime technology.

Stena Teknik carries out newbuilding projects from initial idea to delivery of an effective and fully operational ship or drilling vessel. We also provide general maritime technology advice and procurement services.

Stena Teknik conducts cutting-edge research and development in the maritime technology sector with focus on earning capability and cost reduction. Another important area is energy efficiency in order to minimize our environmental footprint.



**Professionella dykare  
med kort varsel**

Telefon +46 (0) 705-44 45 54  
www.marineworks.se

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

**SJÖSPORTSKOLAN**  
Swedish Maritime Academy

**Effektiva och prisvärda kvalitetskurser**

Fartygsbefäl VIII (7 dgr.) Handh. snabba fartyg  
Maskinbefäl VIII (4 dgr.) Basic Safety Training  
BTM, CRM, ROC (2 dgr.), GOC, ECDIS (3 dgr.)

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

**WORLDWIDE CLASSIFICATION  
AND RELATED SERVICES**

**SATURNUS**

As a world leading classification society, we work to reduce risk and helping to ensure our clients' crew stay safe and their assets are sustainable

- > Classification, Certification, Surveys & Approval
- > Quality, Environmental, Health & Safety Management
- > Technical and Technological Innovation: Energy Efficiency & Environmentally Friendly Solutions

veristar.com / bureauveritas.com / bureauveritas.se

**BUREAU VERITAS**  
1828

**Move Forward with Confidence**

## Härnösands sjöfartsgymnasium startar upp igen

Sjöfartsgymnasiet i Härnösand startar upp igen. Det skriver Sjöfartstidningen. Utbildningen stoppades på grund av för lågt elevunderlag men återupptas nu efter påtryckningar från Transportföretagen som är oroad över den stora personalbrist som företagen står inför.

– Det är fantastiskt roligt att så många har slutit upp bakom och all heder till politikerna som lyssnat till argumenten, säger Caj Luoma, chef för kompetensförsörjning på Transportföretagen, till Sjöfartstidningen.

Hur det kommer att gå för utbildningen återstår dock att se.

– Det vet man aldrig, enskilda företag kommer behöva hjälpas åt och sluta upp bakom det här. Både för att utveckla kvalitet och för att göra reklam för utbildningen. Som för nästan alla branscher i näringslivet saknas kvalificerad arbetskraft, därför får man berätta om det och vad sjöfartsbranschen erbjuder, säger Caj Luoma till Sjöfartstidningen.

## Fortsatt fokus på skadliga ämnen i arbetslivet krävs!

Risken att exponeras för ämnen som är skadliga för nervsystemet i arbetslivet har minskat. Men en ny rapport från Arbetsmiljöverket visar att det finns skäl att vara fortsatt uppmärksam. Det skriver tidningen Sjömannen.

Ämnen som bly, lösningsmedel och mangan kan påverka hjärnans kognitiva funktioner, till exempel förmåga till planering, uppmärksamhet, reaktionsförmåga och språk.

– Det är viktigt att skydda hjärnan mot all negativ påverkan i arbetslivet och vara medveten om de kemiska risker som finns. Det gäller att förebygga, se över riskerna och följa instruktionerna. Vi ser också att många gamla, kända risker som vi har reglerat blir nya risker när de kommer upp i nya sammanhang, till exempel när man återvinner elektronik, säger Mirja Johansson, filosofie doktor och Arbetsmiljöverkets specialist i neuropsykologi, i ett pressmeddelande.

## Kidnappningar i Guineabukten

Besättningar från två olika fartyg har kidnappats i Guineabukten. Den första kidnappningen gäller nio personer på det norska bulklastfartyget *MV Bonita* utanför kuststaden Cotonou i Benin i början av november. Den andra skedde några dagar senare och då togs fyra personer ur besättning en på en grekisk oljetanker. Det skriver tidningen ttela.

De nio besättningsmedlemmarna på det norska fartyget som kidnappades, kommer alla från Filippinerna.

“Vi arbetar kontinuerligt med situationen och gör vårt yttersta för att få de nio besättningsmedlemmarna i säkerhet”, säger rederiet JJ Uglan, enligt ttela.

De fyra besättningsmedlemmar som kidnappades från det grekiska fartyget kommer från Filippinerna, Grekland och Georgien. En av de beväpnade säkerhetsvakterna ombord ska ha gjort motstånd under kidnappningen, och skottskadats, enligt marinen i landet.


**Sjömanskyrkan Stockholm**



**Nynäshamn**  
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

**Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.**

Våra verksamheter är

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

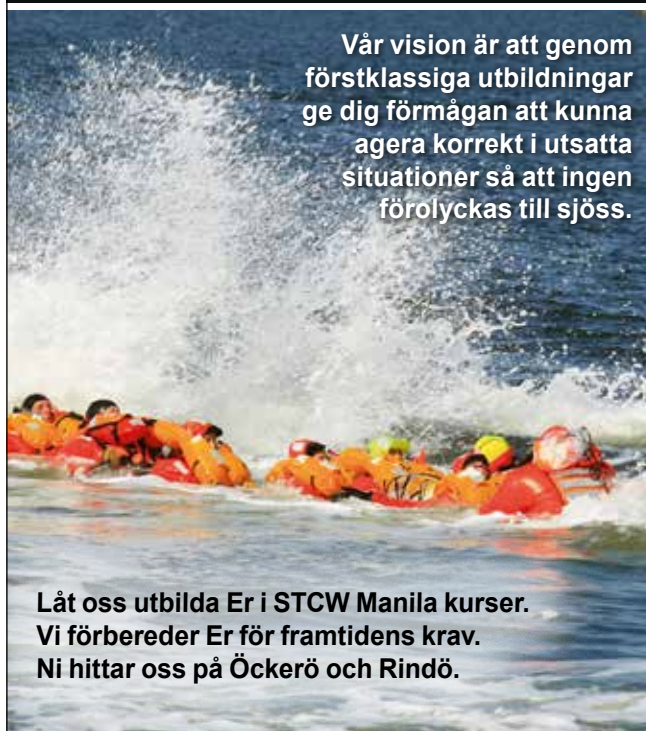
**Kaknäs Sjömanscenter**  
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



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

## 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

# Behöver den svenska modellen bytas ut?

Svenskt Näringsliv vill gärna få det att framstå som att deras förslag på ändringar av svensk arbetsrätt är de bästa för alla. Men stämmer det verkligen? Juristen Stig Gustafsson reder ut.

Svenskt Näringsliv (SN) har på senare tid intensifierat angreppen på den svenska arbetsmarknadsmodellen bland annat genom sin "tankesmedja" Ratios olika seminarier och skrifter. Inför den stundande avtalsrörelsen kan det finnas anledning att diskutera de idéer som med jämna mellanrum förs fram av Ratio – de utmynnar inte sällan i förslag från SN:s sida på förändringar bland annat i arbetsrättslagstiftningen. Ratios verksamhet syftar till att ge SN:s krav en slags akademisk och opartisk prägel. Det är inte alla som har klart för sig hur sambandet med SN ser ut.

En rapport har ägnats åt "den svenska arbetsmarknadsmodellens sönderfall". Det är bland annat den svenska arbetsrättslagstiftningen, EU-rätten och domar från EU-domstolen som förorsakar sönderfallet. Men framförallt är det "den fackliga kartellfunktionen som förhindrat att arbetskraft med lägre löner och sämre socialt skydd verkar på svensk arbetsmarknad".

Vilken är då lösningen på problemen? I rapporten målas fyra huvudalternativ upp: Sönderfall, Omreglering, Avreglering och Modernisering.

## Sönderfall – om inget görs

Sönderfall är den utveckling som kan förväntas om inget görs. Globalisering, EU-rättens ökade betydelse och medlemsflykt är problemen som gör att det blir allt svårare att klara samordning, konflikt- och kostnads kontroll oavsett vad parterna kan enas om som normerande löner. Med minskande samordning ökar konfliktmöjligheterna och det blir svårare att hålla nere lönekostnaderna.

## Omreglering – med statlig inblandning

Omreglering handlar om att anpassa Sveriges till den kontinentala modellen med

bland annat allmängiltigförklaring av kollektivavtal och försämrade konflikträtt. Allmängiltigförklaring av kollektivavtal kan ske på begäran av den ena eller båda parter. En sådan förklaring innebär att lagstiftaren "upphöjer" kollektivavtalet till lag. Detta medför att hela avtalet eller delar

## "SÖNDERFALL ÄR DEN UTVECKLING SOM KAN FÖRVÄNTAS OM INGET GÖRS".

av avtalet blir gällande för alla företag i en sektor – även för företag som inte har kollektivavtal. Det avgörande skälet mot ett sådant system är att staten blir involverad i lönebildningen – något som vi i Sverige från båda parter sida hittills alltid varit motståndare till. Även en lagstiftning om minimilöner, som är vanlig på kontinenten, skulle innebära ett ovälkommet inslag i lönebildningen i vårt land.

## Avreglering – kollektivavtal valfritt

Avreglering skulle bland annat innebära att vi närmade oss det anglosaxiska systemet där kollektivavtalet närmast är att se som ett "gentlemens agreement" som man kan strunta i när det passar. Istället skulle vi få en minimilagstiftning inriktad på skydd för individuella arbetstagare. Lönebildning skulle i huvudsak ske lokalt och på individuell nivå oftast utan facklig medverkan och kollektivavtal. Konfliktreglerna skulle i ett sådant system behöva förändras väsentligt – rätten att vidta sympatiåtgärder och blockader skulle behöva avskaffas. Den decentraliserade lönebildning som följer av detta system skulle naturligtvis passa arbetsgivaren perfekt –

baksidan är det betydande inslag av domstolsärenden som blir följden av att kollektivavtal inte längre normerar löner och anställningsvillkor. Mängden av domstolsärenden i exempelvis England avskräcker definitivt.

## Modernisering – för arbetsgivarna

Modernisering genom både omreglering och avreglering är vad rapportförfattarna rekommenderar. I detta ligger bland annat att både rätten att vidta sympatiåtgärder och blockader begränsas och helst avskaffas. Dessutom, framhåller rapportförfattarna, bör den statliga neutraliteten "återupprättas" genom att "lagstiftningen till förmån för löntagarkartellerna avskaffas" (facket kallas av författarna genomgående för "löntagarkartellerna"). Med detta avses att huvuddelen av den arbetsrättsliga lagstiftning som vi fick på 1970-talet ska avskaffas – framför allt LAS, MBL och lagen om fackliga förtroendemän. Detta skulle, säger man, "ge en ny balans mellan arbetsmarknadens parter och skapa bättre förutsättningar för ett gott framstegsinriktat samarbetsklimat".

## Bäst som det är nu

Simsalabim! Så löser man alla problem! Men i själva verket får man det bästa samarbetsklimatet och de största framgångarna för båda parter om facket är med tidigt i företagets beslutsprocess. Som i Sverige tack vare MBL och medbestämmandeavtalen. Många företagsledare från andra länder, bland annat USA, som blivit bekanta med vårt medbestämmandesystem har ofta vittnat om detta. En GM-direktör från USA som var chef för SAAB i flera år framhöll när han slutade och flyttade tillbaka till USA att det svenska medbestämmandesystemet var det som han helst ville ta med sig hem.

Slutsatsen när man läst Ratioreporten är att om dess rekommendationer genomförs skulle balansen på arbetsmarknaden allvarligt rubbas med följder som idag inte kan överblickas. Papperskorgen nästa! **S G**

# Vice ordförande har ordet

Här kommer en liten rapport från verkligheten som kan ge en inblick i ombudsmännens vardag. I detta fall handlar det om mitt första deltagande i NFBK, Nordisk Fartygsbefälkongress, som 2:e vice ordförande. Det var första gången som jag deltog på ett helt möte, tidigare har jag endast varit med och hälsat NFBK välkomna till Sverige våren 2018, då mötet hölls i Sverige senast, innan jag behövde åka ombord och jobba. Annars har det alltid kolliderat med mina tjänstgöringsperioder.

NFBK har funnits sedan början av 1900-talet. Det är en organisation som är till för att främja det nordiska samarbetet mellan respektive lands fartygsbefäl-fackförbund. De länder som deltar är: Island, Färöarna, Danmark, Norge, Finland och Sverige.

Vad görs då på detta möte? Mycket siffror och statistik. Medlemsantal, arbetslöshetssiffror, löneökningar, löneförhandlingar, lagändringar, flaggade fartyg, studerande, med mera. Men även problem inom olika ämnesområden och positiva inslag drogs och diskuterades. Trots att vi är så nära varandra geografiskt så har organisationerna olika upplägg och olika arbetssätt. Jag tyckte det var mycket lärorikt att få se skillnaderna och likheterna i arbetssätt, de olika problemen som finns och hur olika föreningarna är uppbyggda. Vissa organiserar nautiker, men även lotsar och/eller fiskare. Medan vi i Sverige är för nautiker, tekniker och intendenturföreläsningar, men även hos oss finns det ett växande antal lotsar.

Jag tror att detta nätverkande är mycket viktigt för Sjöbefälsföreningen, att ha ett nära samarbete med övriga länder. Att ha ett ansikte och känna till organisationerna i de andra länderna när man behöver lyfta luren för att ringa och diskutera problem eller hjälpa varandra i olika frågor och spörsmål. NFBK:s möten hålls på ett rullande schema mellan de olika länderna. Språket är skandinaviska, med några engelska inslag. NFBK har två möten per år, dock med olika inriktningar och även olika deltagande.

Det är även intressant att iakttä våra ombudsmän. Denna gången var det Oscar och Lennart som deltog på mötet. Den vanliga vardagen finns där för dem, dock i begränsad skala. Vid väntan på flyget rings de mest akuta samtalen, mail arbetas undan och även under mötet så märker man att den vardagliga verksamheten finns där parallellt. Alla har förståelse för att "det" viktiga samtalet eller plinget i datorn omedelbart behöver besvaras.

