

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 7 NOVEMBER 2020 ÅRGÅNG 9

INTERVJU

GRETEL VANN SAN-PRIS

FÖR SITT STORA ENGAGEMANG OCH FÖRMÅGA
TILL MEDKÄNSLA UNDER PANDEMIN

TEMA

ARBETSMILJÖVÄNLIGA FARTYG

OFTA BRISTER PÅ NYBYGGDA FARTYG • SÅ TÄNKER FARTYGSDESIGNERN • BEFÄLHAVAREN: ALLT ÄR LIKA VIKTIGT

REPORTAGE NORVIK
Stockholms nya godshamn

NYHETER ESTONIA
**Bäddat för
konspirationsteorier**

KULTUR/HISTORIA
**Roslagsbönderna
var skickliga sjömän**

Nu är det dags för regeringen att agera

NOVEMBER

Regeringen visade handlingskraft då Coronaområdet slog till ordentligt i Sverige i mars månad. Sjöfarten, liksom vissa andra branscher i behov av snabba åtgärder, fick hjälp med stödåtgärder till exempel korttidspermitteringar och justeringar i sjöfartsstödet. Trots detta hamnade en hel del av våra sjömän i svårigheter, allt ifrån att inte få det säsongsarbete som utlovats till permitteringar och i värsta fall uppsägningar.

Lika glada som vi blev då, lika bedrövade är vi nu. Parterna inom samarbetet Blå Tillväxt har uppvakat politiker, departement och utskott där vi fört fram vårt budskap och gett förslag på vad som behöver göras, och dessutom till en mycket rimlig prislapp. Men likväl glömde regeringen bort sjöfarten i budgeten, inga satsningar eller paket för att kunna behålla eller utveckla olika delar i klustret. Nu dröjer regeringen dessutom med besked om huruvida sjöfartsstödet för upplagda fartyg kan komma att förlängas, samma sak gäller med möjligheten till korttidspermitteringar för att undvika uppsägningar. Sverige, och för den delen resten av världen, har det tillräckligt besvärligt utan att vår sjöfart ska behöva vänta på en plågsamt långsam handläggning från våra beslutsfattare.

Senast i raden med olyckliga uppsägningar är ett Östersjöderi och de säger nästan rakt ut att det beror på brist på besked och åtgärder från regeringen. Än en gång blir det våra sjömän som får agera slagträ i ett politiskt spel där arbetsgivare försöker sätta press på regeringen genom att säga upp ett stort antal befäl och manskap. Det värsta med detta är att våra, normalt otroligt lojala och arbetsvilliga, sjömän ser sig utnyttjade och inte ställer upp lika helhjärtat när det krisar vilket kan ge oönskade effekter för lång tid framöver.

MIKAEL HUSS

En annan grupp av våra medlemmar som fått problem är de som är tvungna att resa runtom vår jord för att kunna komma till eller från arbetet. Denna gång är det dock i huvudsak resebranschen, lokala hamnmyndigheter och olika nationer som ställer krav på karantän, olika typer av intyg, certifikat och andra handlingar. Långa och omständliga procedurer som förlänger tiden borta från hemmet och förkortar återhämningstiden hemma. I denna grupp finns också de som tjänstgör under våra utlandsavtal, den så kallade 183-dagarsregeln, de borde redan ha fått tillräckligt mycket stryk av våra myndigheter, men icke.

Om Skattemyndigheten nu inte kommer att godkänna tid utomlands i karantän till de 183 dagarna utomlands, kan vi räkna med nya problem. För svenskar som tjänstgör under 6- eller 12-månaders-reglerna räcker det att vistelsen utomlands skall vara ett visst antal dagar, men för sjömän skall man av någon anledning vara ombord och tjänstgöra på ett fartyg för att få räkna dagar borta från Sverige. Detta är ytterst diskriminerande, en sjöman måste alltså fysiskt befinna sig på sin arbetsplats, medan detta krav helt saknas för andra yrkesgrupper.

Tidigare har till exempel en tioveckorstörn betytt att tiden borta från hemmet varit cirka 11 veckor, det tar tid att transportera sig till och från arbetsplatsen. Med nuvarande krav är det inte ovanligt att få tillbringa tid i karantän utomlands och efter som denna tidsperiod vanligtvis handlar om 14 dagar blir tiden hemma endast cirka sju veckor. Om då en sjöman som kan vara borta hemifrån i sju och en halv månad per år, men av olika anledning inte varit ombord i minst 183 dagar beskattas på sin nettolön känns detta helt orimligt. Skatteverkets hantering av sjömän på utlandsavtal har redan gjort att över 1 000 svenska sjömän har sökt sig till andra arbeten. De fåtal som är kvar behöver ett nytt regelverk som tar hänsyn till de speciella villkor och omständigheter som är unika för sjöfarten.

En snabb utredning som tar fram ett nytt regelverk som tillåter svenska sjömän att arbeta på fartyg med andra flaggor än den svenska skulle ge regeringen en fin fjäder i hatten och åter ge dem ett något förbättrat förtroende. Det är nu, när det krisar i Sverige, som vi behöver denna möjlighet. Ett nytt regelverk som öppnar och breddar arbetsmarknaden.

Regeringen får gärna komma till Sjöbefälsföreningen eller Blå Tillväxt om de behöver hjälp med frågorna, vi har svaren.

14



sjöbefälen Nr 7

04 Nyheter

Fartygets bunker påverkar inneluften ombord
FOC-fartyg har fått cabotagetillstånd åtta gånger
Bäddat för konspirationsteorier

12 Fackligt

Ett nytt Saltsjöbadsavtal?
Vice ordförande har ordet

14 Reportaget: Norvik

Smygande start för Stockholms nya godshamn

18 Intervjun: Gretel Aronsson

SBF:s klubbordförande i Tallink Silja har fått San-priset

24 Tema: Arbetsmiljövänliga fartyg

Arbetsmiljöbrister på nybyggda fartyg
Hård konkurrens om utrymmet ombord
Befälhavare Johan Andreasson: Allt är lika viktigt

32 Kultur/historia: Bondeseglationer

Bönderna var mycket skickliga sjömän

38 In English: Work environment friendly vessels

Shortcomings on newly built ships

18



32



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 9 Utgivningsdag 13 november 2020

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2020

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

Framsidesbild Personalpursern och fackklubbordförande på Tallink Silja, Gretel Aronsson, vann årets SAN-pris.
Foto Linda Sundgren

TS-kontrollerad upplaga 6 400 ex

MEDLEM AV SVERIGES
TIDSKRIFTER

Fartygets bunker påverkar inneluften ombord



När isbrytaren *Oden* bytte tjockolja mot marin diesel minskade halterna av toxiska ämnen i inneluften på fartyget. Samtidigt ökade mängden cancerogena polycykliska aromatiska kolväten som finns i högre koncentrationer i marin diesel än i tjockolja. TEXT LINDA SUNDGREN

KALMAR SEPTEMBER 2020

När svaveldirektivet trädde i kraft i Östersjön 2015 tvingades många redare byta bränslen på sina fartyg för att uppfylla de nya och hårdare miljökraven. En del installerade scrubbers för att rena utsläppen medan andra konverterades till bunker med lägre svavelhalt som flytande naturgas (LNG), metanol eller marin diesel. En

Refresher-kurser mitt i Stockholm city

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

Boka din kursplats idag
sjoskolan.se

Sjöskolan är kvalitetscertifierade sedan 2001



sjoskolan
PÅ BECKHOLMEN

www.sjoskolan.se info@sjoskolan.se tel 08-661 09 09

del övergick till batteri- och eldrift. Nu har forskare börjat studera hur de nya bränslena inverkar på inommiljön i fartygen och dem som arbetar ombord. I en första rapport (Impacts of fuel quality on indoor environment onboard a ship: From policy to practice) som publicerades i maj i år, har de undersökt hur inneluften på isbrytaren *Oden* påverkats av övergången från tjockolja med 1 procents svavelhalt till marin diesel med 0,1 procents svavel.

– Vi såg signifikanta mätbara förbättringar i inneluften, säger Sarka Langer, forskare vid Svenska miljöinstitutet IVL. Självklart blev det en minskning av mängden svaveloxider, men även halterna av kväveoxider och mängden partiklar sjönk.

”Förvånade oss”

Den första mätningen på *Oden* genomfördes sommaren 2013 och den andra tre år senare. En stor mängd data samlades in och i de flesta fallen hade luftkvaliteten ombord förbättrats. Men när det gällde polycykliska aromatiska kolväten (PAH) gick resultaten i motsatt riktning.

– Det här var något som förvånade oss, säger Sarka Langer. Vi fick bränsleprover från fartyget som visade att marin diesel innehåller betydligt högre halter flyktiga PAH:er än tjockolja och det var därför det blev en ökning av PAH:er i inneluften. De rekommenderade riktvärdena överskreds inte, men ökningen var ändå tydlig.

PAH är ett samlingsnamn för ett antal föreningar som bildas när organiska material hettas upp eller förbränns ofullständigt. Flera av dessa föreningar är cancerframkallande. I den aktuella studien mättes halterna av 32 olika PAH:er i inneluften ombord.

– De största koncentrationerna hittade vi i maskinavdelningen, säger Cecilia



Österman, forskare vid Linnéuniversitetet. Framför allt i separatorrummet och vaskrum där motordetaljer och annat rengörs men vi såg också förhöjda halter i kontrollrummet.

I dessa utrymmen var halterna lika höga eller högre som på arbetsplatser där man kan förvänta sig höga koncentrationer av PAH:er, som i exempelvis stålverk, skriver forskarna i rapporten.

Utöver maskin- och kontrollrum mättes inneluften i byssan, mäss, hytter, på bryggan och ute på däck. Generellt var luften sämre ju närmare maskinavdelningen man kom. Bäst var luften i dagrum och hytter även om det även där fanns toxiska ämnen.

– Det som förbränns i maskin går ut i fartyget genom småläckage och avluftning från varmare och separatorer, säger Cecilia Österman. Tillsammans med insug av avgasplymer från skorsten till ventilationssystemen leder det till att sot, partiklar och gasformiga luftföreningar sprider sig i fartyget.

De halter av toxiska ämnen som uppmättes ombord var samtliga inom de hygieniska gränsvärdena. Cecilia Österman påpekar dock att dessa gränsvärden är grundade i politiska och affärsmässiga

hänsynstaganden snarare än i ett folkhälsoperspektiv. Enligt Världshälsorganisationen, WHO, finns ingen säker exponering för exempelvis bensen som tillhör gruppen flyktiga organiska ämnen eller benso(a)pyren som ingår i gruppen PAH.

– Därför ska man alltid sträva efter så låg exponering som möjligt, säger Cecilia Österman. Har man inte möjlighet att byta bränsle kan man se över hur arbetet är organiserat för att den vägen försöka minska exponeringen.

Studerar bränslekonvertering

Nu håller Langer och Österman på med en studie om bränslekonvertering. Även i den genomförs luftmätningar, men de studerar också hur nya bränslen och reningsutrustning påverkar det praktiska arbetet ombord. Hittills har studier gjorts på fartyg med batteridrift, LNG och ultralågsvavligt hybridbränsle, men forskarna hoppas att få med ytterligare ett par fartyg i studien.