Värdar för mötet som jag deltog i var Färöarna. De hade organiserat ett mycket trevligt och bra möte, i sina egna lokaler (påminde lite om hur vi har det, eget hus och hyresgäster, något utanför centrum). De hade även ordnat en mycket trevlig avslutningsutflykt till Kirkjuböur. Vi besökte två kyrkor, den ena från 1111 eller tidigare, som även varit Färöarnas domkyrka under en period, Ólavskirkjan alt Mariakirkjan och används för gudstjänst en gång i månaden än i dag, efter en del reparationer och utgrävningar (bland annat har de hittat ett långhus från vikingatiden under kyrkan). Och den andra, Múruin alt St Magnus Cathedral, var en ruin efter en katolsk katedral från cirka 1330. Dessa historiska inslag gav mig en påminnelse om att vi funnits på haven i Norden i flera hundratals år och att våra länders historia är sammanflätade på ett sätt som vi ofta glömmer bort.



ANNELIE HAMBERG



## Fråga ombudsmännen

Här svarar våra ombudsmän på fackliga- och arbetsrättsliga frågor. Om du har en fråga du vill få svar på kan du maila till: [sjobefalen@sjobefal.se](mailto:sjobefalen@sjobefal.se)

Hej,

**Jag är medlem hos Er och även förtroendevald av medlemmarna i vår lokala fackklubb, idag är jag ordförande i klubben. Under min tid som förtroendevald har jag fått delta i flera MBL-förhandlingar, avtalsförhandlingar, medlemsårändringar etc etc – en mycket givande tid där jag lärt mig oerhört mycket om det fackliga arbetet med allt vad det innebär.**

**Nu till saken, jag skulle vilja rådfråga Er på föreningen centralt hur man blir invald i "mitt" rederis styrelse? Jag har förstått att man har rätt till detta enligt lagen. Kan ni vara så snälla och förklara hur man ska gå tillväga?**

Hej!

Det glädjer oss att du trivs i rollen som förtroendevald samt som ordförande i er lokala fackklubb. Ni är vår förlängda arm ut i rederierna/fartygen. Fördelarna med en klubb är bland annat möjligheten att samla medlemmarna för en starkare sammanhållning och detta ger oss således styrka i förhållande till arbetsgivaren.

Det stämmer som du skriver att enligt lagstiftningen så har man rätt att bli invald i en bolagsstyrelse som arbetstagarrepresentant. Beroende på hur många anställda det finns så kan man vara flera arbetstagarrepresentanter i en bolagsstyrelse. Det är upp till arbetstagarorganisationen att anmäla in den eller de kandidater man avser ska ingå i styrelsen som arbetstagarrepresentant/-er. Därefter rekommenderar vi från centralt håll att man även går kurser som ger dig kompetens och trygghet och styrka i din roll. Förutom kunskap, inspiration och gemenskap ger de även tyngd till din meritförteckning. Idag går man kurserna på PTK och de är avgiftsfria samt indelade i flera steg beroende på hur ens styrelseuppdrag ser ut. Du/ni anmäler ert intresse till oss centralt på föreningen så ordnar vi med resten, det vill säga anmälan till arbetsgivaren och lämplig kurs hos PTK.

# KANDIDATER TILL KONGRESSEN

Här presenteras de som kandiderar till ombud på Sjöbefälsföreningens kongress 2-4 juni 2020. Kandidaterna står i kategori och i bokstavsordning. Kandidaterna har fått två frågor:  
1. Vilka är de viktigaste frågorna för Sjöbefälsföreningen att jobba med de kommande fyra åren?

2. Varför ska medlemmarna rösta på just dig?

Den 15 november kommer valsedelns att skickas ut elektroniskt till alla röstberättigade medlemmar som har angett en korrekt mailadress i vårt medlemsregister.

## INTENDENTURBEFÄL

JEANETTE ADLER

WIKTOR HOANG STENMAN,  
supervisor hotell Stena Line



1. Jag är för stunden inte väldigt insatt i SBF:s agenda, jag söker kongressombudsmannaskap för att lära. Men konkret tror jag det blir viktigt att jobba med samverkan, detta för att möta de politiska förändringar som sker. Vi ser redan nu konsekventa attacker på så kallat arbetaryrken. Detta kommer spilla över på tjänsteman- och akademikerförbund, i synnerhet i en internationell konkurrenssituation. Se bara på fartyget Rix Emerald. SBF måste vara redo att ta den fighten.

TIA LINDSTRÖM,  
intendenturbefäl, Tallink Silja

JYRI LÄMSÄ,  
lagerchef Rederi AB Eckerö/ Birka



1. De närmaste fyra åren behövs vi jobba med arbetsmiljön så att man följer lagar och avtal.  
2. Jag vill att vi ska ha schyssta löner och avtal för svenska sjöbefäl.

IZABELLA MANSIKKAMÄKI,  
supervisor/Hotell Stena Line



1. Att tillsammans arbeta för våra medlemmars intressen när det gäller arbetsmiljö, pensioner och kompetensutveckling.  
2. Som nytt befäl kunna komma in med fräscha ögon.

JOAKIM NORDBERG,  
intendenturbefäl Eckerölinjen



1. Arbetsmiljö/jämställdhetsfrågor.  
2. För att få en bättre arbetsmiljö samt jämställdhet.

MALIN PERSSON,  
steward ForSea Ferries



1. Förbättrade villkor för ombordanställda vad gäller psykosocial arbetsmiljö och jämställdhet. Ju mer slimmade organisationerna blir, desto mer ansvar hamnar på färre personer. Inte minst ser vi det i färjornas intendenturavdelningar där man ofta är ganska få befäl som ska driva stora avdelningar. Genom att främja jämställdhet och samarbete mellan avdelningarna tror jag man har goda förutsättningar för att skapa en bättre arbetsmiljö för alla ombord.  
2. Man ska rösta på mig för att jag har verktygen att lyfta frågorna och envisheten att inte släppa dem!

ERKKI RINTALA,  
headwaiter Tallink Silja



1. Jag värnar svensk sjöfart och den psykosociala arbetsmiljön.  
2. Jag tror på rättvisa och själv är jag diplomatisk.

BIRGITTA ROSANDER,  
intendenturbefäl Stena Line

PATRIK ROTHOFF,  
köksmästare Stena Line



1. De viktigaste frågorna för mig är att arbeta med att förhindra mer utflaggning och

att vi behåller en stark arbetsmarknad för oss svenska sjöbefäl, samt ett förbättrat arbetsklimat i våra fartyg.

CORINA SAMUELSSON,  
intendent/purser Destination Gotland



1. Några frågor som jag anser är viktiga att jobba med är: Villkor för tillfälliga anställningar. Vikarier. Likabehandling. Miljö- och kvalitetsarbete.  
2. Jag har min specialitet inom ombordservice som Intendent och Personalpurser sedan 2002 på Destination Gotlands fartyg. Jag har även haft möjlighet att tjänstgöra iland under vissa perioder med personalrekrytering vilket är en oerhört givande uppgift för att få ett helhetsperspektiv.

## TEKNISKT BEFÄL

PATRIK BERNDTSSON,  
elingenjör Stena Line



1. Allt som gagnar svensk sjöfart och svenska sjömän.  
2. Känner mig redo att ta tag i den här biten och aktivera mig.

MAX BODARE,  
tekniskt befäl Destination Gotland

DANIELLE BÅGENHOLM,  
fartygsassistent Stiftelsen Sjömanskyrkan



1. De viktigaste frågorna tycker jag är vilotiderna och att arbetsmiljön blir så bra den kan. Lagarna följer de flesta rederier men det går att göra mer för arbetsmiljön ombord, genom till exempel att låta personalen vara mer delaktiga i beslut som rör dem.  
2. För att de vet att jag lyssnar på dem och att saker och ting blir gjorda när jag är med.

OLIVER DAVIDSSON,  
2:e fartygsingenjör Stena Line



1. Svenska sjöjobb. Att få till en uppdatering av sjöanställdas skatteregler.  
2. Jag vill hjälpa till att förbättra för mina kollegor runt om på de svenska fartygen.

OSKAR FAHLÉN,



**2:e fartygsingenjör Viking Line**

1. Arbeta för att stärka sjöbefälens lön, förmåner och rättigheter. Fortsatt verka för en förbättrad arbetsmiljö ombord.
2. Som person anser jag mig vara lyhörd och intresserad, envis på gott och ont.

MIKAEL HELLBECK,



**Independent Surveyor på OJV (Objective-Offshore & Energy Scandinavia AB).**

1. Safety never rest!
2. Folk tyr sig ofta till mig när det kommer till personliga frågor och jag har ett tidigare engagemang i förbundet samt gått på kurs hos er. Jag har mycket att lära men tillsammans så kommer vi att hitta rätt.

MIKAEL HOLST MATTSSON,  
**2:e fartygsingenjör Stena Line**

MIKAEL HÖGLUND,  
**elektroingenjör Tallink Silja,**

JAN-ERIK KARLSSON,  
**elektroingenjör Wallenius**



1. Jobba för att vi skall få arbeta med scheman där vi inte behöver bryta mot arbetstidslagen för att fartygen skall kunna förflytta sig till exempel efter hamnanlöp.
2. Jag är inte, och har aldrig varit, rädd att framföra obekväma frågor till arbetsgivare.

ÅKE KARLSSON,  
**elektroingenjör Stena Line**

JOHAN LARSSON,  
**2:e fartygsingenjör**

JONAS LEVIN,  
**2:e fartygsingenjör Terntank**



1. Säkerställa svenska befäls konkurrenskraft på arbetsmarknaden samt arbeta för att nyutexaminerade ska kunna få befälsjobb efter examen.
2. För att de förhoppningsvis delar mina prioriteringar.



ERIK LUNDBERG,  
**2:e fartygsingenjör Stena Line**

1. Arbeta för ökad trivsel och

trygghet bland de anställda.

2. Det har jag inget svar på, det får var och en avgöra själv.

DAVID MARCHER,  
**tekniskt befäl Färjerederiet**

JAN MATTSSON,  
**1:e fartygsingenjör Stena Line**

LARS MATTSSON,  
**teknisk chef Svitzer Faroe Islands**



1. Jag tror att arbetsmiljöfrågor och bemanningsfrågor bör ha fortsatt starkt fokus framöver. Att vara med och påverka beslutsfattare och myndigheter så att det blir mer lönsamt med svensk flagg för redare som opererar regelbundet i svensk kustfart tror jag på.
2. Jag är beredd att lägga en hel del engagemang i samband med kongressen och i fackligt arbete framöver för att sätta mig in i och driva frågor som gynnar svenskt sjöbefäl.

MELKER NELSON,  
**1:e fartygsingenjör/teknisk chef Stena Line**



1. Pensioner, arbetsrätten och skattefrågor.
2. Verka för att kollegor är informerade om sina fackliga rättigheter.

HELEN NORDIN,  
**tekniskt befäl**

REINE PETTERSSON,  
**tekniskt befäl Destination Gotland,**

MATS PLAHN,  
**tekniskt befäl, Öckerö båttrafik**

ANDREAS RÖNNKVIST,  
**teknisk chef Veritas Tankers**



1. Jag anser att vi inte har följt med utvecklingen i lönerna. Vi släpar efter internationellt och då räknar jag inte med offshore. Det har bland annat lett till en skev arbetssituation när till exempel 1:e maskinisten som är TAP har en högre lön än Teknische Chefen. Likaså tycker jag det bör omarbetas hur lönesättningen sker i förhållande till fartygets storlek.
2. Jag har arbetat inom de flesta segmenten till sjöss (Färjor, Ro-Ro, Isbrytare, Tankers, Offshore) och har lång tid till sjöss och medför bred kunskap inom många områden.

TORKEL SKARSGÅRD,  
**2:e fartygsingenjör TT-Line**



1. Att man inte rör våra pensionsförmåner.
2. Intresserad och erfarenhet av fackligt arbete.

CONNY SMEDKVIST,  
**teknisk chef Luleå bogserbåt,**

JESPER STRANDBERG,  
**tekniskt befäl Öckerö Båttrafik,**

PATRIK SUNDQUIST,  
**teknisk chef Floatel Service**

1. Då sjöfartsbranschen är i stort behov av mer personal så behöver något göras för att locka personal hit, ett av dem är att de anställda skall få bättre förmåner.
2. Jag har jobbat i över 20 år och de senaste 14 åren som teknisk chef och är hyfsat påläst.

JACOB SVENSSON,  
**tekniskt befäl Färjerederiet**

STEFAN WENGELIN,  
**1:e fartygsingenjör Isbrytaren Frej, Viking supply Ships**

NIKLAS WITTENBY,  
**tekniskt befäl Färjerederiet**

NIKLAS ÖHRN,  
**tekniskt befäl DFDS**

## NAUTISKT BEFÄL

DANIEL ALMGREN,  
**befälhavare Blidö sundsbolaget**

JOHAN ANDERSSON,  
**överstyrman i svenskt tankrederi**

JOHAN ANDERSSON,  
**nautiskt befäl Teekay**



1. Hur man ska lära sjömän att slå en pålstek bakom ryggen.
2. Jag har en bra röst och är en jävel på knopar!

DANIEL BERGLUND,  
**befälhavare Örnköldsviks hamn och logistik AB**



1. Att säkerställa den svenska sjöfarten och arbeta aktivt för att den ska utvecklas och skapa fler arbetstillfällen i framtiden. Även att lägga

stor vikt vid miljöarbete, jämställdhet och säkerhetsarbeten.

2. Jag kommer förhoppningsvis kunna bidra med nya tankegångar och kunna utveckla Sjöbefälsföreningens hållning mot den kommunala delen som jag själv och många andra är verksam inom, och många fler riskerar att bli i framtiden. Allt för att stärka medlemmarnas intressen.