– Vi skulle vilja komma ut på fartyg med scrubbers och metanoldrift också, säger Cecilia Österman. Coronan har gjort att projektet förlängts med sex månader men vi hoppas kunna göra de sista fartygsbesöken under hösten och vintern. **L S**



Sjöfartsutbildningar

Kursdatum

VÅREN 2021

www.sjofartsutbildningar.se
info@sjofartsutbildningar.se

| | | |
|--|---|--|
| HELSINGBORG | GÖTEBORG | LULEÅ |
| BST refresh 8–9 februari 22–23 mars 12–13 april 3–4 maj AFF refresh 23–24 februari 20–21 april Kombi refresh (BST+AFF) 22–24 februari 19–21 april | BST refresh 8–9 februari 12–13 april 17–18 maj Kombi refresh (BST+AFF) 8–10 februari 12–14 april 17–19 maj | BST refresh 16–17 november FULLBOKAD Kombi refresh (BST+AFF) 16–18 november FULLBOKAD |



Brandskyddsföreningen
Norrbotten

Omfattande varsel i Tallink Silja



Foto Marko Stampehl/Tallink Silja

Den 22 oktober lade Tallink Silja ett varsel om uppsägning av samtliga ombordanställda, varav cirka 130 befäl. Bakgrunden till rederiets drastiska beslut var de kraftigt minskade passagerarintäkterna under pandemin.

Varslet hade föregåtts av flera veckors förhandlingar med klubbarna i SBF och Seko i förhoppning om att undvika ett omfattande varsel.

– Det är väldigt tråkigt att rederiet ändå valde att varsla, säger SBF:s ombudsman Lennart Jonsson. En av de stora osäkerhetsfaktorerna är vad som händer med det statliga stödet för korttidsarbete, som upphör för Tallink Silja den sista november. Det har varit helt tyst från våra lagstiftare, trots att många företag är helt beroende av det stödet. På samma sätt behövs ett besked om vad som kommer att hända med den tillfälliga ändringen av sjöfartsstödet, som ger även upplagda fartyg rätt till stöd. Denna ändring gäller till årsskiftet.

Rederiet höll lokala förhandlingar med fackklubbarna med anledning av varslet. Sedan kallade man till centrala MBL-förhandlingar den 6 november. Eftersom denna tidskrift gick i tryck ett par dagar tidigare hänvisas till lokala utskick och till SBF:s hemsida för mer information.

FOC-fartyg har fått cabotage-tillstånd åtta gånger

Transportstyrelsen har utnyttjat möjligheten till undantag från cabotagereglerna för att få ner priset på transporter. Det menar Seko Sjöfolk, som nu överklagar beslutet att ge dispens för cementlastaren *Danavik*.

– Vi vet att det finns svenskflaggade fartyg tillgängliga, säger ombudsman Mikael Lindmark till tidningen *Sjömannen*. TEXT BENKT LUNDGREN

SLITE OKTOBER 2020



Reglerna för cabotagetrafik, trafik mellan två inrikes hamnar, säger att sådana transporter ska göras av EU-flaggade fartyg. Transportstyrelsen kan ge dispens att köra cabotage med andra fartyg, om inget godkänt fartyg finns tillgängligt ”i omedelbar närhet”.

Den 26 oktober gav TSS tillstånd för cementlastaren *Danavik* att transportera 2 500 ton cement från Slite till Malmö. Fartyget är registrerat på Marshallöarna. Seko Sjöfolk har överklagat beslutet, och ombudsman Mikael Lindmark påpekar att *Danavik* sedan 15 september fått tillstånd att köra svensk inrikestrafik åtta gånger.

– Vi ser mycket allvarligt på att Transportstyrelsen sätter en så viktig skyddslagstiftning som cabotagereglerna ur spel genom att meddela tillstånd på löpande band, säger Mikael Lindmark till tidningen *Sjömannen*. Vi kommer aldrig att sätta oss på tvären om det handlar om en enskild händelse. Men i det här fallet

handlar det snarare om att smita från kostnader.

Blev av med charter

Mikael Lindmark berättar att svenskflaggade *Sunnanvik* förlorade sin charter för den aktuella lastägaren för mindre än ett år sedan, bland annat av kostnadsskäl. Sedan dess går hon på spotmarknaden och har funnits tillgänglig under den aktuella perioden.

TSS' handläggare Mikael Wikander säger till *Sjömannen* att de följt gällande förordning, när de beviljat tillståndet:

– Det ska finnas fartyg i den omedelbara närheten för just den aktuella resan. Vi har tittat på detta också. Mäklaren har styrkt med intyg från operatören att det inte funnits fartyg tillgängliga och vi har grundat beslutet på det. Sedan kan man såklart diskutera vad som ska menas med omedelbar närhet.

Wikander förstår att beslutet har överklagats och avvaktar regeringens behandling av detta. **BL**



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

SAFETY, QUALITY & ENVIRONMENT





**RÉDERIAZ
VERITAS TANKERS**

www.veritastankers.com +46 31 97 33 50

APROPÅ CABOTAGETILLSTÅND:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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



HÅLLBART VATTEN

Varför ta med plastflaskor när vattnet redan finns ombord?

Nu lanserar vi JOWA Safe Water som omvandlar det vatten som finns ombord till 100% rent dricksvatten garanterat fritt från virus och bakterier!

JOWA Safe Water är en unik produkt i sitt slag vars syfte är skydda den marina miljön genom att få ett slut på onödig förbrukning av plastflaskor och dess emballage. En väsentlig del av plastavfall och mikroplaster i våra hav kommer från sjöfarten.

Detta måste få ett stopp!



JOWA Safe Water
(D25xB50xH105cm)

Huvudenhet ansluts till befintlig vattenledning och kan mata upp till fyra vattenautomater!



I över 60 år har JOWA levererat utrustning till den internationella sjöfartsindustrin. Vår främsta produkt, länsvattenseparator, är precis som våra andra system, gjord för att skydda den marina miljön i enlighet med MEPC's direktiv. I JOWA familjen ingår ett stort urval av produkter för färskvattenhantering ombord som avsaltningsanläggningar, vattenfilter och sterilisatorer.

Från vårt huvudkontor i Källered, Sverige har vi etablerat ett världsomfattande nätverk av dotterbolag och agenter för att ge optimal service till våra kunder runtom i världen.

www.jowa.com

sales@jowa.se



Elektriska färjor i skärgården

Färjerederiet gör sin största investering någonsin, när de köper fyra eldrivna vägfärjor till Ljusteröleden och Vaxholmsleden i Stockholms skärgård. Exakta beloppet är hemligt, men rederiets senaste färja kostade 125 miljoner kronor, och i de nya färjorna ingår även automatisk förtöjning, så kallad auto-mooring.

Satsningen ingår i rederiets "Vision 45" att alla färjor ska vara klimatneutrala senast 2045. Färjorna har dock en back-up med vanliga motorer som går på HVO eller diesel.

Färjorna har plats för 60 bilar och kan korska färjeleden med endast en knapptryckning. Vid avgång startar fartyget självt, lossar förtöjningarna och lämnar färjeläget. Under färden övervakar systemen trafik och annat som kan vara i vägen. Även vid ankomst förtöjer fartyget självt och laddar batterierna från landström. Laddningen får bara ta den tid som lossning och lastning pågår, cirka fyra minuter.

Upphandlingen ska vara klar senast 19 mars 2021. Därefter beräknas en färja om året levereras från och med årsskiftet 2022/2023. Färjerederiet har tidigare konverterat sju linfärjor till eldrift. Nu tillkommer färjan *Lina* som ligger på varv i Lysekil och nästa år ska börja gå med eldrift på Arnöleden i Mälaren.

Mer digitalisering i Göteborg

Varutransporter har många inblandade aktörer; hamnar, terminaloperatörer, speditörer, rederier, tågoperatörer, lastägare med mera. Även om alla dessa i dag kommit långt i digitalisering handhar den enskilda aktören bara fragment i en komplicerad process. Dessutom utgör flera av dem konkurrenter till varandra. Göteborgs hamn satsar nu på en heltäckande digital plattform som ska öka synligheten i godsflödena. Tanken är att alla informationsfragment ska samlas och bearbetas med den smartaste tekniken för att visualisera och optimera processerna i Göteborgs hamn. De nya tjänsterna ska med hjälp av snabbare och mer högkvalitativ information ge hamnaktörerna bättre förutsättningar för flexibel planering och samverkan. Under andra halvåret 2021 ska en grundplattform för projektet vara klar. Uppdraget att leverera tekniken har getts till Wabtec, en amerikansk koncern med 27 000 anställda i 50 länder.

Containervolymen i Göteborgs hamn gick ner något under sommarmånaderna efter att ha varit stabil eller till och med ökat något tidigare under året. Det stora tappet på grund av covid-19 har drabbat passagerartrafiken.

Förbättrad rening i LNG-motorer

Naturgas (LNG) som alternativ till marin gasolja har hittills hämmats av höga installationskostnader och avsaknad av regelverk för de metanutsläpp de kan förorsaka. I ottdrivna LNG-motorer går en viss mängd metan oförbränd genom förbränningsprocessen. Motortillverkarna har försökt lösa detta problem genom bättre design och förbränningsteknik.

En förstudie i Trafikverkets program Hållbar sjöfart som drivs av Lighthouse visar att problemet kan lösas genom katalysatorrening. Kostnaden för att installera en oxidationskatalysator i en produkttanker beräknas till 450 000 euro, vartill kommer en årlig driftkostnad på 110 000 euro.

Nominera till förtroendeuppdrag i Sjöbefälsföreningen!

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

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

”Finansiera nya isbrytare i budgeten”

Sjöfartsverket har skrivit en inriktningsplanering för sjöfarten fram till 2037. Verket pekar på att sjöfarten har en tillgänglig fri kapacitet i hamnar och farleder, som ger goda möjligheter att överta transporter från landsväg och järnväg.

Verket anser att fyra nya isbrytare behövs med en alternativ finansiering. Skulle de finansieras med farledsavgifter skulle dessa behöva höjas med 20 procent, framhålls det.

Bland andra inslag i planeringen kan nämnas:

- Att ett nytt anslag för drift och underhåll av befintliga och nya isbrytare skapas.
- Att det statliga anslaget till viss kanal och slussinfrastruktur inkluderas i nationell plan för transportsystemet och utvidgas att omfatta alla kanaler och slussar.
- Inför en näringslivspott inom sjöfart likt den för järnväg.
- Att medel prioriteras för att utveckla och bygga upp en digital infrastruktur i svenska farleder.

Bakgrunden till den sistnämnda punkten är att Sjöfartsverket konstaterar att transportörerna ofta väljer att frakta godset på land, trots betydligt större ledig kapacitet i hamnar och farleder. Detta är inte bara en prisfråga utan beror också på krånglig administration i hamnarna. En digitalisering skulle minska detta problem.