**ROBERT BERTSSON,**  
**befälhavare Färjerederiet**

**CARL-GUSTAF BIGFELDT,**  
**befälhavare**

**TOMAS BLOM,**  
**befälhavare Karingötrafiken**



1. Miljöaspekten som är påtaglig inom sjöfart är något som måste finnas med i alla forum och organisationer. Samt den kränkande särbehandlingen som finns överallt och näst intill genomsyrar den mansdominerade arbetsplats sjöfarten fortfarande är men även vinklingen arbetsgivare/arbetstagare.

2. Då undertecknad har insyn i skärgårdstrafik behövs det en representant från denna delen inom sjöfarten.

**JOHAN BONANDER,**  
**befälhavare Styröbolaget**

**NILS BRANDBERG,**  
**befälhavare Färjerederiet**



1. Jag tycker att Sjöbefälsföreningen främst måste arbeta för två saker, bättre villkor för branschen så det svenskflaggade tonnaget ökar och fler behöver vilja utbildas sig för att arbeta till sjöss.

2. Som kongressombud kommer jag att bidra med erfarenhet från både passagerarfartyg samt RORO samt skärgårdstrafik i Stockholms skärgård. Samt framför allt med erfarenhet från min roll som ordförande för Färjerederietklubben och som ordförande för Saco-S i Trafikverket från den statliga sidan av branschen.

**TOMAS CARLSSON,**  
**befälhavare Styröbolaget,**



**11. NILS DEWAR,**  
**överstyman Stena Line**

1. Att föreningen ser till att vi under avtalsrörelser ej "halkar

efter" i löneutvecklingen och att lönespridningen minskar i föreningens samtliga befälskategorier samt bevakar att vår tjänstepension ej försämras på grund av det nyligen tagna riksdagsbeslutet.

2. Därför att jag alltid har tyckt att arbetsrättsliga- och lönefrågor är viktiga och jag har aldrig varit rädd för att stå för mina åsikter. Dessutom har jag varit facklig förtroendevald i över 26 år och har varit klubbordförande i Scandlines under 10 år och sedan 2005, har jag varit ordinarie ledamot/ suppleant, centralt i SFBF/SBF. På grund av ovanstående har jag fått en lång och bred erfarenhet av hur det fackliga arbetet bedrivs och anser mig därigenom veta hur man på bästa sätt kan påverka det.

**ANN ERIKSSON,**  
**befälhavare Färjerederiet**



1. Klimatet och arbetsmiljön ombord. Att få ner stressnivåerna för besättningar, på grund av den ökande arbetsbördan, och minska den långvariga tröttheten, fatigue.

2. Jag är driven och gillar att diskutera, men framförallt så gillar jag att nördra mig i regler och är inte rädd för att ifrågasätta när vi inte får det vi har rätt till.

**KENNETH ERIKSSON,**  
**linjelots Viking Line**



1. Avtal- och arbetsmiljöfrågor. Främja ökad kompetens, ledarskap och förbättrad samverkan.

2. För att fungera som en samlade kraft i fackliga frågor.

**TOMAS FEMENIA,**  
**befälhavare Blidösunsbolaget**



1. Jag vill bli vald för att arbeta för ett enat förbund med stor närvaro vid ny- och ombyggnationer samt ha en viktigare roll vid upphandlingar.

**PATRIK FJÄLLSTRÖM,**  
**överstyman Wallenius**



1. Att vi svenskar är "duktiga sjömän med ett högt säkerhetstänk" hör jag på många ställen runt jorden från lotsar och andra myndighetspersoner. Nu är det hög tid att lyfta fram dessa kvaliteter. Detta bör vi försöka visualisera för rederierna så att vi kan motivera vår existens på en

allt mer kostnadsstyrd marknad. Det är en problematik som jag bland annat tycker Sjöbefälsföreningen skall jobba med under nästa period.

**ROLF FRANZÉN,**  
**befälhavare Färjerederiet Ljusteröleden**



1. Fortsätta med arbetet att förbättra arbetsmiljön ombord. För mig som jobbar inom Trafikverket/Färjerederiet är det viktigt att kompetens och erfarenhet ska vara lönegrundande. Det är viktigt att höja ersättningen för obekvämt arbete (OB), vilket gynnar alla mina arbetskamrater oavsett befattning.

2. Det valet får medlemmarna göra själva. De som känner mig vet vad jag står för och åstadkommit fackligt tidigare.

**ANDERS FRYCKSTEDT,**  
**befälhavare Blidösunsbolaget**



1. Vara enat och starkt förbundet som har en viktig roll i alla dessa upphandlingar. Vara en stark motpart till arbetsgivarna för att få rättvis balans i arbetsmiljö, bemanning, utbildning, löner etc.

**JOHANNES GÖRANZON,**  
**överstyman Sirius Shipping**



1. Arbetsmiljö ombord. Vi sjömän spenderar halva året ombord, det är viktigt att vi kan trivas och må bra under hela den tiden.

2. Jag gillar att arbeta i demokratiska sammanhang och ser det som ett ansvar att allas röster blir hörda.

**MARGARETA HALLENBORG,**  
**styrman**



1. Min hjärtefråga är att vi ska jobba för hela transporten och en modernare syn på transporter och då hela kedjan. De gånger vi läser om fartygstransporter är då det "hänt något", ett fartyg har gått på grund, fått kraftig slagsida och driver, och så vidare. Inte ofta talas det om sjömannens vardag. Vi måste arbeta för att transporter till sjöss ska ses som de bästa, införa ett signum för en bra transport, detsamma som flera olika varor har, men i detta fall för hela kedjan = produktion + transport och sedan konsumtion. Mitt andra fokus är arbetstillfällena för svenska sjöbefäl, mestadels däcksbefäl. Det här året har det varit stort fokus på att sjöfarten behöver ar-



betskraft, ny arbetskraft, men de som redan finns och är arbetssökande dessa pratar ingen om/med.  
2. Vi behöver både unga och gamla lika väl som de som är mittemellan i vår grupp. Sträva efter att ha en jämn åldersfördelning i salen. Kunna lära av varandra och dra nytta av andras erfarenhet.

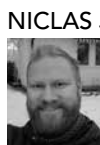
**KRISTIAN HANSSON,  
2:e styrman Stena Line**

**PER KAAS ISHØY,  
befälhavare Öckerö båttrafik**



1. Sjöbefälsföreningen bör ju så klart bevaka medlemmarnas intressen och dessutom gärna jobba för att öka andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan, så att vi kan bevara och gärna få flera jobb till svenska sjöfolk.  
2. Om du tycker som jag och inte vill, eller har möjlighet, att ställa upp själv till kongressombud.

**JOSEFIN LARSSON  
befälhavare Trafikverket**



**NICLAS JORNÉE,  
befälhavare Ressel rederi**  
1. Arbetsmiljö och att behålla tarifföner.  
2. För att kongressen behöver ha representanter från skärgårdstrafiken!

**DAVID JÖNSSON,  
befälhavare Färjerederiet,  
Gullmarsleden**



1. Arbetsmiljö och jämställdhet är viktiga frågor.  
2. Brinner för det fackliga arbetet och har tid att sätta mig in i olika frågor.

**HENRIC KARLSSON,  
befälhavare/överstyrman i  
Färjerederiet Visingsöleden**



1. Viktigaste frågan att jobba med är att säkra upp rekryteringen av nytt sjöfolk.  
2. Jag har en bred erfarenhet av både utesjöfart och närsjöfart/skärgårdstrafik.

**JOHANNES LJUNG,  
andre styrman Destination Gotland**



1. För att bevara svenska arbetstillfällen ombord på fartygen samt jobba för att det ska bli fler.  
2. För ett större åldersspann inom föreningen och öka intresset hos yngre befäl.

**JESPER LÖNGREN,  
befälhavare Färjerederiet**



1. Att värna om våra avtal och jobba för att förbättra våra avtal. Och att Sjöbefälsföreningen ska stå upp bättre för sina medlemmar så vi bygger upp ett större förtroende för Sjöbefälsföreningen.  
2. Du ska rösta på mig om du tror jag kan göra en skillnad till det bättre för dig och andra medlemmar.

**GÖRAN MOE,  
befälhavare Färjerederiet**



1. Att kvinnor/män går till sjöss för nu är det snart inga kvar. Börjar bli svårt att få tag på folk.  
2. Har jobbat till sjöss i många år och jobbar i Färjerederiet sen 2004.

**SANNA NIEMANN,  
2:e styrman Stena Line**



1. En växande bransch med hållbara framtidsarbeten – den "nya" generationen. Hur får vi branschen att växa kvalitativt med fokus på jämställdhet och god kompetens. Arbetsmiljö med fokus på sociala förhållanden. Fartyg och arbetsplatser fria från trakasserier och uteslutning. Säkerhet, säkerhetsarbeten och utveckling är också en viktig fråga. En säker arbetsplats där vi värnar om varandra, fartyget och miljön.

**PETER NIELSEN,  
överstyrman/befälhavare Stena Line**



1. Att vi fortsätter att samarbeta för en stark svensk sjöfart. Även om vi inte alltid delar uppfattning i detaljfrågor så gynnar det oss alla i branschen om vi försöker hitta en gemensam väg framåt där man också värdesätter besättningen ombord som en viktig resurs.  
2. Jag är relativt oerfaren inom det fackliga arbetet men har varit väldigt engagerad inom andra områden som till exempel utbildningar, säkerhet med mera som jag hoppas kunna bidra med.

**CARL-JOHAN OLOFSSON,  
befälhavare Trafikverket**

**JOEL OPPERDOES,  
överstyrman Tarbit**

**PER RINGBOM,  
styrman Eurovik Shipping AB**

1. Juniorbefälsanställningar. Utan juniorbefäl, inga seniorbefäl. 1.2 LAS ska försvaras.  
2. Jag har tagit många strider som ej alltid gynnat mig, men gynnat de som kom efter mig. Jag gör min plikt och kräver min rätt.

**CAROLINA SCOTTING,  
nautiskt befäl**

**JESPER SVENSSON,  
befälhavare Sjöfartsverket**

**KENNETH TORESSON,  
befälhavare Färjerederiet Hönöleden**



1. Det viktigaste är att profilera svensk sjöfart och få ungdomar intresserade.  
2. Jaa... Varför inte??

**CLAES TYRÉN,  
befälhavare Trafikverket**



**ALF WETTERMARK SKÖLD,  
överstyrman Sirius Shipping**  
1. Verka för en hållbar konkurrenskraftig svensk sjöfart samtidigt som man förbättrar arbetsvillkor, arbetsmiljö och jämställdhet för ombordanställda. Vi skall också jobba för återväxten genom att tillsammans med branschen kvalitetssäkra de svenska sjöbefälsutbildningarna och se till att de nyexaminerade besitter den kunskap och bredd som förväntas och efterfrågas genom rätt utbildning, tillgång till kaddet-platser och flexibilitet. Ingen skall behöva bli låst inom en sektor på grund av att man inte fick tillräckligt med fartygsspecifik sjötid under sin utbildning.  
2. Jag kommer från ett hem där fackligt engagemang och arbetsmiljö alltid har diskuterats och legat nära hjärtat. Så för mig känns det naturligt att ställa upp i kongressvalet för att försöka förbättra villkoren för svenska sjöbefäl ombord på framförallt svenskt tonnage.

**ERIK ÅKERMAN,  
befälhavare Blidöundsbolaget**



1. Jag tycker frågor inom skärgårdstrafiken och framför allt de som rör arbetsmiljön är viktiga.  
2. För att jag kommer ta upp och bevara frågor inom skärgårdstrafiken.

**KARIN ÅSLUND,  
befälhavare**

# Med sinne för humor

På sand- och grusbåten *Jehander 1* är det viktigt att skratta. Trots att besättningen jobbar 74 timmar på fem dagar så hinner de alltid med lite bus också.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM OKTOBER 2019

Det står två tjejer och vinkar på Skansbron. Den ena med båda armarna, som att hon var i nödläge, men båda ler.

– Fort, på med mössan! säger styrman Nicklas Lyvik till Johan Bäckström, också styrman.

Johan får på sig skämtglasögonen, de med kaptensmössa och tjock svart mustasch. Han kliver ut ur styrhytten och ställer sig på ena bryggvingen så att de ser honom ordentligt. Sen vinkar han tillbaka. Tjejerna skrattar och vinkar ännu mer, sen glider *Jehander 1* in under bron och vidare in i Hammarbyslussen.

– Känner vi dem eller var de bara glada? frågar han Nicklas när han kommer tillbaka in i styrhytten.

– Jag tror att de bara var glada, svarar Nicklas.

## Viktigt med "happy ship"

– Det är viktigt att det är ett 'happy ship', säger Nicklas. Jag har varit på andra båtar där folk har varit helt tysta. Styrman och kapten turades om att köra. Matrosen sa 'god morgon', sen hade man pratat klart för den dagen. Det blir väldigt långa dagar då.

– Här gör vi mycket bus med varandra, fortsätter han. Särskilt med den andra vakten. Jag och en kille i andra vakten skulle springa Midnattsloppet. Och det är klart att jag måste slå honom. Men så kom jag på att det är lättare för mig att få honom att bli tjock än att träna själv. Så jag började lämna godis i hans hytt. Och han gjorde samma sak med mig.

En annan kille råkade ut för surströmming i sitt skåp. Och en dag blev helt plötsligt ena motorn ommålad i rosa.

Och så är det hattarna. Pirathatten och kaptenshatten med glasögon och mustasch. De åker på lite titt som tätt, när det passerar en grupp förskolebarn, personer som vinkar eller stöddiga ungdomar.

– Det är kul att få folk att skratta, alltid gör man någons dag, säger Nicklas.