Land-el i Kapellskär och Nådendal

Hamnarna i Kapellskär i Roslagen och Nådendal på Åland får EU-bidrag till att installera land-el för anlöpande fartyg.

Projektet för elanslutning i Kapellskär har även fått anslag från Naturvårdsverket inom ramen för Klimatklivet.

– Det gemensamma EU-projektet med Nådendal innebär förbättringar som är både effektiva och hållbara, säger Peter Lundman, driftchef Kapellskärs hamn till Sjöfartstidningen. Möjligheten att tillhandahålla landström till fartygen, ett automatiskt förtöjningssystem och ett nytt passagerartorn ser jag som utmärkta konkurrenskraftiga framtidslösningar.

Den automatiska förtöjningsanordningen kallas auto-mooring. Den gör enligt Stockholms Hamnar verksamheten på kaj säkrare, smidigare och mer konkurrenskraftig i och med den minskade lastnings- och lossningstiden.



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




INVESTING IN THE FUTURE

www.stenateknik.com



CARE, INNOVATION & PERFORMANCE

SJÖBEFÄLEN NR 7 2020

9

Bäddat för konspirationsteorier

Att *Estonias* undergång för 26 år sedan alltjämt väcker känslor är helt naturligt. Det var en av de värsta olyckorna i fredstid i världen sedan *Titanic* 82 år tidigare. Den svenska regeringens reaktion präglades från början mycket av chock och förvirring. Mer betänkligt är att denna förvirring lever kvar än i dag. TEXT BENKT LUNDGREN

STOCKHOLM OKTOBER 2020

På något sätt är det symboliskt att Sverige vid tidpunkten för katastrofen hade "två regeringar". Den borgerliga regeringen under Carl Bildt hade förlorat riksdagsvalet ett par veckor tidigare, och överlämnandet till en socialdemokratisk regering under Ingvar Carlsson hade påbörjats. Men både den avgående och den tillträdande statsministern uttalade sig spontant att den förlista färjan borde bärgas. Det var en naturlig, mänsklig reaktion från två personer utan teknisk sakkunskap om hur en bärgning i så fall skulle genomföras.

Men redan i de första uttalandena från personer som hade sådan sakkunskap började en tveksamhet skönjas. Det var främst den efter katastrofen tillträdande sjösäkerhetsdirektören Johan Franson som pekade på de tekniska svårigheterna.

Att i det läget tillsätta ett etiskt råd att utreda frågan om bärgning var naturligt.

Det är alltså lätt för en vanlig utomstående, särskilt 26 år efteråt, att kritisera enskilda uttalanden av ledande politiker.

Aktualiserats på nytt

I dag har katastrofen aktualiserats på nytt av en uppmärksam tv-serie, där man fört ner en dykrobot till vraket som observerat två sprickor i skrovet på styrbordssidan, en vertikal och en horisontell till stor del ovan vattenlinjen, som inte upptäckts tidigare. Detta har fått konspirationsteorierna att blossa upp igen. Och att en journalist och en operatör av dykroboten har åtalats för "brott mot gravriden" förstärker naturligtvis misstankarna.

I en aktuell artikel i tidskriften Fokus påpekar journalisten KG Scherman att den svenska lagen om gravfrid (liksom den finska) går mycket längre än vad som stipulerades i det ursprungliga avtalet mellan tre länder. Alla dykningar förbjuds.

Men Scherman anser det orimligt att förbjuda alla vidare efterforskningar kring vraket, även sådana som har saklig grund. Alla tre ländernas lagstiftning om gravfrid tillåter att gravar öppnas, om det finns goda skäl att göra det.

Den 2 oktober gjorde den svenska Haverikommissionen ett uttalande, där de sa att vidare utredningar med anledning av de nya uppgifterna ska ledas av Estlands såsom flaggstat. Svenska och finska myndigheter är villiga att bistå esterna. Men uttalandet avslutas med att 1995 års överenskommelse om gravfrid ska gälla, vilket innebär att "inga nya dykningar planeras".

"Finns naturliga förklaringar"

Christer Lindvall har varit mångårig verkställande direktör på Fartygsbefälsförbundet (SFBF), president i den internationella befälhavarorganisationen Ifsma, och representant i IMO. Christer var som sakkunnig anlitad av haverikommissionen och har deltagit i diskussioner om katastrofen.

– Det finns naturliga förklaringar till de nyupptäckta sprickorna, anser Christer. När ett fartyg sjunker och landar på botten och dessutom legat på botten i 26 år uppkommer lätt spänningar i skrovet. Det märker man redan vid en så banal situation som när ett fartyg står på botten under ebb. Att sprickorna skulle uppkommit genom en sprängning är otänkbart, bland annat för att de då inte skulle ha den avlånga form som framgår av tv-bilderna.

– Sprickorna verkar ligga både över och under vattenlinjen, fortsätter Christer. Men om de skulle ha uppkommit redan före haveriet, skulle vattnet inte ha trängt in i utrymmen med de fria vätskeytor som finns på bildäcket. Det skulle därmed inte ha fått de effekter som påstås i tv-serien.

Veckan efter vår intervju med Christer Lindvall publicerades en estnisk promemoria som säger samma sak – se nedan.

– Att fartyget sjönk väldigt snabbt är ett faktum, säger Christer vidare. Men där har skotska forskare som undersökt problemet kommit med en förklaring. Alla fönsterrutor sprängdes av påfrestningarna av vattentrycket, vilket bidrog till att påskynda sjunkningsförloppet.

I tv-serien görs jämförelser med rorofartyget *Jan Heweliusz*, som förläste året innan under svår storm i södra Östersjön. Hon låg flytande i flera dagar med kölen uppåt, innan hon sjönk. Men *Jan Heweliusz* var inte en stor passagerarfärja med flera däck med stora fönsterrutor.

Christer Lindvall påpekar också att han än i dag är irriterad över att i stort sett ingen, varken de involverade statsmakterna, konspirationsteoretikerna eller andra privata aktörer verkar intresserade av att utreda rederiets ansvar.

– Besättningen hade före olyckan påpekat brister i konstruktionen, och haverikommissionen konstaterar att bogvisirets klena låsanordningar och bristande underhåll samt rampens felaktiga placering var en bidragande orsak. Det tror jag fortfarande, säger han.

Sakkunniga i Tallinn uttalar sig

Den 21 oktober publicerade Estlands regering en promemoria skriven av sakkunniga från Tallinns tekniska högskola. Där framhålls bland annat att den nyupptäckta sprickan inte kan ha uppkommit på grund av en kollision. Det kolliderande föremålet skulle i så fall ha krockat med *Estonia* snett bakifrån, vilket är uteslutet.

"En möjlig förklaring (till skadan i skrovet) kan vara kontakt med ett undervattensföremål som en sten på havsbotten. Skeppets massa (12 000 ton) överstiger betydligt den kraft som behövs för att orsaka öppningen (500-1 000 ton). Följaktligen kan en ojämn yta under skeppets sida orsaka en koncentrerad kraft som kan leda till penetrationsskador"

Längre ned i promemorian slår det: "Upptäckterna kan inte förändra slutsatserna som presenterades i JAIC:s (den gemensamma haverikommissionen, red:s anm) slutrapport eftersom en öppning av sådan storlek inte kan vara skälet till att *Estonia* sjönk inom det kända tidsförloppet. Således framstår det inte rimligt att genomföra ytterligare undersökningar av skälet till *MS Estonias* förlisning" **BL**

"Our new generation LNG fueled tankers will be the most environmentally friendly in the business"



Rederi AB Älvtank
www.alvtank.se



**NOT A GIANT
 BUT A LEADER**



Hybrid solutions for electric power supply system

READY FOR SHORE POWER
 DURING PORT STAY

FURE TBN HYBRID SOLUTION

**DELIVERY
 2021**

READY FOR SHORE POWER
 DURING PORT STAY

FURE VINGA HYBRID SOLUTION

**DELIVERY
 2020**

2019

FURE VEN HYBRID SOLUTION

2018

FURE VALÖ HYBRID SOLUTION

FURETANK.SE

THE NEXT GENERATION DUAL-FUEL TANKER IS ALREADY HERE
 ENVIRONMENTAL CARE WITH QUALITY



Ett nytt Saltsjöbadsavtal?

En del i den politiska januariöverenskommelsen var en förändring av arbetsrätten. Om parterna inte själva kommer överens hotar politikerna med lagstiftning. Nu finns ett avtal mellan två av parterna, PTK och Svenskt Näringsliv, medan LO står utanför. Juristen Stig Gustafsson påminner om att det var stormigt även när Saltsjöbadsavtalet kom till.

Våren 2019 beslutade regeringen att låta en särskild utredare komma med förslag om "hur arbetsrätten kan moderniseras och anpassas efter dagens arbetsmarknad samtidigt som en grundläggande balans mellan parterna upprätthålls". Om arbetsmarknadens parter inte kan komma överens om förändringar i LAS, nya regler för kompetensutveckling och anställningsvillkor kommer regeringen att förelägga riksdagen det lagförslag som utarbetats av den så kallade LAS-utredningen.

Under detta hot har LO, PTK och Svenskt Näringsliv (SN) sedan dess förhandlat om ett "huvudavtal" utan att komma överens. Såväl LO-sidan som PTK-sidan har haft stora interna svårigheter att enas om sina krav. I skrivande stund (oktober 2020) har dock PTK och SN enats om ett avtal. På LO-sidan kvarstår splittringen. Det är främst Seko och Transport samt ytterligare några förbund som har svårt att acceptera vissa förändringar i LAS.

LO var även då starkt splittrad

Dagens situation påminner om läget i förhandlingarna om Saltsjöbadsavtalet som pågick 1936–1938 – det tog sin tid även då. LO-sidan var även vid detta tillfälle starkt splittrad. Oppositionen leddes av Typograförbundet och Byggnads. Typograförbundets ordförande varnade för "mondismens faror" om man träffade ett avtal med arbetsgivarna. (Mondismen var en fransk arbetsgivarvänlig rörelse.)

Det är i år ganska precis 80 år sedan Saltsjöbadsavtalet – det första huvudavtalet – mellan LO och Svenska arbetsgivareföreningen (SAF) i december 1938 undertecknades på Grand Hotel i Saltsjöbaden efter två års många gånger svåra förhandlingar. Med avtalet avslutades en stormig epok på svensk arbetsmarknad som kännetecknades av strejker och storlockouter från arbetsgivarnas sida – framför allt på byggnadsindustrins område. Trots att det var lågkonjunktur så gott som hela 1920-talet och början av 1930-talet kunde byggnadsarbetarna hålla upp sitt löneläge och till och med förbättra det medan de anställda i exportindustrin fick finna sig i reallönesänkningar. Från 1913 till 1929 hade byggnadslönerna stigit med 210 procent medan lönerna inom exportindustrin stigit med 155 procent. Man ville både från SAF:s och LO:s sida krympa lönegapet mellan hemmaindustrin och den konkurrensutsatta sektorn. Problemet känns bekant!