## FAKTA JEHANDER 1

Byggd 1970

Längd 75 meter

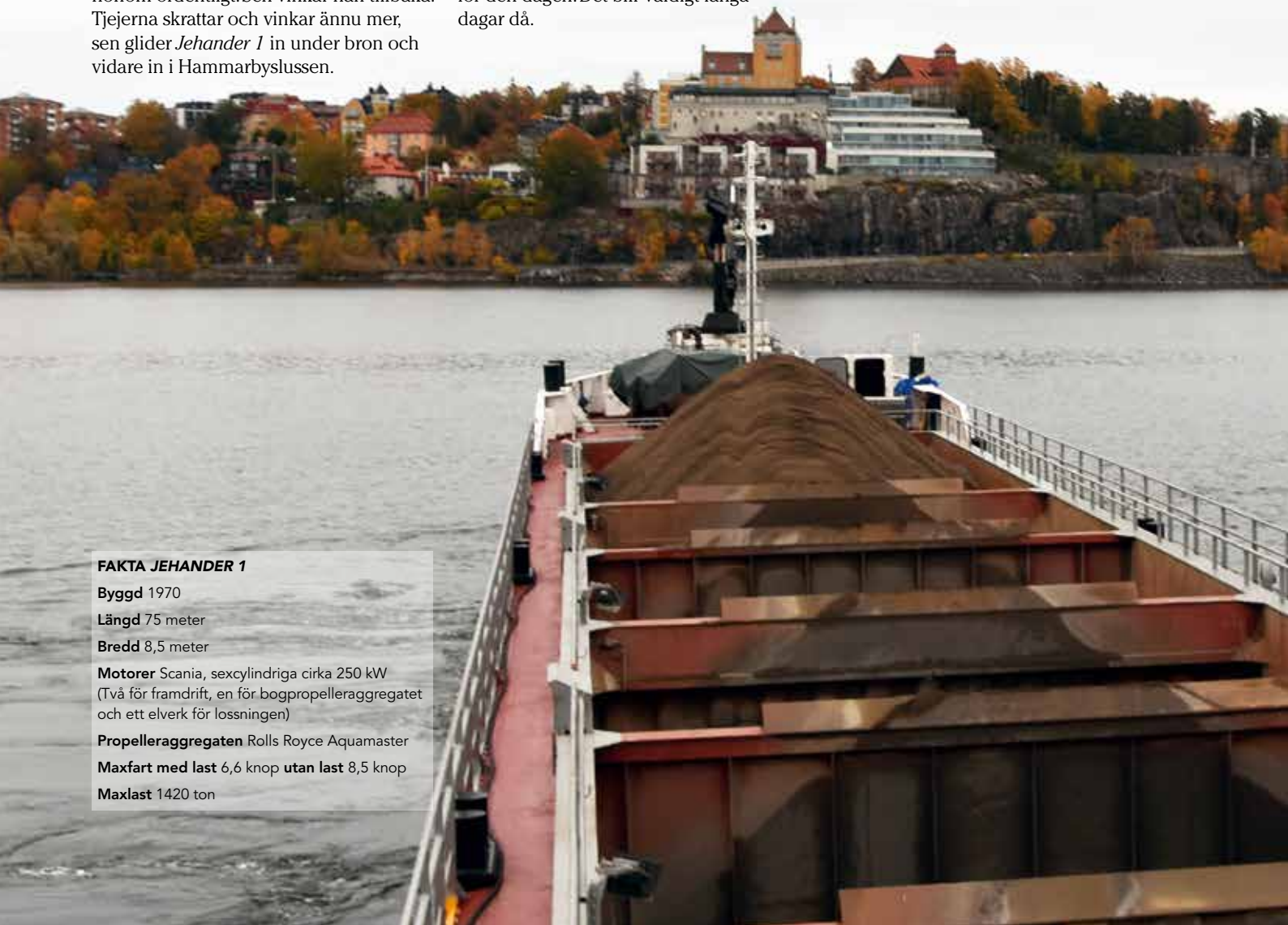
Bredd 8,5 meter

**Motorer** Scania, sexcylindriga cirka 250 kW (Två för framdrift, en för bogpropelleraggregatet och ett elverk för lossningen)

**Propelleraggregaten** Rolls Royce Aquamaster

**Maxfart med last** 6,6 knop **utan last** 8,5 knop

**Maxlast** 1420 ton



## Var en aha-upplevelse

*Jehander 1* byggdes i Finland 1970. Hon transporterar sand och grus från grustaget Löten på Munsön i Mälaren till betongfabriker runt om i Stockholm. Totalt kan hon ta 1 420 ton per resa, vilket motsvarar cirka 40 tunga lastbilar med släp. På en arbetsvecka, som är fem arbetsdagar, görs sex och ibland sju resor. Hur mycket de lastar och var de åker bestäms av efterfrågan på betong, med väldigt kort varsel.

Fram till november förra året ägdes *Jehander 1* av företaget Jehander, som i sin tur ägs av Heidelberg cement group. Företaget Jehander startades 1874 som ett familjeföretag. De sålde sand och grus till byggen i Stockholm från grustaget Löten, som de senare köpte. Det var också de som beställde fartyget *Jehander 1*, som är specialbyggd för att transportera sand och grus. Det innebar att Jehander kontrollerade hela kedjan, från grustaget och transporten av gruset, till själva betongfabrikerna.

Men förra året bestämde sig Jehander för att de inte längre ville äga ett fartyg. Därför sålde de *Jehander 1* till bolaget Avatar logistics. Det är ett relativt nystartat bolag som ägs av det svenska rederiet

Erik Thun AB and VT Group Ltd, som bedriver inlandssjöfart i Holland.

Thun har tekniskt management på fartyget, vilket innebär att de ansvarar för underhåll, varvsbesök, och så vidare. Personalen är anställd i Avatar logistics, men det är Thun som sköter lönehantering. Lasten går fortfarande mellan Löten och Heidelberg cement, som numera har ett avtal med Avatar logistics.

– Det har hänt mer grejer sen den 1 november förra året, än vad som har hänt på 30 år, säger Henrik Larsson, som är befälhavare ombord.

– Det första frukostmötet med Avatar var en aha-upplevelse. Vd:n på Avatar, Johan Lantz, har så mycket visioner, det är inspirerande att ha en sån chef. Vi har nördat ner oss i sand och grus, men nu är vi bara ett exempel på hur det kan funka, som en del i ett större rederi, säger Johan.

Avatars vd, Johan Lantz, bedriver ett lobbyarbete mot politikerna för att få igång prämtrafiken i Sverige och få till nya regler för inre vattenvägar. Ett arbete som redan är på gång, nyligen klassades ytterligare tre fartområden som inre vattenvägar. Men *Jehander 1:s* besättning tycker att det saknas grundläggande sjöfartskunskap hos politikerna.

– Det är mycket snack om att flytta gods till sjön, men man har ju motarbetat det i årtal. Det finns inga kajer kvar, man har byggt bort allt, säger Johan.

– Det är svårt att få politikerna att anlägga hamnar, det är lättare att bygga bostadsrätter och få loss pengar för att bli omvald nästa gång, säger Nicklas.

– Det är som med Förbifart Stockholm. Löten är mottagningshamn för Förbifart Stockholm. Men de krossar en mängd som är för stor för oss att lasta. Men hade de ställt ett sorteringsverk där så hade vi kunnat ta returlast när vi ändå ska till Löten och går förbi tomma, säger Johan.

– Men det där skulle ju upphandlas separat, Jehander var inte ens inblandade, fortsätter han. Det illustrerar hur samhället är i stort. Alla tittar bara på sin bit, det är för få som tittar på helheten. Det är samma sak som med kajerna, vi ska börja köra gods till sjöss, men det finns inga kajer.

## Har setts som en trygg anställning

Johan jobbade tidigare i skärgårdstrafiken. I samband med att skärgårdsupp handlingen inleddes fick han reda på att Jehander sökte folk och bestämde sig för att byta jobb. 2014 började han sin



I fören kopplas fartygets rullband ihop med anläggningens rullband.



Genom att sanden är placerad på skakbord så minskar nivån jämt...



...ändå tills det är helt tomt.



Sanden transporteras av fartyget på ett långt rullband.



Befälhavare Henrik Larsson övervakar lossningen.



Styrman Nicklas Lyvik anropar VTS, Vessel Traffic Service.

anställning som styrman på *Jehander 1*.

Nicklas jobbade på sjön som ung, men utbildade sig sen till fartygselektriker, där han bland annat jobbade med *Jehander 1*.

– Sen var det en kille som skulle gå i pension. Då sa han: 'Läs in en klass 7, det räcker för att köra den här båten.' Det här passar mig bra nu, barnen är stora, jag har inga husdjur och det är skönt att jobba av alla fem dagar på en gång, säger Nicklas.

– När jag började här så sa folk: 'Har du fått jobb på Jehander? Vem har dött eller gått i pension?' Det säger något om att det är ett 'happy ship', fortsätter han.

Att jobba på Jehander har setts som en trygg anställning, men ett år efter att Nicklas började så såldes hon.

– Det var en sån sak som jag tittade på, säger Henrik, hur länge de har tillstånd att bryta sand i Löten. Jag kollade om det skulle räcka tills jag går i pension. Och så säljs hon.

Henrik är den av dem som har jobbat längst i företaget, i 14 år.

– När jag började hade vi inga pensionärer att tillgå som vi har nu, så hände det något var vi tvungna att kalla in frivakten. Det var svårt att få ihop med små barn. Men jag har bra svärföräldrar, de hjälpte till mycket som barnvakt, säger han.

### Intensivt arbete

Arbetet under de fem dagarna de är ombord är intensivt. De jobbar ofta till sent på natten och startar sedan tidigt på morgonen. Eftersom båten kan köras på två personer kan den tredje sova för att de ska få ihop sin vilotid. Igår natt var de framme i Värtahamnen klockan ett. Då var det Johan och Nicklas som körde, medan Henrik sov. I morse gick Henrik upp vid sex och började lossa lasten medan de andra två sov till 7.30. Klockan 8 har Henrik lossat klart 500 ton sand och Nicklas ställer sig i styrhytten och manövrerar båten från kajen. Sen går de vidare till Hammarby där de även där ska lossa 500 ton. Medan Henrik och Johan lossar springer Nicklas upp för att proviantera.

– Jag har sagt att jag vill försöka äta lite nyttigare, säger Henrik. Så han kommer troligtvis tillbaka med pyttipanna eller falukorv och en halvliter grädde.

Och mycket riktigt, när Nicklas kommer tillbaka visar han glatt upp pommes fritesen och bearnaisesåsen som han köpt till Henriks ära.

På fem dagar jobbar de totalt 74 timmar. De börjar vid 19.30 på söndagen och jobbar till 16 på fredagen. Sen är de lediga i nio dagar.

– Det är lite tråkigt, det blir bara jobba och sova, säger Nicklas.

– Det är ett ganska statiskt jobb, säger Johan.

– Man blir också väldigt låst. Säg att jag biter av en tand och måste till tandläkaren. Då stannar hela båten. Vi måste få hit en ersättare i ett dygn bara för att jag måste gå till tandläkaren, säger Nicklas.

– Nu är det bättre om någon blir sjuk, för nu har vi pensionärer att ringa in, annars är det friskiftet, säger Johan.

På frågan vad det bästa med jobbet är blir det lite tyst. Sen undrar Henrik:

– Kan du skriva att det är ledigheten?

– Vi jobbar långa dagar när vi är här, så det är motiverat att det är så, säger Johan.

– Det är rätt fritt här, säger Nicklas. Är du på Vaxholmsbåt och står på bryggan är du låst där. Här kan du byta av varandra. Vi går inte på tidtabell, det är inte på minuten.

– Däremot är det svårt att sja om tider eftersom vi styrs av efterfrågan. Ibland säger de 'lasta så mycket ni hinner'. Det finns bullerbegränsningar efter klockan 22, det kan vara stressigt att hinna. Så det finns ett stressmoment, men det är inte kopplat till en tidtabell, säger Johan.

## Kluriga lösningar

I och med att både Johan och Nicklas är relativt nyanställda så har de kommit på en del kluriga lösningar. Som att sätta en plywoodskiva längst fram på det främre skottet så att det inte stänker sand när de lastar långt fram. Och under däck har Johan konstruerat två skenor av trä och en liten vagn som man kan köra de 100 kilo tunga vibrorna på, de som sitter på skakborden och ser till att hålla sanden på en jämn nivå.

– Här har de släpat i 50 år och så kommer Johan och tigger till sig några träplankor och löser det på en dag, säger Nicklas.

– Men Johan har visioner, fortsätter Nicklas. Han gillar att det ska vara miljövänligt och att man ska samarbeta. Hans eget hus är ett stort projekt med solcellspaneler och grejer. En gång åkte vi förbi med båten och såg att takpannorna var trasiga på ett hus. Då kollade Johan vem husägaren var och ringde upp honom och sa att 'jag kan komma förbi och hjälpa dig'. Så han åkte dit en helg och hjälpte honom att byta takpannorna. Han skulle ha blivit politiker, då skulle miljöproblemen varit lösta för länge sen.

Ett annat problem som besättningen gärna vill lösa är bullernivåerna.

– Bullernivåerna när vi kör är ett arbetsmiljöproblem. Särskilt om man ska sova i hytten under köket, säger Johan.

För ett par år sedan gjordes en förbättring på propelleraggregatet som gjorde att bullernivån blev bättre. Men den är fortfarande för hög och mer borde gå att göra. Det finns dock planer på att bygga ett nytt, miljövänligare fartyg, då *Jehander 1* börjar bli gammal. Men besättningen undrar om planerna verkligen blir av.

– Det kostar väldigt mycket att bygga en ny båt, så det tror jag när jag ser det, säger Johan.

Istället har han egna visioner om framtiden.

– Jag har räknat på att bygga om *Jehander 1* till dieselelektrisk i ett första steg. Så när de kommer på att det blir för dyrt att bygga ett nytt fartyg så har jag en idé.

De skulle också gärna se *Jehander 1* helt på eldrift.

– Vi ska ju sälja in oss som miljövänliga och så låter vi mest av alla. Det skulle vara häftigt att bygga om det här till en elbåt. Att få alla att hänvisa till oss när politiker pratar om miljövänlig sjöfart. Då kunde de prata om den där *Jehander*-båten, som åker ljudlöst genom stan, säger Nicklas. **SC**



Styrman Johan Bäckström har fått på sig skämtglasögonen och vinkar åt några förbipasserande.