Förspelet till huvudavtalet var dramatiskt, framför allt på SAF-sidan där konflikterna inom styrelsen ledde till en palatsrevolution. Hjalmar von Sydow var samtidigt både ordförande och vd i SAF under åren 1907–1931 och den i SAF som stödde byggnadsindustrin. Det var en hårdför herre vilket bland annat visade sig under storstrejken 1909 då SAF lockoutade 200 000 LO-medlemmar. Sedan slutet av 1920-talet konspirerade ASEA-

chefen Sigfrid Edström – som var ordförande i SAF:s största förbund Verkstadsföreningen, som organiserade industri-företagen, för att få bort von Sydow vilket lyckades 1931. Edström ville rekrytera någon utanför SAF:s krets som han kunde lita på. Hans kandidat var finansborgarrådet i Stockholm, Gustaf Söderlund, som också utsågs till vd i SAF – ordförandeposten tog Edström själv efter en hård strid i styrelsen.

Därmed hade grunden lagts till exportindustrins seger över hemmaindustrin i SAF. Söderlund var en helt annan person än von Sydow "fri, öppen och mottaglig för skäl". När han tillträdde sin vd-post "kände inte LO-sidans förhandlare igen den gamla arbetsgivareföreningen" sas det. Därmed fanns förutsättningen för att skapa en ny anda på arbetsmarknaden. 1933–34 var den sista långvariga lockouten på byggnadsområdet. SAF lade ner mer än sex miljoner kronor – en för dåtiden ofantlig summa – för att stödja bojkottade företag. Och 1938 kunde de signera Saltsjöbadsavtalet.

Stärkte den fackliga rörelsen

Även om det låter underligt stärkte troligen SAF:s sympatilockouter den fackliga rörelsen. Det är mycket sannolikt att det var lockoutererna som medförde att LO-förbunden ökade sitt medlemsantal. Blev en medlem lockoutad från sin arbetsplats fick hen nämligen rätt till understöd och fackföreningsavgiften blev i praktiken en lockoutförsäkring. Detta är också en av förklaringarna till LO-medlemmarnas organisationsgrad som vid den här tiden var en av de högsta i världen. Samtidigt gav ju lockoutererna SAF många nya medlemmar.

Det finns alltså vissa likheter mellan 1930-talets förhandlingar och de som nu pågår. Först när ett nytt avtal är i hamn finns det anledning att återkomma med en avtalskommentar. **S G**



Professionella dykare
med kort varsel

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

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

Vice ordförande har ordet

Och hur gick det sedan då? Det vet vi inte riktigt än, annat än att Coronan fortfarande håller världen i ett järngrepp. Olika strategier har prövats, men det är för tidigt att dra några slutsatser om detta då viruset fortfarande finns bland oss. Ett exempel kan vara Nya Zeeland som stängde ned helt en period och klarade sig cirka tre månader, så blossade viruset upp igen. En annan sak är att många sjömän har mött stora hinder vid avlösningar, antingen har de inte fått gå iland eller så har man inte fått transitera genom något land för att gå ombord, och det här är allvarligt på flera sätt.

Och för färjerederiernas del då? De som har stora bildäck och går på attraktiva hamnar körde last i våras fram till sommarsäsongen, för att så småningom gå över till passagerartrafik varefter det var möjligt att efterleva ständigt förändrbara regelverk. Den enskilt största hämskon har varit de omkringliggande staternas ständiga pillande i vad som är tillåtet, vilket självklart fört med sig att även om du velat och haft anledning att resa så har man valt bort det på grund av osäkerheten. Men naturligtvis har också inhemska direktiv om folksamlingars tillåtna storlek påverkat verksamheten. Nu på hösten är det last på vardagar och passagerare på helger. Man har också lanserat kortkryssningar efter den svenska ostkusten, som sålt överraskande bra, några turer har gått på Visby, några på Härnösand.

Något rederi valde omedelbart att avsluta sin verksamhet, med påföljande varsel, ett par avslutade delar av sin verksamhet, och här kom varslen en kort tid efter att man börjat lägga fartyg vid kaj. Olika former av stöd har betalats

ut, man har stiftat lagar om så kallat korttidsarbete. Allting är mycket välkommet, utan dessa skulle passagerartrafiken varit borta vid det här laget. Men trots dessa stöd så har många människor blivit av med sina jobb. Övervägande inom interdentur i färjorna.

I skrivande stund går permitteringsmöjligheterna för Tallink Silja ut sista november, och ingenting har ännu hörts från statsmaktens sida. Det skulle vara bra om våra rederier kunde få stöd över vintern, kanske kommer det börja ordna upp sig till våren. Det är också högst oklart om det kommer något stöd från den finska staten, som var fallet i våras. Det har också varit en ny omgång förhandlingar med rederiet jag arbetar i, man ville sondera möjligheterna till ett "övervintringsavtal" men dessa avslutades i oenighet.

Vi går mot kongresstider, dock blir det en lite annorlunda kongress i år, vi håller den på distans, på grund av Coronan. Övat har vi gjort genom att hålla ett par styrelsemöten på distans. Men i övrigt så är det som vanligt, med val, rapporter, och andra ställningstaganden.



JAN HÄGGBLOM



Sjöbefälsföreningen kallar till ordinarie kongress 2020

Enligt SBF:s stadgar § 9 mom 1 kallar föreningsstyrelsen till ordinarie digital kongress den 7-8 december 2020.

Medlemmar som är intresserade att kandidera till förtroendeuppdrag i föreningen, till exempel styrelseledamot, revisor, ledamot i valberedningen eller i någon av våra kommittéer kan med fördel meddela detta till valberedningen@sjobefal.se. Skriv namn, rederi och kontaktuppgifter. För att sitta i styrelsen och valberedningen krävs aktivt eller interaktivt medlemskap.

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

"ÄN SÅ LÄNGE ÄR RO-RO-DELEN
UNDERUTNYTTJAD OCH NU GÄLLER
DET FÖR OSS ATT ÖVERTYGA LAST-
ÄGARNA OM FÖRDELARNA MED ATT
GÅ TILL NORVIK."

STOCKHOLM NORVIK HAMN

Containerterminalen i Norvik har två kajlägen, men förberedelser pågår för ytterligare två containerkajer. Här finns också två ro-ro-kajer som kommer att tas i bruk under hösten. Norvik är planerad som en renodlad godshamn medan passagerartrafiken i området väntas bli kvar i intilliggande Nynäshamn. Norvik ingår i Stockholms hamnar som också omfattar Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär. Redan för 100 år sedan, när hamnen i Nynäshamn invigdes, fanns planer på en hamn vid Norvikudden, men det dröjde ända fram till början av 1990-talet innan den formella ansökningsprocessen startade. Bygget har sedan försenats på grund av överlaganden från Naturskyddsföreningen och kringboende och först 2016 kunde anläggningen av hamnen inledas. Norvik tog emot sitt första fartyg den 27 maj i år.

Smygande start för Stockholms nya godshamn

För tillfället har containerkajen i Norvik bara tre till fyra anlöp i veckan, men driftsansvarig Hutchison Ports räknar med en 40-procentig ökning redan i år. Och snart tas även roro-kajen i bruk. På sikt hoppas man att nybyggda Norvik hamn ska bli navet för det sjöburna godsflödet i Mälarenregionen.

TEXT OCH FOTO LINDA SUNDRÉN

NORVIK SEPTEMBER 2020

Morgonens hällregn har övergått i ett fint duggande. Den lilla portugisiska feedern *Victoria* ligger vid kajplats fyra och lastar. Efter Norvik ska hon vidare till Gävle och Norrköping för att sedan vända tillbaka till de stora containerhamnarna på kontinenten. Hittills är det endast mindre matarfartyg som trafikerar Norvik hamn, men det finns kapacitet för betydligt större fartyg.

– Vi har ett djupgående på 16,5 meter vilket gör det möjligt att ta emot de största containerfartygen som kan gå in i Östersjön och som sticker 15 meter, säger Norviks kommunikationsansvariga, Sam Victorin. Vi träffas i hamnens administrativa byggnad med utsikt över container-

kajen. Det kan jämföras med Göteborg som har ett maxdjup på 14 meter.

Att det anläggs nya större hamnar i Sverige tillhör ovanligheterna och det officiella öppnandet var bestämt till den 25 juni med 2 000 inbjudna gäster, däribland kung Carl Gustaf, regeringsrepresentanter och höga näringslivsrepresentanter. Men coronapandemin satte stopp för firandet och istället smög verksamheten igång nästintill obemärkt med ett första fartygsanlöp den 27 maj.

– I våras tänkte vi att vi kanske skulle kunna göra något lite större när roro-kajen invigs nu i höst, men även det sprack på grund av pandemin, säger Sam Victorin.

Hamnen i Norvik, eller Stockholm Norvik hamn som den egentligen heter,

har ersatt Stockholms gamla containerkaj i Frihamnen inne i stan. Norvik består av en containerhamn med cirka 450 kajmeter samt en roro-hamn. Roro-hamnen har två kajlägen och det finns möjlighet att koppla landel vid båda. I hamnområdet finns också tullhus, en av Sveriges fem gränskontroller för livsmedel samt en lagerbyggnad för väderkänsligt gods.

– Nu har även polisen hört av sig och vill etablera sig i hamnen, och det är nog bra. Tullen har inte befogenhet att kontrollera utgående gods och vi vet ju att det försvinner en del stöldgods ut ur Sverige via hamnarna, säger Sam Victorin.

Roro-delen är underutnyttjad

När vi lämnar administrationsbyggnaden för en rundtur i hamnen har regnet upphört helt och himlen börjar spricka upp. Vi börjar i den nyligen färdigställda roro-kajen som man räknar med snart ska tas i bruk. Förutom en stenlagd hamnplan och en portal för skanning av gods finns här höga gjutna fundament för att vid behov kunna installera en ramp.

– Vi hoppas att Stena snart ska flytta hit sin Lettlandsfärja som i dag går från Nynäshamn och vi inväntar ett provanlöp inom ett par, tre veckor. Det är ganska trångt i Nynäshamn och det vore bra om vi kunde avlasta kajerna där litegrand.

Till skillnad från containerkajen, som drivs av Hongkongbaserade Hutchison Ports, ansvarar Stockholms hamnar själv för driften av roro-kajen.

– Än så länge är roro-delen underutnyttjad och nu gäller det för oss att övertyga lastägarna om fördelarna med att gå till Norvik. Och jag tror det kommer gå bra. Det handlar om att börja tänka i nya banor och inte bara göra som man alltid har gjort, säger Sam Victorin.

Vi fortsätter till området strax söder om containerkajen. Här tornar ett berg av sten och grus från de sprängningar som genomfördes när hamnen anlade den fyra kilometer långa järnvägen, från huvudspåret ute vid väg 73 och ner till hamnen. Nu återstår två miljoner ton sprängmassor av de ursprungliga tolv

Sam Victorin är kommunikationsansvarig i Norviks hamn.