En dag lackades motorn rosa för att skoja med en äldre besättningsmedlem. De har också åkt omkring med Prideflaggan så länge att någon klagade till Transportstyrelsen.

## Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

### BASIC SAFETY

26-27 nov    24-25 mar  
17-18 dec    15-16 apr  
21-22 jan  
4-5 feb  
3-4 mar



### ADVANCED FIRE FIGHTING

27-28 nov    25-26 mar  
18-19 dec    16-17 apr  
22-23 jan  
5-6 feb  
4-5 mar



### CRISES CROWD MNG

29 nov  
17 jan  
6 mar



### MEDICAL CARE

20-22 jan  
23-25 mar



### RESCUE BOAT

25 nov  
16 dec  
20 jan  
3 feb  
2 mar  
23 mar  
13 apr



### FAST RESCUE BOAT

19 dec\*  
24 jan  
7 feb  
6 mar  
27 mar  
17 apr  
\*En torsdag



# 2019

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

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

Safetygruppen är en godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen.

## Grundkurser

### BASIC SAFETY

9-13 dec  
20-24 jan  
17-21 feb  
16-20 mar  
20-24 apr



### ADVANCED FIRE FIGHTING

18-20 dec  
5-7 feb  
25-27 mar



### MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



### GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

26 nov  
17 dec  
21 jan  
4 feb  
3 mar  
24 mar  
14 apr  
27 apr



### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

25-26 nov  
16-17 dec  
20-21 jan  
3-4 feb 2-3 mar 14-15 apr



### SHIP SECURITY OFFICER

18 nov-19 nov



### MEDICAL FIRST AID

9-10 dec  
21-22 jan  
17.18 mar  
26-27 maj  
30 jun - 1 jul



### SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

16-17 dec  
3-4 feb  
23-24 mar



### FAST RESCUE BOAT

23-24 jan  
6-7 feb  
5-6 mar  
16-17 apr



### CROWD CRISES MNG

20-22 nov  
22-24 jan  
12-14 feb  
11-13 mar  
1-3 apr



### MEDICAL CARE

20-22 jan  
23-25 mar



Med reservation för eventuella ändringar.

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

08-410 215 50

# Ny ombudsman anställd

Från och med början av november har Sjöbefälsföreningen en ny ombudsman. Karl Huss är sjöingenjören som tidigare jobbat på oljerigg och som brinner för att förbättra villkoren för de som jobbar på INT-avtalet.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM OKTOBER 2019

## Berätta lite om dig själv!

– Jag heter Karl Huss, jag är gift och har tre barn (5 år, 2 år och 10 månader). Jag slutade sjömannaskolan 2005 och då åkte jag ut en vända med Wallenius. Efter det läste jag till sjöingenjör i Kalmar. Det sista året skulle jag ha praktik på en tankbåt på Stena Bulk, men hon fick haveri och de skickade hem alla. Efter några veckor ringde det en man från Aberdeen, också från Stena, men Stena Drilling. Han frågade om jag kunde åka ut för dem till Singapore, de hade inte tillräckligt många behöriga sjömän för att uppfylla minimikraven på besättningen. Så då åkte jag ut på Stena DrillMax, det här var i februari 2008.

## Hur länge var du där?

– När jag tog examen åkte jag direkt ut dit igen, de ville ha tillbaka mig. Sen var jag där till 2011, då man från kontoret valde att skicka mig till Korea för att bygga nytt, på Samsung shipyard i Goeje. Där jobbade jag i ett 'operation project team'. Det innebar att jag gick runt och kollade att de byggde enligt ritningarna. Sen övergick vi till att vara de första i operations

som bemannade fartyget, *Stena IceMax*, och jag har varit där sen dess.

## Hur kommer det sig att du sökte jobbet som ombudsman?

– När jag var på varvet och byggde båten så träffade jag min fru. Vi har tre barn, den yngsta är tio månader. Jag behövde jobba närmare hemmet, det fungerar inte att jag är borta en månad åt gången. Jag såg annonsen för ombudsmannajobbet och skickade in en ansökan. Sen ringde Mats Höglblom [Sjöbefälsföreningens ordförande, reds anm.] upp och frågade om jag var intresserad.

## Vad tror du att du kan bidra med som ny ombudsman?

– Jag kollar på min egen situation och jag jobbade på INT-avtal. Det är väldigt osäkert med Skatteverket, jag har fortfarande utestående skattebeslut sedan 2015 som jag inte vet vad som händer med. Jag gissar att det är fler än jag som har det problemet. De som jobbar på INT-avtalet har det tuftt, många har inte ens en fungerande internetuppkoppling, vilket blir mycket svårt om man har familj.

Jag vill lära mig mer om arbetsmarknaden i övrigt, man blir väldigt avgränsad på

INT-avtalet. Sen finns det mycket spännande med ITF,ETF och IMO. Fartygssäkerhet är också ett område jag tycker är intressant.

## Vad har du för facklig erfarenhet?

– Jag har suttit som skyddsombud på båten jag jobbade på. Vi hade arbetsbristförhandlingar och varje avdelning fick skicka en person och det blev jag, så det har jag suttit och jobbat med. Jag har också varit kongressombud och varit med som suppleant i den tekniska kommittén.

## Vilka fackliga frågor brinner du mest för?

– Den internationella biten. Hur vi behandlas gentemot andra länder. Det är många olika avtal beroende på vilket land du kommer ifrån. Sen får vi se vad man blir intresserad av. Det är mer uppstrukturerat för folk som är anställda i Sverige.

## Du är vd:ns son, hur ser du på det?

– Jag förutsätter att det inte är någon skillnad mot om någon annan hade tagit tjänsten. Som Mats Höglblom sa till mig så var det några som uppfyllde kraven på ombudsman, men det var bara jag som bor och kunde arbeta i Stockholm. I och med att kontoret ligger i Stockholm så ville de ha någon som bor i Stockholm.

## Vad gör du på fritiden?

– Just nu är det väldigt mycket med familjen i och med att jag har tre barn. När jag får möjlighet är det fiske, jakt och skidor. Vi har lite skog, hela familjen, så det blir mycket arbete med att styra upp skogen. **SC**



## With you at all times

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

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

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

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







# TEMA

CYBERKRIMINALITET



FOTO SAMUEL UNÉUS



Hoten i form av cyberkriminalitet växer i takt med den ökade digitaliseringen. Sjöfarten är ett område som kan hamna i blickpunkten hos individer och grupper som har för avsikt att skada samhället. IMO, International Maritime Organization, lanserar nya riktlinjer för stärkt skydd mot cyberkriminalitet vid årsskiftet 2020/21. Många rederier arbetar idag intensivt med cybersäkerhet för att säkra drift och verksamhet. TEXT JOHAN ERICHS

# Nya regler ska hindra cyberkriminalitet



IMO lanserar nya riktlinjer för sjöfarten för att förbättra skyddet mot cyberkriminalitet. Riktlinjerna träder i kraft den 1 januari 2021. Transportstyrelsen har uppdraget att presentera och implementera det kommande regelverket inom svensk sjöfart. *FOTO CLAES HALL*

**NORRKÖPING** SEPTEMBER 2019

I takt med att en verksamhets drift förfinas, utvecklas och effektiviseras ställs ofta mer långtgående krav från samarbetspartners, leverantörer och kunder om ökad transparens. Snabbhet, tillförlitlighet och öppenhet i kommunikation har därmed blivit ett allt viktigare inslag och konkurrensverktyg för att skapa förutsättningar för framgång och utveckling. Sjöfartsbranschen är inget undantag.

Baksidan med nya digitala, och till viss del öppna, kommunikationsvägar är att sårbarheten för fiendliga intrång i en verk-

samhets nätverk ökar, så kallad cyberkriminalitet.

## Nytt avsnitt i ISM-koden

IMO vill därför genom sitt nya regelverk stärka skyddet för att förhindra allvarliga cyberattacker inom sjöfarten. It-hot och it-angrepp kan ha som syfte att skapa politiska, sociala eller finansiella fördelar för de personer eller den grupp som ligger bakom.

Externa bedömare som amerikanska juristfirman Jones Walker slår i en rapport fast att den normalt mycket säkerhetsmedvetna sjöfartsbranschen har något av

ett tomrum när det gäller arbete och skydd mot cyberkriminalitet.

Det växande hot som cyberkriminaliteten utgör har lett till att IMO lägger in ett nytt avsnitt i ISM-koden.

– Systemen blir allt känsligare. Fartygssystem och lasthantering kan påverkas. Att störa ett godsflöde kan få väldigt stora konsekvenser och i princip slå ut ett helt land om det vill sig illa, säger Dan Sarenius, nationell kontakt för hamn- och sjöfartsskydd hos Transportstyrelsen.

## Bristfällig kunskap

Dan Sarenius pekar på att kunskapen i frågor kring cyberkriminalitet och nätattacker är bristfällig hos rederierna.

– Men det nya regelverket kombinerat med den nya svenska säkerhetsskyddslagen som trädde i kraft tidigare i år, bör öka uppmärksamheten hos rederierna och i förlängningen leda till ett starkare skydd.

Utbildningsdelen kan bli avgörande för att nå framgång. Hur bra de tekniska skydd-

den än fungerar är det inte sällan brister hos individen att hantera olika säkerhets-system som kan leda till misstag och öppna möjligheter för oönskade intrång.

– All personal måste utbildas för att bli duktigare på att kontrollera att de kommande reglerna efterlevs, både rederier och hamnanläggningar, säger Dan Sarenius och fortsätter:

– Men självklart måste det vara en rimlig belastning så att kraven anpassas till storleken på rörelsen, en mindre rederiverksamhet riskerar inte att utsättas för samma hot som en globalt verksam rederiverksamhet.

### Samarbetar inom ISPS

*Hur ser du på öppenheten och samarbetsmöjligheten mellan olika sjöfartsorganisationer för att samverka i denna viktiga fråga?*

– Vi samarbetar idag inom EU-knutna samarbetet Marsec men framförallt vill jag lyfta fram den samverkan vi har inom ramen för ISPS, International Ship and Port facility Security Code, med våra nordiska grannländer. På våra träffar diskuteras öppet och vi delar med oss av nyheter och erfarenheter. Både Danmark

och Norge har en helt annan sjöfart än vi har och det är nyttigt för oss att ta del av, berättar Dan Sarenius.

*Hur agerar Transportstyrelsen inför uppdraget att implementera det nya regelverket i svensk sjöfart?*

– Vi kommer att utbilda våra sjöfartsinspektörer och dra nytta av den kompetens som finns när det gäller skydd inom myndigheten och sannolikt anställa fler som har kompetensen när det gäller skydd mot cyberkriminalitet.

### Nya krav på rederierna

Det nya regelverket kommer att ställa krav på rederierna att tillgodogöra sig ny kompetens för att uppfylla kraven i regelverket.

– Viktigt är att vi får klara direktiv och riktlinjer från EU-kommissionen med precisering vad regelverket och dess innehåll ska leda till. I annat fall så får vi själva utforma innehållet om vad vi anser är viktigt och tillräckligt. Det är högst tänkbart att vi samarbetar med våra nordiska grannar i denna fråga, säger Dan Sarenius.

*Ett omfattande direktiv med detaljerade anvisningar och krav kan vara svårt att utforma för att få tillräckligt pedagogiskt*

*gehör hos mottagarna. Hur löser man denna utmaning när det gäller det nya regelverket och att det finns en tillräcklig kompetensnivå för att tillgodogöra sig informationen?*

– Det är den svåraste biten, att mäta någons kunskap. Vi måste sätta en nivå och en gräns för vad mottagarna ska ha för förkunskaper att med lyckat resultat kunna hantera och uppfylla kraven i det kommande direktivet för att det ska bli verkningsfullt.

### Måste vara flexibla

Utbildningsformatet är ännu inte definierat.

– Vi måste vara flexibla beroende på om det är ett stort rederi eller ett enmansrederi. Interaktiv webbaserad utbildning, kanske möten och workshops, säger Dan Sarenius.

*Hur ser planen ut för att kontrollera efterlevnad när väl reglerna har trätt i kraft efter årsskiftet 2020/21?*

– Jag skulle tro att våra inspektörer får en specialistfunktion att kontrollera detta område i samband med kontroller och besiktning som ligger inom det ordinarie inspektionsuppdraget, säger Dan Sarenius. **JE**

## Så skyddar du dig mot cyberpirater

FOTO: MATTIAS BARDA



Fredrik Blix är doktor i cybersäkerhet, universitetslektor och bedriver forskning och utbildning inom informationssäkerhet vid Stockholms universitet. Han har erfarenhet av att arbeta med cybersäkerhet på fartyg utifrån IMO:s gällande riktlinjer.

– Det finns en tendens i svenska samhället att tillverkare och installatörer av system fokuserar så mycket på funktionen att de förbiser säkerheten. Det kan onödigt öppna upp för att obehöriga personer kan göra inställningar på system, vilket i synnerhet inom sjöfarten kan få allvarliga konsekvenser utifrån ett säkerhetsperspektiv, säger Fredrik Blix. Han fortsätter:

– Men det känns ändå som att frågan om it-säkerhet på allvar håller på att ta skruv på fartygen och i det svenska samhället. Hur kan traditionell brottsverksamhet till sjöss påverkas av tillgången till kompetens inom cyberteknologi?

– Det största potentiella hotet är att piratverksamheten som förekommer idag mot fraktfartyg, förändras. Istället för bordning av fartyget så bordar man genom kryptering av systemen och kidnappar dem och kräver lösensumma.

### Tips till fartygspersonal när det gäller cybersäkerhet:

- Lämna inte ifrån dig ditt lösenord/tag/bricka till någon oavsett skäl.
- Var vaksam på obehöriga personer som rör sig kring system / IT-utrymmen på fartyget.
- Ta del av de delar i fartygets handböcker och rutinbeskrivningar som gäller dataskydd och cybersäkerhet.
- Var vaksam på om du får mail eller SMS som ber om information om säkerhetsarrangemang på fartyget.
- Tänk först – agera sen!

### Tips till fartygets befäl när det gäller cybersäkerhet:

- Ta del av IMO:s riktlinjer.
- Tillse att fartygets handböcker och annan styrande dokumentation är uppdaterade och efterlever IMO:s riktlinjer.
- Be någon cybersäkerhetsexpert kontrollera den faktiska säkerhetsnivån genom tekniska och andra tester.
- Bevara kompetensen att utföra idag digitaliserade sysslor med manuella medel för ökad motståndskraft mot en eventuell attack.



# Cyberattack satte fart på säkerhetsarbetet

Gullmarsleden i Bohuslän är en av Sveriges mest trafikerade vägfärjeleder. Leden utgör en viktig överfart både för yrkestrafik och privatbilism. Kravet på driftsäkerhet är högt vilket innebär långtgående krav i samband med användning av datorer och instrument som är uppkopplade mot internet. FOTO CLAES HALL

## GULLMARSLEDEN SEPTEMBER 2019

Vägfärjorna *Neptunus* och *Tellus* är båda frigående färjor som tillsammans under rusningstrafik gör sex turer i timmen över den natursköna Gullmarsfjorden. En störning skulle få stora konsekvenser för omkringliggande samhällen även om det finns alternativa landsvägar.

Det förekommer ingen direkt oro att någon obehörig ska ta sig in på det interna nätet.

– Driften påverkas inte om någon skulle hacka sig in i våra administrativa system eller i Färjerederiets ledningssystem. Vi har regler om användning och är noga i att följa dem, säger David Jönsson, befälhavare som har arbetat på leden sedan 2009.

Färjerederiet, som är en del av Trafikverket, opererar omkring 70 vägfärjor som utgör viktiga vattenburna leder som förbinder delar i det allmänna vägnätet. Vägfärjorna kan klassas som strategiskt viktig

infrastruktur i så mån att de tryggar och garanterar framkomligheten mellan olika landsbaserade vägar. Bland annat därför är Färjerederiet och vägfärjorna ytterst känsliga för störningar och yttre påverkan som kan hindra och försvåra deras trafikuppdrag.

– Det finns ett stort säkerhetstänk i vår verksamhet vilket visas av att vi nyligen inom verket flyttat arbetet med it-säkerhetsfrågorna från linjeverksamheten till generaldirektörens stab, berättar Ingrid Jamrnyd,

kommunikationschef hos Färjerederiet.

Begreppet it-säkerhet blir allt viktigare på grund av en ökad risk och en växande oro för cyberattacker.



FOTO FÄRJEREDERIET

Ingrid Jamrnyd

– Det hänger ihop med den starka digitaliseringen i samhället men även med frågan om rikets säkerhet. Som en del av Trafikverket måste vi vara medvetna om att främmande makt och främmande makts fientliga digitalt baserade verksamhet är aktiv inom detta område, säger hon.

### Genomför övningar regelbundet

Besättningen och personalen på land utbildas löpande inom it-säkerhet.

– Vi har en e-baserad kurs som är obligatorisk för all personal. Syftet är att hela tiden ha ett säkerhetsfokus och vara uppmärksam på vad som kan inträffa.

För att öka beredskapen och hantera risker och kriser genomför Färjerederiet regelbundet övningar.

– Vi övar både inom Färjerederiet och inom Trafikverket men också gemensamt med andra myndigheter.

Övningarna innebär att ett scenario byggs upp där exempelvis en färja försätts i en utsatt situation och utifrån den händelsen ska besättningen och personal lösa situationen och häva den akuta risken.

– Det handlar om rent praktiska övningar men även teoretiska, för att diskutera lämpliga tillvägagångssätt och utarbeta riskanalyser, berättar Ingrid Jarnryd.

### Utsattes för attack

2017 utsattes Trafikverket för en överbelastningsattack där e-posthanteringen slogs ut.

– Det var en stor tankeväckare och verket såg över hela sitt it-skydd. Sedan dess har vi inte drabbats. Det gäller att inte slå sig till ro och att tro att det skydd som finns alltid fungerar effektivt. Skyddet måste hela tiden ses över och förfinas, det är en fråga som kräver ständig översyn, säger Ingrid Jarnryd.

Färjerederiet välkomnar i likhet med andra aktörer ett starkare centralt regelverk i form av IMO:s nya riktlinjer gällande skydd mot cyberkriminalitet.

– I den här frågan tror jag att det är väldigt viktigt att regelverket accepterar och tar höjd för digitaliseringsutvecklingens alla fördelar och hur dessa ska kunna förenas med ett starkare skydd mot cyberkriminalitet, säger Ingrid Jarnryd.

*Hur viktigt är frågan om skydd mot cyberangrepp för framtiden?*

– Jätteviktig och avgörande eftersom allt på ett fartyg i framtiden kommer att baseras på automatisering och då blir ett heltäckande skydd mot cyberangrepp nödvändigt för att säkerställa driften. **J E**



# Krav på flexibilitet innebär ökad risk

Globalt verksamma Wallenius Marine ser successivt över sitt skydd för att så långt det är möjligt motverka fientliga cyberangrepp som kan störa drift och övrig verksamhet.

– Vi arbetar ständigt med frågan och allt pekar på att skydd för ökad säkerhet kommer att bli ännu viktigare i framtiden, säger Thomas Bergefall, chef för informationssystem och IT inom Wallenius-koncernen.

STOCKHOLM SEPTEMBER 2019

För ett globalt verksamt rederi gäller det att ständigt skaffa sig aktuell insyn i olika hotbilder, konfliktområden och risker för väpnade attacker som kan inträffa på olika håll i världen. Risken för fysiska attacker, hot och störningar kan i många fall i viss mån bedömas i förväg medan attacker med cyberkriminella förtecken ofta är betydligt svårare att förutse.

– IT-säkerhetsfrågan är väldigt stor för oss idag. Det är en stor utmaning i form av att många användare vill ha flexibilitet med olika moln-tjänster samtidigt som en it- och säkerhetsavdelning vill täcka upp och säkra så långt det är möjligt. Där finns en inneboende konflikt som vi hela tiden arbetar med, berättar Thomas Bergefall.

## Ständig analys

Rederiet gör ständigt analyser av internet-trafiken i verksamheten för att kunna upptäcka avvikelser och misstänkta inslag som kan peka på cyberkriminella aktiviteter.

– Dessutom har vi realtidsuppdatering

av alla brandväggar och automatiska tjänster som hela tiden analyserar trafiken.

För personalen gäller restriktioner om vilka program som får installeras eller vilka sidor som får besökas.

– Vi kan inte bromsa så kallad privat surfing eftersom dagens arbetsplatser handlar mycket om flexibilitet och att du kan arbeta från olika ställen, i bostaden till exempel, det riskerar att hämma företags utveckling om vi hindrar detta. Men däremot kan vi plocka bort de sajter som vi anser riskabla, exempelvis pornografiska, säger Thomas Bergefall.

## Kan få stora konsekvenser

Många gånger när hackerangrepp avslöjats har det framkommit att många cyberkriminella ser det som en triggnande kamp mellan verksamhet och hackare om vem som är bäst och smartast antingen på att skydda sig eller på att lyckas med ett intrång.

– Denna grupp aktivister blir mer och mer avancerade och ju mer smarta lösningar vi inför ju mer avancerade blir de som vill angripa, säger Thomas Bergefall.

Den skademässigt största och mest skräckfyllda scenariot som kan inträffa i en cyberkriminell attack mot sjöfarten är en välplanerad terrorattack.

– Definitivt är det så, kan någon utomstående tränga in och slå av fartygets framfart i en känslig position så kan det få svåra konsekvenser. Vi är därför väldigt noga med vilka nät vi opererar i när det har med driften att göra och skyddar oss dessutom maximalt med olika brandväggar. Ibland får vi släppa säkerheten för externa servicepartners men även där handlar det om att tillfälligt och begränsat öppna och stänga åtkomsten till ett administrativt system.

Det har förekommit attacker mot sjöfarten varav en av de mera kända är utslagningen av stora delar av Maersks IT-system sommaren 2017.

– Den händelsen ledde till ett uppvaknande men kanske inte så mycket inom sjöfarten som hos leverantörerna av säkerhetssystem. Många i branschen pratar om attacken men när det väl kommer till kritan är det många som inte är villiga att betala för vad ett fullgott säkerhetssystem kostar, det är i alla fall min uppfattning, säger Thomas Bergefall.

## Autonom drift

I takt med krav på ökad öppenhet och transparens inom leverantörskedjan i syfte att nå effektivitetsvinster ökar också sårbarheten för it-knutna intrång.

Även övergången till autonom drift kan bredda risken att någon obehörig lyckas att ta kontroll över de program som styr driften.

– Här krävs det att sjöfarten är mycket vaksam och hela tiden utvecklar skydd för att hindra attacker. Ju mer automatisering av ett fartyg ju mer intressant blir det för kriminella aktörer att komma åt driften. Kanske får sjöfarten räkna med att det kan hända något och inrikta sig på att försöka minska konsekvenserna om något inträffar, säger Thomas Bergefall.

## Mer konkret

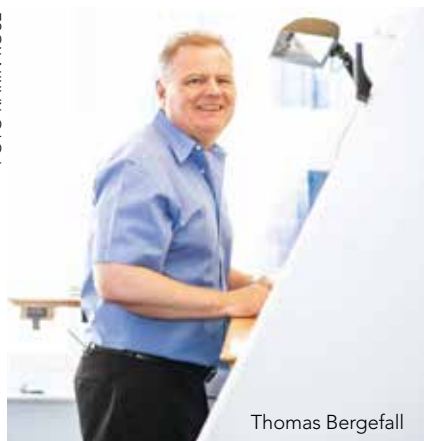
IMO kommer med nya riktlinjer som ska vara implementerade 2021.

– Kanske är det som är känt idag lite för allmänt hållet. Jag hade gärna sett att man var mer konkret i sin skrivning. Exempelvis genom att på traditionellt sätt i punktform beskriva vad som ska vara uppfyllt för att hålla ett fullgott skydd i förhållande till klassningen. Sjöfarten har som bransch den nackdelen att den är trög i utvecklingen vilket beror på att ett fartygs levnadstid är så lång och det finns en benägenhet att under levnadstiden inte ändra så mycket i verksamheten.

Meningen är att det nya regelverket ska ligga inom ISM-koden.

– Jag är inte säker på att det är helt rätt. Idag kanske de nya föreskrifterna är tunna men de kommer att växa oerhört och få en annan tyngd i framtiden och då kanske det vore enklare om man upprättade en särskild manual just för cybersecurity. **JE**

FOTO KARIN RÖSE



Thomas Bergefall



# Korta utbildningar ska stärka skydd

Som Skandinaviens största hamn och en strategiskt mycket viktig verksamhet för att trygga import och export till och från Sverige så arbetar Göteborgs hamn aktivt och medvetet med att stärka skyddet mot cyberkriminalitet.



Martin Johannesson.

**GÖTEBORG** SEPTEMBER 2019

En framgångsrik cyberattack som riskerar att slå ut eller störa kommunikationen i Göteborgs Hamn skulle kunna få allvarliga konsekvenser för det svenska samhället och dess flöden av både industriprodukter och konsumtionsvaror.

– Vi arbetar idag med fokus på att medvetandegöra hur viktigt det är att vi skyddar oss mot de risker som finns i form av cyberrelaterade attacker och intrång, berättar Martin Johannesson, IT-manager inom Gothenburg Port Authority.

## Korta utbildningsavsnitt

Hamnen kör sedan i vår ett utbildningsprogram med samtliga medarbetare, cirka 200 stycken.

– Vi använder oss av metoden nanolearning, säger Martin Johannesson.

Nanolearning innebär inlärningsprocesser som består av några minuter långa digitalt utformade utbildningsavsnitt. Meddelandet skickas ut i e-postformat och kan läsas på mobil, dator eller läsplatta.

– Forskning visar att nanolearning ger mycket bättre effekter än traditionell inlärningsprocess. Varje vecka skickar vi ut en femminuterskurs och det pågår fram till oktober.

Utbildningen inriktas på ett brett spektra av ämnen knutna till informationssäkerhet.

– Belysning och innebörd av allt från ”phishing” och ”ransomware-attacker” till hur vi hanterar information och skyddar lösenord. Det är ett väldigt brett utbildningspaket. Vi har varit noga med att låta skraddarsy materialet så att det har en relevans för mottagarna och kan härledas till vår verksamhet, förklarar Martin Johannesson.

Martin Johannesson lyfter fram formatet som en bidragande orsak till att utbildningsinsatsen har fått god respons.

– Programmet bygger på enkla bilder och text och stimulerar till vidare diskussion mellan medarbetarna. Intrycket är att responsen är väldigt hög.

Ett viktigt inslag i utbildningen är att informera om hur viktig den mänskliga faktorn är i sammanhanget för att förhindra cyberkriminalitet.

– Som på alla arbetsplatser förekommer det stress, det görs fel och då ökar risken för obehöriga att tag sig in i våra nätverk. Den risken trycker vi mycket på i utbildningen.

## Flera lagar har påskyndat arbetet

Den nya säkerhetsskyddslagen som trädde i kraft 1 april 2019 kräver ökat ansvar hos de verksamheter som bedriver säkerhetskänslig verksamhet. Större aktörer inom transportsektorn omfattas och lagen är ett skäl till att Göteborgs Hamn intensifierat arbetet med informations-säkerhet.

– Även NIS-direktivet och GDPR har påskyndat vårt arbete. Dessutom är frågan om cybersäkerhet idag så viktig och aktuell att vi måste ligga så långt fram vi kan för att skydda oss. Jag jämför gärna med hur frågan om back-up-funktionen av en verksamhets samlade aktiviteter, diskuterades för tio-femton år sedan. Idag är det fullständigt självklart att det finns en smidig back-up funktion. Informations-säkerhetsfrågan kommer att få samma utveckling, säger Martin Johannesson.