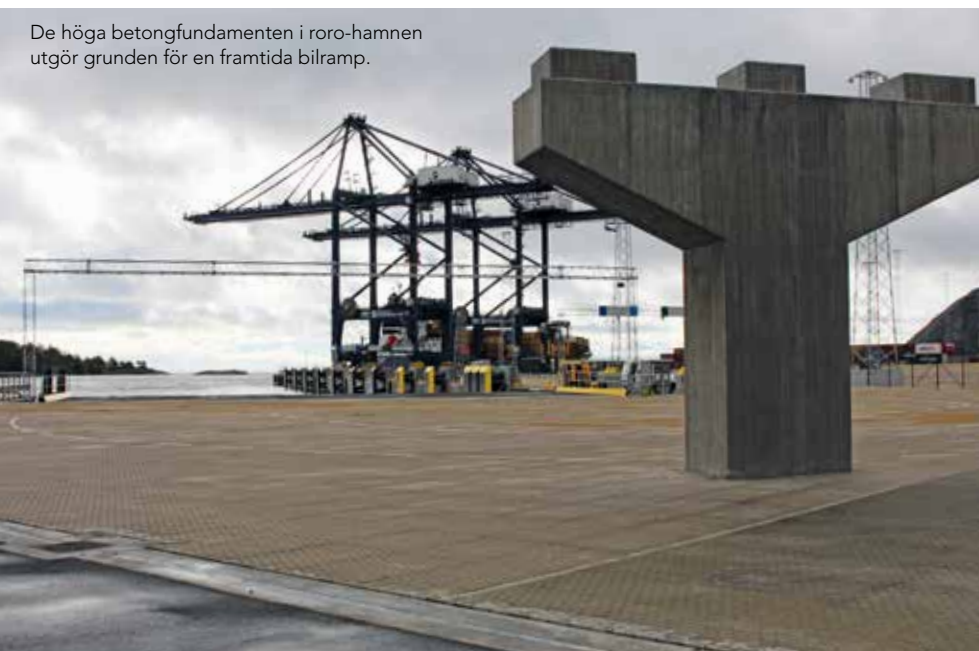




Här förbereds anläggningen av ytterligare två containerkajer.



Sam Victorin brukar ta med besökare till utsiktsplatsen på andra sidan järnvägen för att de ska få en bra överblick över den nya hamnen.



De höga betongfundamenten i roro-hamnen utgör grunden för en framtida bilramp.

miljoner tonnen som järnvägsbygget genererade. Hjullastare fyller sina skopor med sprängmassor som sedan töms i de många stenkrossar som står nedanför grusberget och tuggar oförtrutet.

– Här förbereder vi för att vid behov kunna förlänga containerkajen med ytterligare 350 meter. När det kommer att ske är inte bestämt, det är behovet som styr, men Hutchinson är övertygade om att den kommer att behövas, säger Sam Victorin och fortsätter:

– De räknar med en 40-procentig ökning av containertrafiken bara i år, framför allt genom ökad export. Sverige är ett stort exportland men containerhamnen i Stockholm har nästan bara hanterat import. Eftersom den legat så centralt i stan har den inte varit lämplig för några större mängder exportgods. Här räknar vi med att exempelvis kunna skeppa ut skogsprodukter från Mellansverige och komponenter från den tunga industrin i Mälardalen.

Sparar 15 timmars gångtid

Efter flytten av containerhamnen i Stockholm har sjövägen in till regionen kortats avsevärt och fartygen slipper numera gå den långa passagen genom Stockholms skärgård.

– Fartygen spar 15 timmar gångtid på att gå hit istället för till Frihamnen. Även lotstiden har kortats från 3,5–4 timmar till en timme, säger Sam Victorin.

En förhoppning hos Stockholms hamnar är att Norvik på sikt ska bli navet i regionen för transporter på inre vattenvägar. Närmast planeras för en Mälarpendel med fartygstrafik mellan Norvik, Köping, Västerås och Stockholm.

– Mälarpendeln har alla möjligheter att utvecklas, säger Marcus Johansson, driftschef i Norvik och Nynäshamn. Till en början handlar det om containertrafik men på sikt kan man även tänka sig rorogods med omlastning i Norvik.

Stödet för en Mälarpendel är stort bland såväl politiker som hamnföreträdare i regionen. Även Trafikverket är genom Pia Berglund, nationell samordnare för inrikes sjöfart, delaktig i att försöka skapa förutsättningar för den nya sjöburna inlandslinjen. I slutet av augusti kom beskedet att det blir Wallenius Marine som ska stå för trafiken.

– Wallenius ägarfamilj var här i våras och de var väldigt entusiastiska inför projektet. De har ett starkt miljöengagemang och på sikt räknar de nog med att det blir

en kommersiellt lönsam linje, säger Sam Victorin.

Enligt ett pressmeddelande från Wallenius planerar de att till en början trafikera linjen med ett konventionellt, mindre containerfartyg. Efterhand tror Sam Victorin att det kan bli aktuellt att övergå till pramar liknande dem som är vanligt förekommande på floderna nere i Europa.

– Det här är i linje med politikernas beslut att flytta gods från land till sjö. Sjövägarna kräver inga infrastruktursatsningar, allt finns där redan, och även om sjöfarten gör sig skyldig till en hel del utsläpp är det ett miljövänligt alternativ om man sätter utsläppen i relation till den stora mängden gods som man kan transportera på ett fartyg, säger Sam Victorin.

Konkurrerar med andra hamnar

Men Norvik är inte bara ett komplement till befintliga hamnar, den är också en konkurrent till andra Östersjöhamnar som exempelvis Södertälje och Gävle. Man räknar också med att kunna tävla om fartygstrafik med såväl Göteborg som Helsingborg, berättar Sam Victorin.

– Stockholmsregionen står för ungefär 50 procent av konsumtionen i Sverige, men mycket av det vi konsumerar går i dag till Göteborg eller Helsingborg för att sedan köras hit med lastbil eller tåg. Till Norvik kan även de större containerfartygen komma direkt till Stockholm, utan någon större tidsförlust. Det tar mindre än ett dygn att gå hit istället för till Göteborg och för ett fartyg som kommer från Asien måste det anses vara försumbart.

Sam Victorin berättar att öppnandet av Norvik tillsammans med coronapandemin också fått konsekvenser för lotsningen i regionen. Medan det förra sommaren var brist på lotsar i Stockholm på grund av alla kryssningsanlöp, närmare 300 stycken med omkring 650 000 passagerare, var det i år ett överskott på lotsar.

– Containerhamnen i Stockholm flyttade hit, oljehamnen Loudden stängde och kryssningstrafiken dog helt på grund av coronan. Däremot har lotsarna här nere på Landsort fått mer att göra tack vare Norvik.

Oro för ökat kinesiskt inflytande

Hutchison Ports är en av världens ledande hamnoperatörer på containersidan med 52 hamnar i 27 länder, varav svenska Norvik är den minsta. Hamnen är högteknologisk och förberedd för att i långa stycken kunna drivas automatiskt, inte minst när det gäller godshantering med kranar och truckar.

– Det ska mer eller mindre räcka med att man skriver in ett fraktsedelnummer så sköter systemet resten själv. Containertruckarna kommer att fjärrstyras inifrån administrationsbyggnaden och truckförarna blir mer operatörer och övervakare än förare. De stora gränslettruckarna planeras vara helt automatiska om två år. Hutchison har även byggt ett eget 5G-nät i hamnen eftersom uppkopplingen inte får lagga när man ska fjärrstyra kranar och truckar, säger Sam Victorin.

Hutchison är baserat i det Kinakontrollerade Hongkong. Kina är i dag världens största exportör av varor och har en uttalad strategi att genom investeringar i utländska hamnar säkra de kinesiska varuflödena. Bland Europas politiker finns en växande oro för att det här ska medföra ett ökat kinesiskt inflytande i världen, men att Hutchisons närvaro i Norvik skulle kunna innebära risker för exempelvis spionage eller ökad utländsk kontroll, tror inte Sam Victorin.

– Hutchison skötte även driften i containerhamnen i Stockholm och vi gör det här tillsammans med dem. Exempelvis är kranar och truckar från Kina, men elektroniken i dem kommer från svenska ABB. Hutchisons chef är från Hongkong, men resten av personalen som jobbar i hamnen är svensk. **L S**

Efter anlöpet i Norvik ska den portugisiska feedern Victoria vidare till Gävle och Norrköping.



San-priset till personal- purser Gretel Aronsson



Gretel Aronsson, personalpurser på *Silja Symphony* och klubbordförande för SBF:s lokala klubb, fick årets San-pris för bland annat ”sin yrkesskicklighet, sitt breda kunnande och omtanken om kollegorna”. Priset tog hon emot under en direktsänd ceremoni i mitten av oktober. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM OKTOBER 2020

Hur kändes det att få San-priset och sedan läsa alla gratulationer som följde på Facebook?

– Det känns mycket bra och jag blev både rörd och stolt över den fina motive- ringen till priset. Men jag måste erkänna att min första reaktion när jag fick priset var ”Oj, har jag gjort något speciellt?” Jag tycker att jag varit som vanligt. Men jag älskar mitt jobb och att få arbeta ombord med personalfrågor är det bästa som finns. Dörren till mitt kontor står nästan alltid öppen och jag uppskattar när perso- nal kommer in till mig med sina frågor. Närheten till alla människor ombord är otroligt stimulerande och man lär sig nya saker varje dag.

Hur kom det sig att du gick till sjöss?

– Jag kommer från Älmhult i det skog- beklädda södra Småland där nästan alla jobbar på Ikea, men det var inget för mig. Jag var alldeles för nyfiken och hade en stark längtan att resa ut i världen. En dag fanns en artikel i Smålandsposten om en tjej som jobbade på båt i Medelhavet. Det ska jag också göra, tänkte jag. Mina föräldrar stöttade mig i min iver att gå till sjöss. Jag skrev in mig på sjömansförmed- lingen och fick jobb på ett passagerar- fartyg med en gång.

Nu har du varit till sjöss i snart 40 år, hur har karriären sett ut?

– Ja, jag har vigt mitt liv åt sjöfarten. Sjökarriären började med påmönstring i Svenska Lloyds *m/s Saga* i Skandia- hamnen i Göteborg och det fantastiska mottagande jag fick vid påmönstringen har påverkat hela mitt liv. Efter *Saga* ville jag ut och segla på större hav och hamna- de i Johnson Line. Deras fartyg gick kors och tvärs till alla världsdelar och det var en underbar tid. Det enda knepiga var att försöka förklara allt jag varit med om för kompisarna hemma i Småland när jag kom hem. På den tiden var det inte många

som reste så långt. På åttiotalet började jag i Silja Line. Därefter blev det ett tiotal år i *Nord Estonia* innan jag återvände till Silja och där har jag blivit kvar sedan dess.

Du är också fackligt engagerad sedan många år och ordförande i Sjöbefäls- föreningens Siljaklubb. Vad beror det på?

– Jag har alltid varit intresserad av arbetsrättsliga frågor. Mina föräldrar hade ett starkt rättspatos så det hade jag med

”Det är vår övertygelse att människor kommer vilja kryssa igen på våra fartyg, men läget är fortfarande allvarligt.

mig hemifrån. Redan på åttiotalet började jag jobba lite fackligt. I mitten av 00-talet blev jag invald i den lokala Silja-klubben för Fartygsbefälsföreningen och 2011 blev jag klubbordförande. Min stora drivkraft är möjligheten att vara med och påverka

och förändra. Jag blir väldigt lätt engage- rad i saker som kan göras bättre. Fackligt arbete är både roligt och spännande, men det är synd att det är så svårt att rekrytera nya medarbetare, framför allt yngre. Men det finns ett stort engagemang hos många av dem och kanske behöver vi andra bli bättre på att fånga upp deras intresse.