Än så länge förekommer inget utbyggt samarbete mellan Göteborgs hamn och rederierna med anlöpande fartyg i just it-säkerhetsfrågan.

– Jag tror att ett samarbete och en dialog i ämnet i framtiden mellan oss och övriga aktörer i hamnen blir nödvändig för att stärka och utveckla skyddet, säger Martin Johannesson. **J E**

# Suez-kanalen 150 år



Från invigningen av Suezkanalen den 17 november 1869.



Ferdinand de Lesseps.

Över 125 000 människor dog under arbetets gång, en stor del av kolera. Kostnaderna för projektet var astronomiska, men kanalen fick en dramatisk effekt på världshandeln och påskyndade den europeiska koloniseringen av Afrika. I år är det 150 år sedan Suez-kanalen invigdes. En händelse som då var lika uppseendeväckande som månlandningen hundra år senare (1969). TEXT ULF NIHLEN

Många hinder återstod dock innan man kunde börja ett så jättelikt projekt. Lesseps första och störste fiende var det brittiska imperiet. Den brittiske premiärministern lord Palmerston sa rakt på sak till Lesseps att han fruktade att Storbritanniens handel och sjöfart skulle rubbas genom öppnandet av en ny farled, som skulle beröva England de fördelar de hade, eftersom den skulle bli öppen för alla sjöfarande nationer.

## PORT SAID OKTOBER 2019

Idén att bygga en kanal mellan Medelhavet och Röda havet för att göra det möjligt för fartyg att segla mellan Europa och Asien utan att behöva segla runt Afrika framfördes först av den franske diplomaten Ferdinand de Lesseps. Men han var inte den första som drömde om en förbindelse mellan Medelhavet och Röda havet.

Redan de gamla faraonerna hade en vattenväg mellan haven. Men den kanalen löpte inte direkt från hav till hav utan via Nilen. Kanalen förföll emellertid och blev igenslammad. Den gamla kanalen grävdes dock upp igen, först under romartiden, sedan av araberna på 600-talet. Under senare delen av medeltiden förföll den igen.

Både Ludvig XIV och senare Napoleon försökte sedan att återuppliva den gamla

leden. Men först fransmannen Lesseps lyckades alltså åstadkomma en förening mellan de båda haven och förkortade därmed sjöresan från Indien till Europa med drygt 9 300 kilometer.

Det var på 1830-talet som Lesseps först började drömma om en kanal genom Suez-näset. Han var då vicekonsul i Kairo, där det på den tiden fanns gott om äventyrare som kunde berätta för honom om öknen och resterna av de gamla kanalerna. Han studerade även ingående den flera volymer stora *Description de Egypte*, ett verk som sammanstälts av en mängd framstående naturforskare på initiativ av Napoleon.

I början av 1850-talet hade Lesseps slagit sig ner på ett gods i Frankrike efter att ha avslutat sin diplomatiska karriär. Nu kunde han ostört ägna sig åt sina kanalplaner. Han skrev ett detaljerat förslag till byggandet av en kanal genom Suez-näset.

## Brist på pengar

Det fanns dock även andra hinder, främst pengar – eller rättare sagt bristen på pengar. Sedan fanns det ett tredje stort hinder. Det var den ödsliga och ogästvänliga öknen som skilde Medelhavet från Röda havet och låg där tyst väntande på Suez-näset.

Lesseps uppvaktade Egyptens nye vicekonung Mohammed Said Pasha, som i motsats till sin föregångare var intresserad av det fantastiska projektet. Då för tiden var dock Egypten en del av det turkiska riket, varför den formella överhögheten över landet tillhörde sultanen i Konstantinopel. Brittiska regeringen utövade all tänkbar press i Konstantinopel för att hindra att sultanen gav sitt tillstånd till kanalbyggandet. Frankrike stödde underhand kanalplanerna men var officiellt neutralt för att inte irritera England.

Mitt i den tillspetsade situationen gav vicekonungen i Egypten Lesseps den kon-

cession han önskade och den 5 januari 1856 undertecknades koncessionsurkunden för The Suez Canal Company. Aktiekapitalet var på 200 miljoner franc. De engelska bankdirektörerna aktade sig noga för aktierna, men i Paris blev aktieteckningen en succé. Inte mindre än 21 000 fransmän tecknade aktier i bolaget. I det stora hela var dock aktieteckningen misslyckad. Så gott som hela den post på 85 000 aktier som Lesseps reserverat för försäljning utom Frankrike var nämligen osåld.

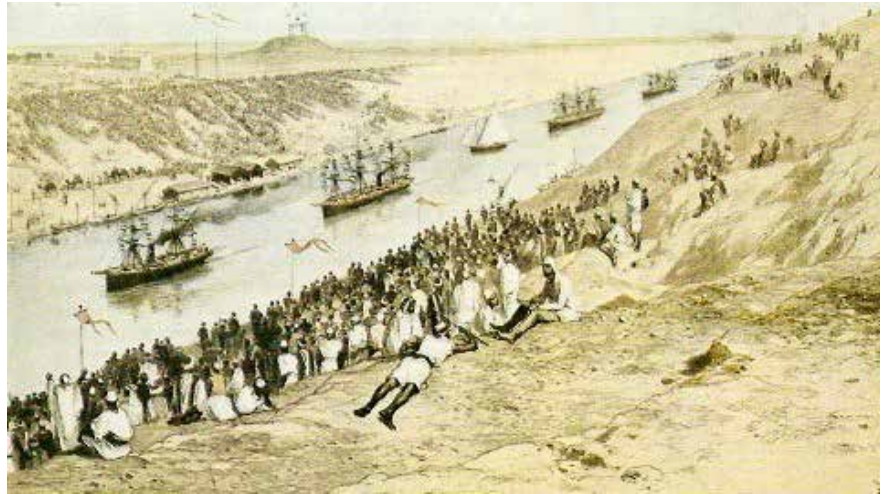
I ett upprymt ögonblick hade dock vicekungen i Egypten lovat att svara för resten. I sanning ett för Egyptens ekonomi ödesdigert misstag. De definitiva kostnaderna för projektet blev nämligen mer än dubbelt så stora som beräknat. 1859 kunde Lesseps äntligen sätta igång arbetet på kanalen.

### Omänskligt arbete

Omkring 20 000 arbetare var sysselsatta det första året på kanalbygget. Ekonomin var skral och arbetsstyrkan bestod till huvuddelen av egyptiska bönder som ofta med piskans hjälp tvingades att utföra det omänskliga arbetet att med enkla hackor och spadar börja gräva den stora kanalen. Lönen var usel, liksom maten och tusentals arbetare dukade under av hettan, sjukdomar och överansträngning.

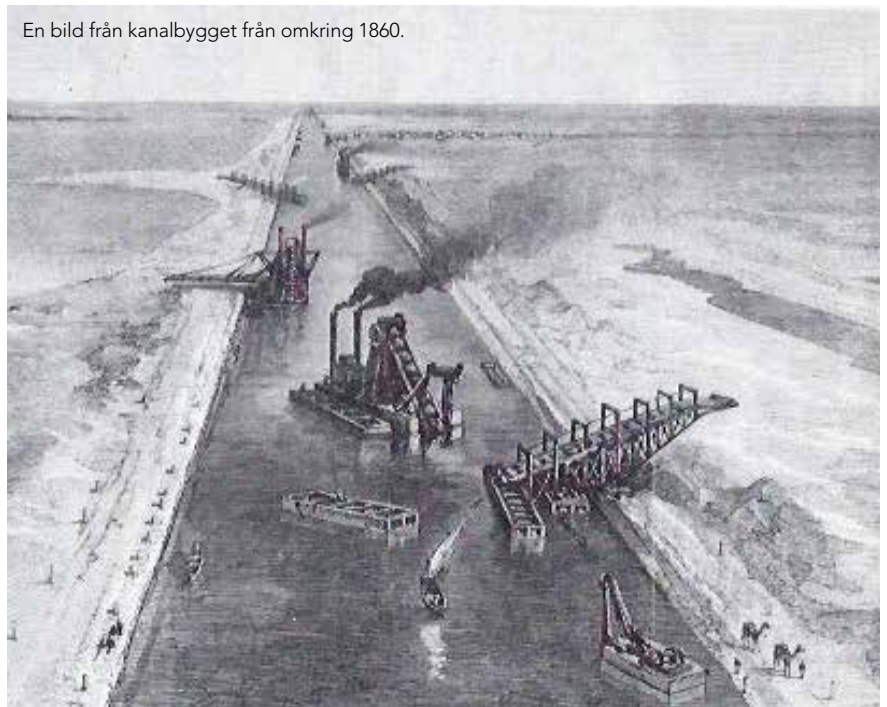
Så småningom lyckades dock Lesseps tvinga Egypten att betala ytterligare 84 miljoner franc till kanalbolaget. Nu hade Lesseps råd att anlita yrkesmän. Han lät också en fransk firma konstruera och bygga en enorm flotta av mudderverk och ångdrivna grävmaskiner. Totalt krävde byggandet av kanalen insatser av 1,5 miljoner människor.

1869, efter tio års arbete i öknen, var den 163 kilometer långa och 100 till 135



Ombord på fartyget *Aigle* var kejsarinnan Eugénie den första som seglade in i den nya kanalen. Hon stod på däckets tillsammans med sin kusin Ferdinand de Lesseps, mannen bakom kanalen.

En bild från kanalbygget från omkring 1860.



## JOWA - clean water worldwide

JOWA RO är ett färskvattensystem som med miljövänlig Reverse Osmosis teknik producerar ett utmärkt dricksvatten. Med hög kvalitet och senaste teknik erbjuder vi ett användarvänligt och robust system som klarar de allra tuffaste förhållandena till havs.

I över 60 år har JOWA levererat utrustning till den internationella sjöfartsindustrin. Vår främsta produkt, länsvattensseparator, är tillsammans med många av våra andra system gjorda för att skydda den marina miljön i enlighet med MEPC's direktiv. I JOWA familjen ingår även ett stort urval av produkter för färskvattenhantering ombord såsom vattenfilter, sterilisatorer och färskvattenanläggningar.

Från vårt huvudkontor i Källered, Sverige har vi etablerat ett världsomfattande nätverk av representanter för optimal service till våra kunder.

Läs mer på [JOWA.COM](http://JOWA.COM) #madeformarine





Under kriget 1967 mellan Israel och Egypten gjordes kanalen obrukbar och kunde inte öppnas förrän 1975 efter en omfattande minröjning. Här ett av minröjningsfartygen.

meter breda kanalen färdig. Den officiella invigningen hölls den 16 till 17 november 1869 under ledning av franska kejsarinnan Eugénie.

På invigningsdagen kom närmare ett 80-tal fartyg seglande in till Port Said, Egyptens nyaste hamn, som låg på Sueznäsets medelhavskust. Så gott som alla sjöfarande nationers flaggor fladdrande för den lätta havsbris. På däck till en fransk blanksvart jakt, först i raden av alla fartyg, stod kejsarinnan Eugénie tillsammans med sin kusin Ferdinand de Lesseps, mannen bakom kanalen.

När Suez-kanalen nu stod färdig hade två parter råkat verkligen illa ut: engelska regeringen och Egyptens nye vicekung Ismail Pascha. Engelsmännen hade sent

omsider fattat att den brittiska sjöfarten mer än något annat land skulle bli avgörande för kanalens räntabilitet. Egypten stod inför en ekonomisk ruin.

Den dåvarande brittiske premiärministern Disraeli var dock en slug herre och beslöt att lägga vantarna på den kanal som engelsmännen hade försökt stoppa på alla de vis.

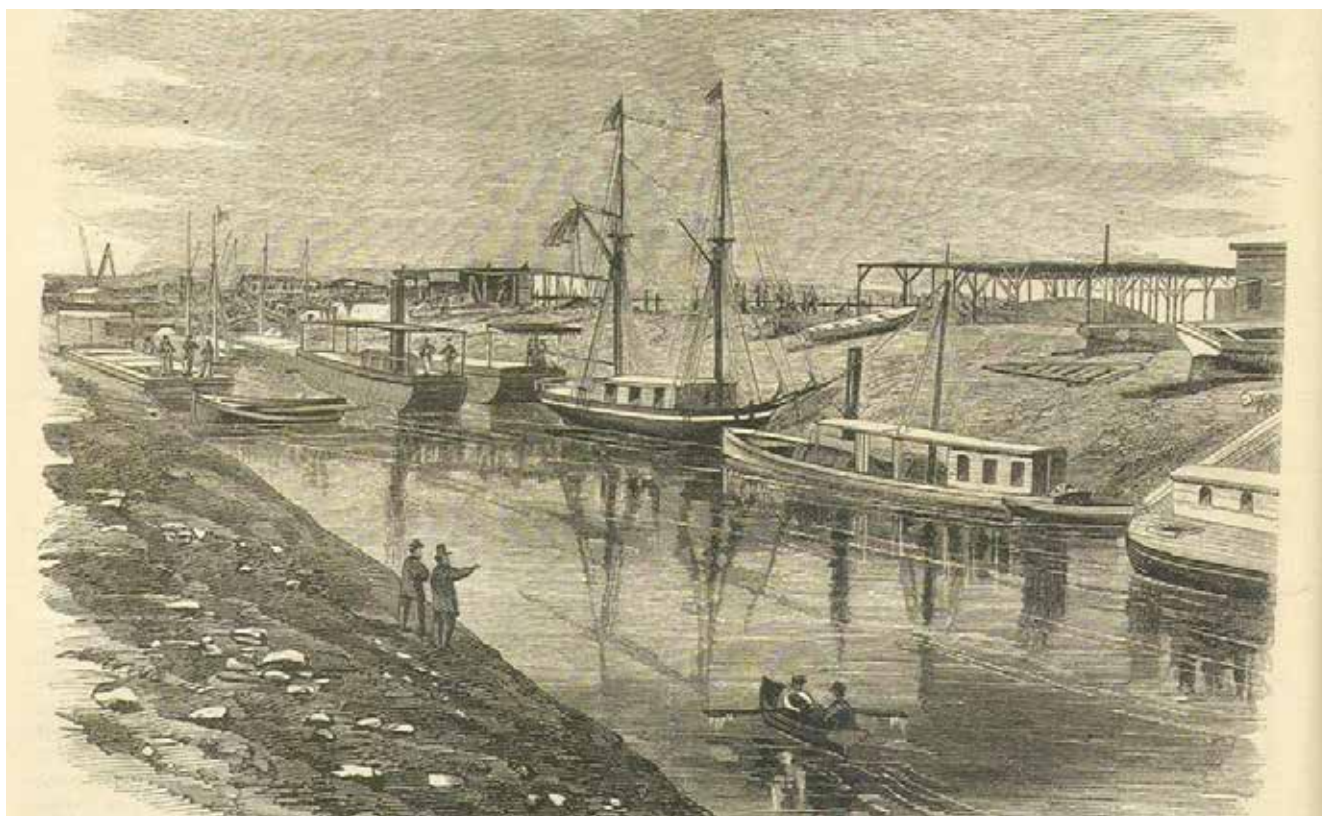
1875 lyckades han köpa Ismail Paschas aktier, denne var nämligen då nästan helt ruinerad och i stort behov av pengar. England blev därigenom den störste aktieägaren i Suezbolaget.