Att vara personalpurser och samtidigt facklig förtroendevald kan tyckas som en svår balansgång. Hur hanterar du det?

– Under åren har det funnits de som ifrågasatt detta och som undrat om det går att ha båda rollerna utan att blanda ihop dem. Men jag tycker att jag lyckats hålla isär dem. Jag hade en väldigt bra mentor en gång i tiden, Per Ringhagen, som både var befälhavare och fackligt aktiv. Han lärde mig att ”byta hatt” och att vara tydlig med vem man representerar. Det rådet har jag följt och numera säger jag alltid att ”nu tar jag på mig redarhat- ten” eller ”nu har jag den fackliga hatten på”.

Coronapandemin har slagit hårt mot passagerartrafiken. Hur har det påverkat ditt arbete?

– Personalen har haft mycket frågor och det är viktigt att möta deras oro och sorg för att de ska kunna komma vidare. Om jag inte kan svara på en fråga tar jag reda på det och återkommer. Vi är många som hjälpts åt att sprida information till besätt- ningarna, från norr till söder och både i Sverige och Finland. Själv hittar jag stöd i mina egna erfarenheter. Det här är den femte arbetsbristsituationen jag upplever under min karriär till sjöss och jag vet sedan tidigare att man hamnar i olika faser innan man tar sig igenom en kris. Jobbet betyder mycket för alla människor, men kanske ännu mer för oss som arbe- tar ombord. Att arbeta till sjöss är inte

Motivering San-priset

”Mottagaren av San-priset 2020 är en person vars långa karriär till sjöss präglats av stor yrkesskicklighet och brett kunnande, men också av en empati och omtanke om sina kollegor som går utöver det vanliga. Under den pågående pandemin har hennes förmåga till medkänsla blivit särskilt tydlig och det är många ombordanställda som funnit stöd och sympati hos vår pristagare. Hon har tagit ett personligt ansvar för drabbade kollegor genom att lyssna, samtala och stötta. Engagemanget går långt utöver det yrkesrollen och övriga uppdrag kräver och hon har ägnat åtskilliga timmar av sin fritid till att hjälpa och stödja sina medmänniskor.”



bara en försörjning utan även en del av vår identitet. Vi lever halva året tillsammans på en liten yta och kommer väldigt nära varandra. Det är en livsstil vi valt.

Hur har stämningen ombord varit under pandemin?

– Det har varit upp och ner hela tiden och pendlat mellan misströstan och hoppfullhet. I början trodde vi att coronan var något som snart skulle vara över. Vi tänkte att till påsken kommer det nog igång igen. Sedan var det Valborg vi såg fram emot, men ingenting hände. Särskilt

jobbigt var det i slutet av maj när vi fick beskedet att många av våra medarbetare skulle sägas upp. Nu är läget osäkert igen.

Vad kommer att hända med kryssningstrafiken på Östersjön framöver, tror du?

– Självklart hoppas vi alla att resandet till och från Finland ska komma igång. Det är vår övertygelse att människor kommer vilja kryssa igen på våra fartyg, men läget är fortfarande allvarligt. Finlands gränser är ännu stängda och vi har inte fått något besked från svenska regeringen

om fortsatt statligt permitteringsstöd vid korttidsarbete. Just nu (23 oktober red. anm.) pågår förhandlingar mellan rederiet och de fackliga organisationerna för att försöka undvika ännu ett varsel och uppsägningar. Men det finns också några ljusglimtar i mörkret. Vårt andra svenskflaggade fartyg, *Galaxy* har en mycket uppskattad seated dinner and show under hösten med svenska kända artister. *Silja Symphony* har några Härnösandkryssningar i slutet av oktober och sedan blir det julbordskryssningar till Visby. Vi kämpar på och hoppas på det bästa. **LS**



charterfrakt.se

Hantverk & Algoritmer

När kunskap och tradition möter nytänkande, när människa möter maskin. Då maximerar vi vårt resursanvändande till gagn för både kunder och miljö. Stena Fuel Pilot är vårt eget system där historisk data paras med dagsaktuella förutsättningar för att ge våra kaptener det bästa stöd de kan få för att göra varje segling så bränslesnål och miljövänlig som möjligt.

Se filmen om projektet på www.youtube.com/stenaline

**Connecting Europe for
a Sustainable Future**



Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

RESCUE BOAT

23 nov
14 dec
25 jan
15 feb
15 mar



BASIC SAFETY

23-24 nov
14-15 dec
25-26 jan
15-16 feb
15-16 mar



RESCUE BOAT

25 nov
16 dec
27 jan
17 feb
17 mar



BASIC SAFETY

25-26 nov
16-17 dec
27-28 jan
17-18 feb
17-18 mar



FAST RESCUE BOAT

27 nov
18 dec
29 jan
19 feb
19 mar



ADV FIRE FIGHT.

24 nov
15 dec
26 jan
16 feb
16 mar



ADV. FIRE FIGHTING

26 nov
17 dec
28 jan
18 feb
18 mar



CROWD CRISES MNG

24 nov
26 jan
16 mar
27 apr



SÄKERHETSUTB.

FISKEFART
16 dec
17 feb
8 apr



MEDICAL CARE

23-25 nov
7-9 dec
25-27 jan

22-24 feb
6-8 mar





NYTT UPPLÄGG - NYA MÖJLIGHETER

Glädjande besked! Vi är nu även av Transporstyrelsen godkända att kombinera de fysiska sammankomsterna på plats hos oss med elektroniska förstudier. Det nya kursupplägget gäller flertalet av våra fortbildningskurser, även kallade "refreshkurser".

För dig som är i behov av att förnya dina certifikat framöver så innebär detta en del fördelar:

- Ökad tillgänglighet som underlättar din planering då vi dubblar antalet kurstillfällen
- Kursstart fler dagar i veckan innebär fler möjligheter för dig
- Kombination av flera olika kurser under samma refreshvecka

Varmt välkommen!

Teamet på Safetygruppen



STCW-guide

Grundkurser

BASIC SAFETY

27 nov - 6 dec*

7-11 dec
8-12 feb
8-12 mar
22-26 mar
19-23 apr



*Fredag - Söndag över två veckor

ADVANCED FIRE FIGHTING

17-19 feb
7-9 apr



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

11 nov
16 dec
27 jan
17 feb
17 mar
7 apr
28 apr



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

23-24 nov
14-15 dec
25-26 jan 15-16 mar
15-16 feb 6-7 apr



SHIP SECURITY OFFICER

TBD



MEDICAL FIRST AID

25-26 nov
16-17 dec
27-28 jan 17-18 mar
17-18 feb 8-9 apr



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

16 dec
17 feb
8 apr



FAST RESCUE BOAT

26-27 nov
28-29 jan
18-19 feb
18-19 mar
7-8 apr
29-30 apr



CROWD CRISIS MNG

18-20 nov
3-5 feb
3-5 mar
24-26 mar
14-16 apr



MEDICAL CARE

23-25 nov
7-9 dec
25-27 jan
22-24 feb
6-8 apr

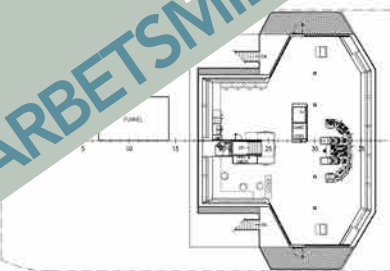
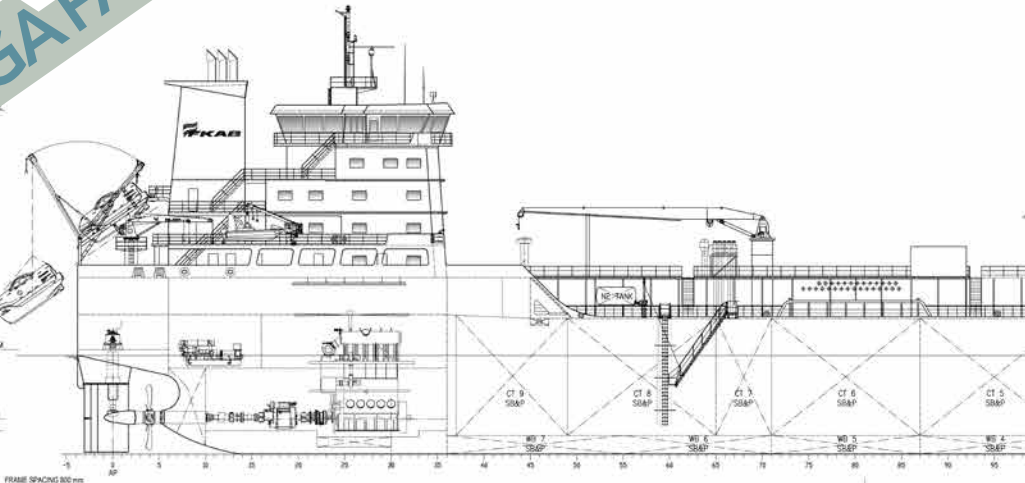


Med reservation för eventuella ändringar.

TEMA

ARBETSMILJÖVÄNLIGA FARTYGG

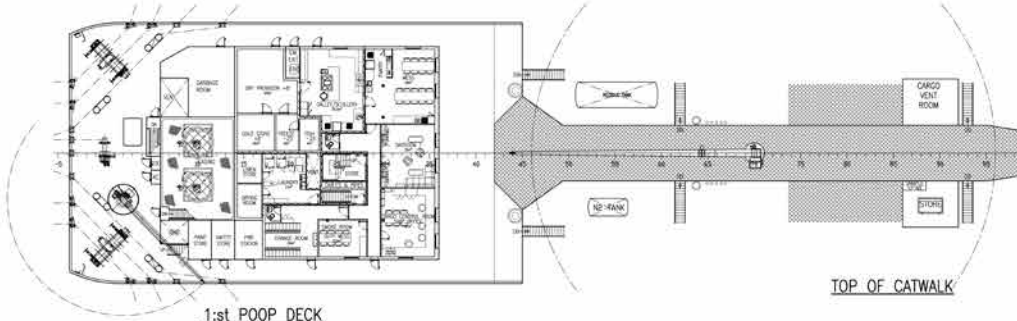
- NAV DECK
26700
- 4:th POOP DECK
23600
- 3:rd POOP DECK
20800
- 2:nd POOP DECK
18000
- 1:st POOP DECK
15200
- MAIN DECK
12000
- STEERING GEAR ROOM
9000 AB BL
- ER PLATFORM
7000 AB BL
- GRATING LEVEL 3000
TANK TOP 2000
- BASE LINE
0