För att stoppa allt franskt inflytande ockuperade britterna kanalzonen ”temporärt” 1882. Det var uppror i Alexandria och förevändningen för interventionen

var att internationell sjöfart måste skyddas.

Den 26 juli 1956 nationaliserade Egyptens president Nasser kanalen. Detta utlöste Suezkrisen. Britterna och fransmännen försökte på olika sätt att förhindra det egyptiska försöket att driva kanalen i egen regi. En hemlig överenskommelse slöts mellan Storbritannien, Frankrike och Israel som gick ut på att Israel skulle invadera Sinai och med detta ”hot mot kanalen” som förevändning skulle Storbritannien och Frankrike intervensera. Hela operationen blev ett fiasko. De brittiska fallskärmsjägarna möttes av överraskande hårt motstånd och Egypten spärrade av kanalen genom att sänka flera fartyg i den. Dessutom tog USA ställning mot ockupationen. Efter agerande i FN godkändes egyptiernas anspråk på kanalen.

Under Suezkriget var kanalen stängd i flera månader. Efter sexdagarskriget 1967 och Israels ockupation av Sinaihalvön stängdes kanalen på nytt. Flera fartyg, däribland två svenska fraktfartyg, var under åtta år inlåsta i Stora Bittersjön, en av de saltvattensjöar som ingår i Suezkanalen. Efter vapenvilan mellan Israel och Egypten 1974 och ett års uppröjningsarbete kunde kanalen öppnas på nytt den 5 juni 1975. **UN**





## NORDENS STÖRSTA FOTOTÄVLING FÖR SJÖFOLK

Delta med dina bästa bilder från  
arbetet eller fritiden till sjöss.  
Senast 31 december 2019.

[www.seatime.se/fototavling](http://www.seatime.se/fototavling)

Foto: "Koningsdam"  
Elias Nilsson, M/S Emelie  
Nordiska Fototävlingen för Sjöfolk 2018

# Sjöfartens Dag MARITIME DAY

**Welcome back**  
**Thursday 14 May 2020**



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

Organizer:

**ålands** sjöfart

In co-operation with:



# New rules to prevent cybercrime

IMO launches new shipping guidelines to improve the protection against cybercrime. The guidelines will come into force on 1 January 2021. The Swedish Transport Agency has the mission to introduce and implement the upcoming regulatory framework in Swedish shipping. TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

When the operation of an activity is refined, developed and made more effective, more ambitious requirements for increased transparency are often made by partners, suppliers and customers. Speed, reliability and openness in communication have thereby become an increasingly important element and competition tool to create conditions for success and development. Shipping industry is no exception.

The disadvantage with new digital, and to some extent open, communication channels is that the vulnerability to hostile intrusion, so called cybercrime, increases in a network of an activity.

## Strengthened protection

For that reason IMO wants to strengthen the protection with the help of its new regulatory framework in order to prevent serious cyberattacks in shipping. IT threats and IT attacks can have the purpose to create political, social or financial benefits for the persons or the group responsible for the activity.

External observers, as the American law firm Jones Walker, point out in a report that the usually very safety-conscious shipping industry is in something that reminds of a vacuum, when it comes to work and protection against cybercrime.

The increasing threat from cybercrime has led to that IMO is inserting a new passage in the ISM Code.

“The systems are becoming increasingly sensitive. Shipping systems and cargo handling can be affected. If the flow of goods is disturbed it can have very big consequences and knock out an entire country,” says Dan Sarenus, national representative of port- and maritime security at the Swedish Transport Agency.

## Shortcomings

Dan Sarenus points out that the knowledge of cybercrime issues and hacker attacks is insufficient in the shipping companies.

“But the new regulatory framework combined with the new Swedish Protective Security Act, which came into force earlier this year, ought to increase the attention in the shipping companies and result in a stronger protection.”

The training part can be decisive to reach success. However good the technical protections work, there are not seldom shortcomings in the individual to handle different safety systems that can lead to mistakes and open possibilities for unwanted intrusions.

“All staff must be trained to be more skilled at controlling that the upcoming rules are obeyed, both in shipping companies and port facilities,” says Dan Sarenus.

“But there must of course be a reasonable responsibility, so that the requirements should be adjusted to the size of the company. A smaller shipping company doesn't risk to be exposed to the same threats as a globally operating shipping company.”

## Cooperation

*What do you think about transparency and the possibility to cooperation between different shipping organizations on this important issue?*

“We work together today within the EU-related cooperation Marsec, but above all I want to highlight the cooperation we have within the frame of ISPS, International Ship and Port facility Security Code, with our Nordic neighbors. We discuss openly and we share news and experiences in our meetings. Both Denmark and Norway have a completely different shipping than we have and it is useful for us to take part of their experiences,” tells Dan Sarenus.

*How will the Swedish Transport Agency act to implement the new regulatory framework in Swedish shipping?*

“We will train our maritime inspectors and benefit from the competence that exists within the authority regarding protection, and probably hire more people with competence when it comes to protection against cybercrime.”

## Shape

The new regulatory framework will make requirements on the shipping companies to acquire new competence.

“It is important that we get clear directives and guidelines from the European Commission, with clarification of what the regulatory framework and its content implies. Otherwise we must design the content ourselves with what we think is important and sufficient. It is most likely that we will cooperate with our Nordic neighbors on this issue,” tells Dan Sarenus.

*When you have designed a comprehensive directive with detailed instructions and requirements, it could be difficult to be understood by the receivers. How do you solve this challenge when it comes to the new regulatory framework, so that there will be a sufficient level of competence to be able to use the information?*

“This is the most difficult part, to measure someone's knowledge. We must make requirements on the receivers' prior knowledge, so that they should be able to handle and fulfill the demands of the upcoming directive.”

The training format is not yet defined.

“We must be flexible, depending on whether it is a big shipping company or a one-man shipping company. Interactive web-based training, perhaps meetings and workshops,” says Dan Sarenus.

*What does the plan look like to control the obedience when the rules have come into force after the turn of the year 2020/2021?*

“I should believe that our inspectors will get a specialist function to control this activity in connection with inspections within the regular mission,” says Dan Sarenus.

This is a translation of the article  
on page 28-29.



**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.*

										BÅTPLATS I STHLM GUSTAF DALEN- FYR		UT- SLAGS- TÄVLING		BASKIS- KA RE- BELLER		MÅNG- FALDEN I NATU- REN	
										DATA- NÖRD						PÅ BIL I VALEN- CIA	
										BRÖD							
										FOL- DRAR						FÖR- VÄNTAD ETTA	
										GRUND- LIGT UNDER- SÖKA		SÅDES- KÄRVE		KASTA LANKA		SPORTAR KLIBB- ELLER GRÅTYP	
TIDIG BRUTEN ROMAN- TISKA		SALTOMORTAL SJÖ- FARTS- MÄSSA		KROG I "EKEN" SEDAN 1931		INTECK- NING- PEAK		FÄR BRO- NS		ALSTRA MUSIKBE- ARBET- NINGEN		UTFÖLL INREDER I RUTAN					
												TON MED BARA 4 KVAR					
SVÅR SKADE- GÖRARE FÖRR										LOVORD DARK HORSE							
				PÅ SAM- MA VÄG- LÄNGD STÅTAT													
TIDIG HIPPIE- TYP ÅK I RAD		MER LÄNG- HÄRIG		KAN DOMARE RÄTTVISA ÖRLOG				SÅNGMÖ DORIS SOM PRI- SADES 2007				SOM OCH BEVIS PÅ OSKULD					
				MEGABIT PUTS- NING PÅ FIOLDEL		INDO- LENSEN REMMA- RE						OXUDE 116-19					
JÄST OCH MISS- NÖJD				PIG- TITTARE TRADIGT				PARTI		KRAFT HAR KÄ- SÖREN VASS		SYNS SNART BÅDE HÄR OCH DÄR		SMÅ TÄV- LINGS- BILAR			
PRIS- MATILL- VERK- NING																	
UT- STRÅLA				TOFFLAS GRUND FÖR CAVA				LIKADAN		DEN HÄR OCH DET HÄR		PLATS MED VIT DUK GÅ TYST					
DE LEVER INTE PÅ KÖTT		SISTA STUND- TIMMEN		GÖR GLASS FIRAS 24/12		KAN LOCKA TILL SHOP		LIKADAN POLIS PÅ SLANG						UT- TALADE BRÄNS- LE			
VUL- KAN- MASSA				HÄRD- TUGGAT MED MERA						RÖ- RANDE		REPLIK MÄSTER- SKAP					
HJUL- UPP- HÄNG- NING PASSE								MUSI- KERN BARK						GRAN- SKAR UPP- LAGOR			
		UT- TRYCK				MOT- TOGS											

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Novemberkrysset".  
Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 3/12 2019. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn \_\_\_\_\_

Gatuadress \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_





## 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

### 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

Margaretha Norling – 08-518 356 90

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

**SAND & GRUS AB JEHANDER**

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

**SJÖFARTSVERKET/LOTSAR**

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

**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 Ravald (kontaktperson)  
tel 0733-99 90 56, e-post thomas.ravald@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 isbrytarklubben@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

**ÖRNSKÖLDVIVIS HAMN & LOGISTIK**

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

**ÖCKERÖ BÅTTRAFIK**

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

Svenska  
sjöräddare smiter  
från jobbet.

Tack alla arbetsgivare som låter våra sjöräddare  
släppa allt för att rädda liv till sjöss när larmet går.  
Läs mer på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se)



Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

# Propeller-smycke

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



**Stor propeller**  
i rödguld ca 5 gram 4 750:-  
i vitguld ca 5,2 gram 5 725:-  
i silver 950:-

**Liten propeller**  
i rödguld ca 3,1 gram 2 990:-  
i vitguld ca 3,4 gram 3 745:-  
i silver 750:-

För vidare info och beställning se [www.thim.n.nu](http://www.thim.n.nu) Jan-Åke Thim, sjöingenjör.

# Sjöingenjör- & sjökaptensring

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

**Sjökaptenringen**, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 6 900:-  
**Sjöingenjöreringen**, bredd 5 mm, 18 K guld à 5 400:-



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

# Sjökaptenensring

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

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



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

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

För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se).

## Technical english

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

## Margareta & Rickard Zedellers fond

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

## Studiestipendium

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

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

### LÖSNING TILL OKTOBERKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 6/2019

					↓		↓	R	PUBLI- CITET/ KART	P	BUBBLA EN/ VINGEN	MEDELS HEMLIG/ RIG	↓	B			
								↓	DE	LA	GD	DA					
									E	K	OR	RR	AR				
									K	Ö	L	S	S				
									V	A	K	A	N				
									H	A	M	N	N				
	↓	R	E	K	V	I	R	E	R	A	D	P	Å	S	S	J	A

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnarelottats ut:

**Ulrika Hellman Uddevalla**  
**Stefan Lundqvist Uddevalla**  
**Leif Hörnström Sollentuna**

Dessa har belönats med en trisslott.

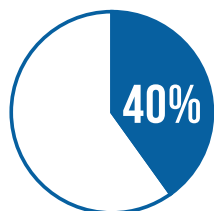
Sjöbefälen gratulerar!

# THE NEXT GENERATION DUAL-FUEL (LG) TANKERS ARE HERE NOW

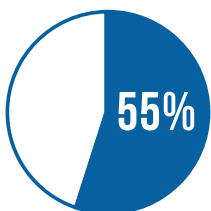


Furetank continues to be the leader in developing modern intermediate product and chemical tankers

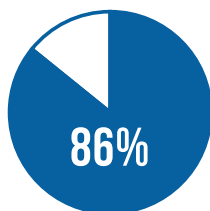
 GOTHIA TANKER ALLIANCE



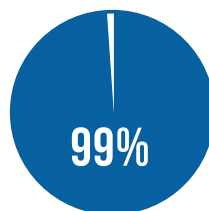
FUEL REDUCTION



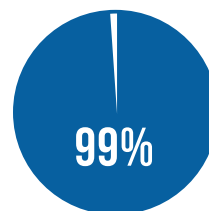
CO<sub>2</sub>



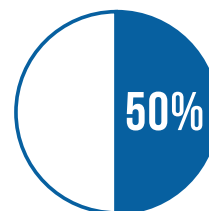
NO<sub>x</sub>



SO<sub>x</sub>



PARTICLES



NOISE

ENVIRONMENTAL CARE  
WITH QUALITY



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