RAISED NAV. DECK
26700 AB BL



4:th POOP DECK
23600 AB BL

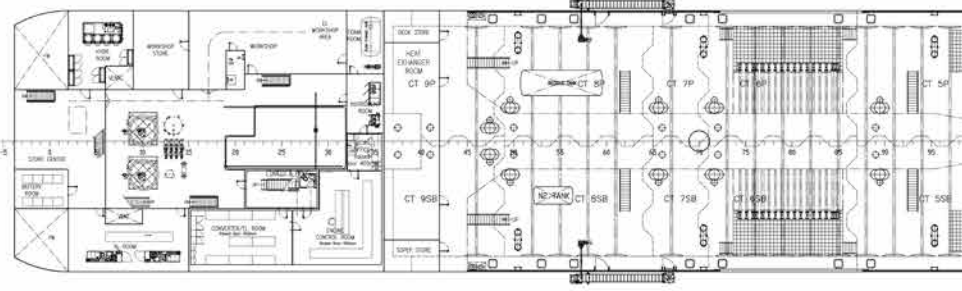


1:st POOP DECK
15200 AB BL

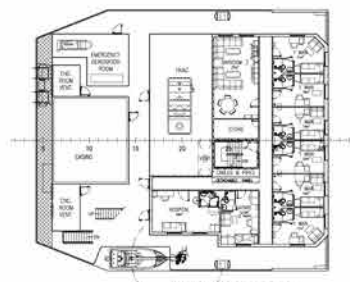
TOP OF CATWALK



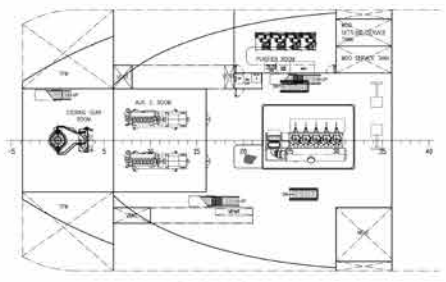
3:rd POOP DECK
20800 AB BL



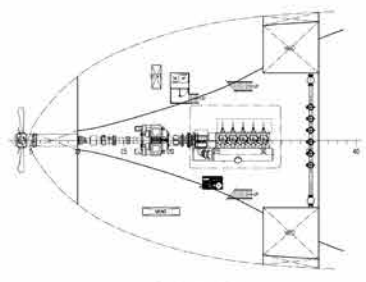
MAIN DECK
12000 AB BL



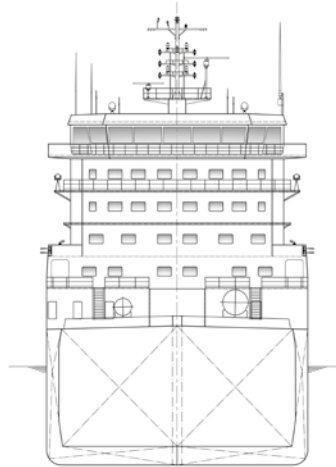
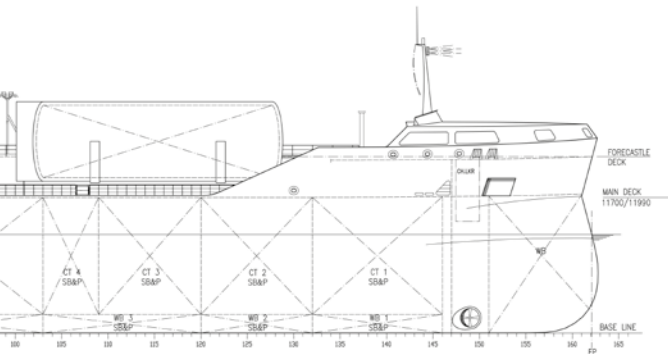
2:nd POOP DECK
18000 AB BL



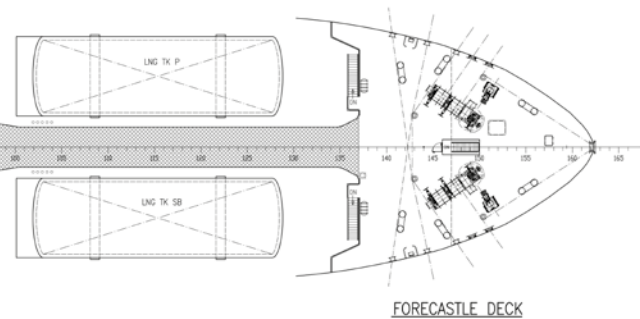
ER PLATFORM
9000/7400 AB BL



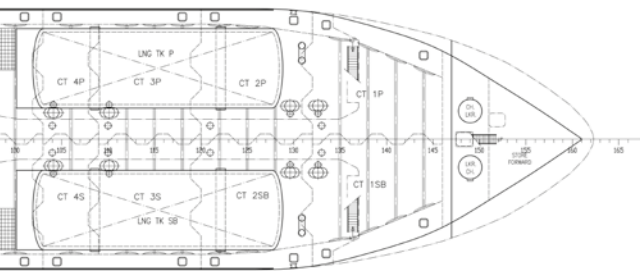
GRATING LEVEL
3000 AB BL



TYPICAL SECTION / FRONT VIEW



FORECASTLE DECK



Trots mångårig erfarenhet av skeppsbyggnad och teknisk utveckling levereras nybyggda fartyg inte sällan med en rad brister i arbetsmiljön. Sjöbefälen har pratat med redare, skeppsbyggare, ombordanställda och forskare för att få en bild av bygnationsprocessen och svar på frågan varför det tycks vara så svårt att bygga arbetsmiljövänliga fartyg.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO ANDERS BEJRE

| MAIN DIMENSIONS: | | |
|------------------------------|------|---------------|
| LENGTH OVER ALL | | ABT. 133.00 m |
| LENGTH BETW. PP | | 130.00 m |
| BEAM MOULDED | | 22.50 m |
| DEPTH MOULDED | | 11.70 m |
| DESIGN DRAUGHT | | 8.50 m |
| SCANTLING DRAUGHT | | 9.00 m |
| DEADWEIGHT AT DESIGN DRAUGHT | ABT. | 12800 tonnes |

| | | | |
|----------------------------------|--|---------------------|--------------------------|
| | SHEET NO. XX DATE XX | DATE XX DRAWN XX | SCALE 1:200 FORMAT A0 |
| | TITLE 14.000 DWT Stainless Steel Tanker GENERAL ARRANGEMENT | | |
| SHEET NO. 1 OF TOTAL SHEETS 1 | | | |

GUSTAF BRATTSTRÖM HALL 2
 SE-401 30 UDDEVALLA
 SWEDEN
 PHONE: +46 (0)522 90100
 FAX: +46 (0)522 90100
 E-MAIL: info@fkab.se
 WWW: www.fkab.se

Arbetsmiljöbrister på nybyggda fartyg

Trots mångårig erfarenhet och tillgång till digitala verktyg är det inte ovanligt att nybyggda fartyg levereras med brister i arbetsmiljön. Att införa tvingande designkrav, uppdatera regelverk och skapa plattformar där skeppsbyggare och ombordanställda kan mötas skulle kunna avhjälpa många av problemen, menar sjöfartsforskare.

GÖTEBORG OKTOBER 2019

Ett fartyg ska inte bara vara sjösäkert, ha bra lastutrymmen och energieffektiva framdrivningssystem. För att undvika permanenta arbetsmiljöproblem behövs också en design som är anpassad efter dem som ska arbeta ombord. Men trots

att det i dag finns mängder med kunskap om vad som skapar en sund arbetsmiljö, är det inte ovanligt att nybyggda fartyg levereras med en rad problem. Det kan handla om allt från ogenomtänkt logistik till svårigheter att genomföra underhåll. En del brister går att åtgärda i efterhand medan annat är svårare att göra något åt.

Monica Lundh, sjöingenjör och docent vid institutionen för mekanik och maritima vetenskaper på Chalmers tekniska högskola, har sett de här problemen under många år.

– I min avhandling om arbetsmiljön i maskinavdelningen (publicerad 2010, red anm.) jämförde jag mina resultat med forskning från slutet av 70-talet och såg att flera av de problem som beskrevs då fortfarande finns kvar, säger hon. Som att det är trångt, finns nivåskillnader i durkar och lejdare som är för branta.

Bristerna gör att personalen hittar egna lösningar för att runda problemen och få arbetet att fungera. Som att man utsätter sig för risker och klättrar, exponeras för kemikalier och oljor med mera.

– Det finns också en jargong och en kultur ombord som gör att man är villig



En dubbelbottensektion i dockan.



FOTO CHALMERS

Monica Lundh



FOTO LINNÉUNIVERSITETET

Cecilia Österman



Steven Mallam

att utsätta sig själv för de risker man anser vara nödvändiga för att utföra arbetet, säger Monica Lundh.

Finns luckor i regelverket

För tre år sedan blev hon och hennes forskarkollegor på Chalmers kontaktade av Intertanko, en internationell organisation för tankrederier. De hade samlat omkring 250 olika exempel på brister kopplade till arbetsmiljö och säkerhet ombord och bad om en vetenskaplig genomlysning av dem. Uppdraget var tudelat. Dels undersöka om bristerna hade omhändertagits om IMO:s (International maritime organization) rekommendationer om maskinrumslayout, MSC cirkulär 834, varit bindande. Dels ta reda på om det finns några luckor i regelverket som gör att man missar vissa arbetsmiljöområden.

– Vi kom fram till att svaret var ja på bägge frågorna. Många brister skulle omhändertaras om vi haft bindande regler som tvingat redare och skeppsbyggare att designa fartygen på ett visst sätt. Men vi såg också luckor i regelverket. Det är från 1998 och mycket har hänt sedan dess, både inom digitalisering och ergonomi, säger Monica Lundh.

Just ergonomi var det område som flest brister i Intertankostudien var kopplade till. Det kan bero på att rekommendationerna inom det här området är mycket generellt skrivna och ger begränsad vägledning om hur de ska omsättas i praktiken, menar Monica Lundh.

– Vi såg exempelvis bulkiga kontrollrumspaneler med skärmar ovanför som var svåra att överblicka. Men en hel del

handlade också om vanlig kontorsergonomi med avsaknad av höj- och sänkbara bord, dålig belysning och oergonomiska stolar.

Bristerna leder till belastningsskador

Cecilia Österman är sjöingenjör och universitetslektor vid Sjöfartshögskolan på Linnéuniversitetet i Kalmar. Hon har i sin forskning ägnat sig åt bland annat arbetsmiljön inom intendenturen. Även där förekommer brister i layout och design som i sin tur leder till belastningsskador och andra typer av bekymmer.

” Många brister skulle omhändertaras om vi haft bindande regler som tvingat redare och skeppsbyggare att designa fartygen på ett visst sätt.

– Ett vanligt problem är att man inte funderat över processer och flöden vilket leder till en massa onödigt spring för personalen. Det är också vanligt att man glömmer bort att det ska vara lätt att göra rent och ventilationen är ofta dålig. På ett fartyg jag besökte var det varmare i byssan än i separatorrummet och då

har man dessutom stekos i byssan som vi vet innehåller skadliga ämnen, säger hon och fortsätter:

– Städningen är ett annat bortglömt område. Dagligen släpar man runt på dammsugare och bär dem upp- och nerför lejdare. Ofta har man även för få städföråd vilket gör att det blir en massa spring för att hämta vatten och annat som behövs.

Många problem kan undvikas

Såväl Österman som Lundh menar att många av de arbetsmiljöproblemen som finns ombord skulle kunnat undvikas om man under designfasen tagit mer hänsyn till dem som ska arbeta ombord.

– Det kan handla om hur utrustningen i byssan placeras, att installera höj- och sänkbara arbetsbänkar eller dra fram vatten till kokplattorna, säger Cecilia Österman. Och vore det verkligen helt otänkbart att installera centraldammsugare? Jag vet inte vilka hinder som kan finnas för det men man tycker att det borde gå att lösa. Det är ändå 2020.

Cecilia Österman konstaterar att den som beställer ett fartyg som man vet ska gå under svensk flagg är skyldig att följa svensk arbetsmiljölagstiftning. Och den är tydlig med vad som gäller.

– I den står det att arbetsmiljön ska anpassas efter oss människor och våra förutsättningar. Arbetsmiljölagen är funktionsbaserad vilket innebär att man måste hitta lösningar som fungerar för alla som ska jobba ombord. Det betyder att man är skyldig att exempelvis dra fram vatten till kokplattor eller installera höj- och sänkbara arbetsbänkar så att både

en kock på 2,05 och en kallsänkare som är 1,58 kan arbeta där. Annars blir det svårt att uppfylla lagkravet om anpassning.

Ett problem i sammanhanget, menar forskarna, är att alla rederier inte involverar ombordpersonalen i tillräcklig utsträckning när fartygen konstrueras. Det är något som även Steven Mallam, forskare vid Institutionen för maritima operationer vid University of South-Eastern Norway med fokus på arbetsmiljö och ergonomi, ställer sig bakom.

– Man brukar prata om co-design vilket är vanligt inom andra branscher och samhällssektorer. Värden är ett sådant exempel. De som jobbar i miljön är de verkliga experterna. Inom sjöfarten behöver vi skapa plattformar där skeppsbyggare och ombordanställda kan mötas för att ta tillvara besättningarnas kunskaper.

Steven Mallam säger att skeppsbyggare ofta är mycket skickliga på att bygga effektiva och sjösäkra fartyg. Däremot är deras kunskap om hur arbetet ombord

fungerar i praktiken ofta ganska begränsad.

– Generellt har utbildningen till skeppsbyggare saknat innehåll om human factors och krav på kunskap om arbetet ombord. Tillfällen att besöka fartyg under utbildningen kan vara begränsade och således har skeppsbyggare generellt inte tillräcklig kunskap om hur det är att arbeta ombord på de fartyg de designar.

Öka standardiseringen

Ett sätt att underlätta utformningen av arbetsmiljön ombord vore att öka standardiseringen inom sjöfarten, menar Steven Mallam. Standardiseringsnivån inom shipping är låg jämfört med exempelvis flyget där flygplan byggs i stora serier med identisk design. Även Monica Lundh tror att en del av arbetsmiljöproblemen inom sjöfarten skulle kunna avhjälpas med högre standardiseringsgrad.

– Allt kan förstås inte standardiseras, men i alla fall de delar av utrustningen som är vital för säkerheten ombord, säger hon.

Tekniken, menar forskarna, kan också användas i utvecklingen av arbetsmiljön.

– I dag finns det stora möjligheter att visualisera olika miljöer med exempelvis VR-teknik, säger Monica Lundh. Det har hänt massor på det här området som branschen borde kunna ta tillvara på.

Att det går att bygga arbetsmiljövänliga fartyg tvivlar forskarna inte på. Det finns mängder av forskning om god arbetsmiljö och ergonomi, tekniska hjälpmedel och regelverk att luta sig mot. Det finns också fartyg som har en utmärkt miljö för dem som ska arbeta ombord, säger Steven Mallam.

– Fartygen har blivit bättre med åren och det finns en del riktigt goda exempel. Som exempelvis specialfartyg som ofta får kosta lite mer. Men problemet ligger i industrin. Skeppsbyggarna säger att de kan göra fartygen precis så som redarna vill ha dem, men när bättre ergonomiska lösningar inte efterfrågas gör man heller ingenting åt det. **LS**



Saturnus efter sjösättning.

Hård konkurrens om utrymmet ombord

Som fartygsdesigner har Osborne Johansson relativt stort inflytande över arbetsmiljön på fartygen han konstruerar. Men under byggnationen görs ofta flera avsteg från de ursprungliga ritningarna och slutresultatet avgörs till stor del av varvets värderingar och ändringar i produktionsfasen samt rederiets sena prioriteringar, säger han.

GÖTEBORG OKTOBER 2019

Osborne Johansson jobbar som fartygsdesigner hos FKAB Marine Design i Uddevalla. Hans uppgift är bland annat att designa alla rörsystem, maskinrums- och lastarrangemang liksom att se till att utrustningen placeras rätt. Men det är rederiet som beslutar om ritningarna ska godkännas och det är inte alltid slutresultatet blir helt i enlighet med designerns förslag.

– Ibland säger rederiet att det där ser jättebra ut men så kan vi inte göra för det blir för dyrt eller så vill de ha det på något annat sätt, säger Osborne Johansson.

Inredningen som FKAB skapat är en basdesign som omfattar hela fartyget. Den detaljritas sedan av varvet i produktionsfasen där ändringar genomförs i samråd med rederiet. När fartyget väl börjar byggas kan det ske en hel del förändringar i designen som får betydelse för arbetsmiljön.

– En bardisk som blir för hög är en typisk varvsmis. I Kina, där många fartyg byggs i dag, har man en helt annan kultur och syn på vikten av bra arbetsmiljö. Än varvet inte van vid att bygga åt europeiska redare tycker man förmodligen inte att det är så viktigt, säger Osborne Johansson.

Stor skillnad mellan olika rederier

Han upplever också att det är stor skillnad mellan olika rederier och hur de värderar arbetsmiljön och besättningens komfort ombord.

– Vissa bryr sig inte över huvud taget

medan andra är engagerade i nästan allt. Ett bra exempel på det senare är Donsöredarna. De är väldigt noga när de bygger fartyg och deras båtar ser så gott som nya ut även när de är 15, 20 år gamla. Men det beror förstås också på att de sköter om sina fartyg väldigt väl.

Ett fartygsbygge avgörs till stora delar av pengar, konstaterar Osborne Johansson. Ett fartyg, säger han, kan kosta någonstans mellan 20 och 45 miljoner amerikanska dollar att bygga, beroende på segment och vilken utrustning man väljer.

– Att bygga ett arbetsmiljövänligt fartyg är dyrare än att bygga ett där man inte tänker så mycket på de som ska jobba ombord. En bra arbetsmiljö innebär alltid

kompromisser med något annat. Utrymmet på ett fartyg är begränsat och det är mycket som ska få plats.

Svårare med små fartyg

Generellt, säger Osborne Johansson, är det svårare att designa ett litet fartyg jämfört med ett större. Ungefär samma utrustning ska få plats ombord, oavsett storlek, och ju mindre yta desto större konkurrens mellan olika utrymmen. En större

” Att bygga ett arbetsmiljövänligt fartyg är dyrare än att bygga ett där man inte tänker så mycket på de som ska jobba ombord.

lastlåda kan exempelvis påverka kontroll- och maskinrum och mer passagerarytor på en färja innebär mindre plats för besättningsfaciliteter.

– På mindre fartyg blir det mer kompromisser. Samtidigt måste man ofta hålla sig inom vissa bruttogränser. Om det går över en viss gräns kan det exempelvis krävas större besättning och då kommer lönsamheten att minska.

En av de stora utmaningarna i utformningen av en bra arbetsmiljö är, enligt Osborne Johansson, att skapa fungerande arbetsflöden. Framför allt gäller det på däck och i maskinrummet.

– Som i rörgatan på däck och lastmanifolderområdet med en stor mängd rör som man måste kunna koppla lastslangar till på ett smidigt sätt. Även arbetet i byssan kan vara svårt att lösa ibland så att kocken inte behöver springa kors och tvärs med tunga grejer. **L S**



Osborne Johansson

FOTO PRIVAT



Befälhavare Johan Andreasson:

Allt är lika viktigt

Under varvstiden ska tusentals tester och inspektioner genomföras, och det gäller att vara noggrann. Annars kan fusk och slarv passera som besättningen sedan får dras med i flera år. Det säger Johan Andreasson, befälhavare i Donsötank som är involverad i rederiets två pågående nybyggen.

GÖTEBORG OKTOBER 2019

Nu skulle Johan Andreasson egentligen befunnit sig på Wuhu Shipyard i Kina för att följa Donsötanks två nybyggen som ska levereras nästa år. Men på grund av coronapandemin har varken han eller någon annan från rederiet kunnat resa dit så inspektioner, tester och godkännanden

av specifikationer omhändertas istället av en lokal konsultbyrå.

– Vi har arbetat med dem i tjugo år och känner dem väl och de verkar göra ett bra jobb, även om det inte blir riktigt samma sak som när vi är där själva. Men nu är det som det är och man får försöka göra det bästa av situationen, säger Johan Andreasson.

Även om coronan lett till att Johan Andreasson och hans tre besättningskollegor (en överstyrman och två tekniska chefer) som också ingår i nybyggnadsteamet, inte kunnat vara på plats i Kina, är de involverade i byggnationerna. Inte minst genom att granska de 3D-ritningar över fartygen som varvet skapat och uppdaterar vartefter byggena fortskrider.

– När 3D-ritningarna skapas har vi stora möjligheter att påverka arbetsmiljön och flöden ombord på en mycket detaljerad nivå. Det kan handla om att flytta ett räcke som man annars måste kliva över varje gång man ska ta ett oljeprover eller se till att höjder på arbetsbänkarna blir bra. Vi är runt 1,80 och filippinarna betydligt kortare, men det ska fungera för alla.

Ändringarna får konsekvenser

Johan Andreasson konstaterar att fartygs-miljön är komplex och att olika enheter och system hänger samman och påverkar varandra. Därför krävs det att man tänker till ordentligt innan man förändrar i en ritning.

– Det är ganska enkelt att upptäcka fel, men svårare att hitta bra lösningar eftersom varje ändring får konsekvenser i tre, fyra led. Säg att du har ett lysrör i taket som man slår huvudet i. Då vill man flytta det åt sidan, men där kanske det sitter en travers. Om du placerar lysröret för långt bort går det kanske inte att komma åt att byta armaturen i det sedan. Det gäller att kunna se till helheten för att det ska bli bra.

Det är mycket att ta hänsyn till för att i slutändan få det säkra, effektiva, lättarbetade och trivsamma fartyg man strävar efter. Det handlar om allt från lastning och lossning till underhåll, brygglayout, inredning och hytter. Att peka ut ett område som är viktigare än något annat, går inte, menar Johan Andreasson som deltog i sitt första fartygsbygge i början av 2000-talet.

– Om du frågat mig för ett antal år sedan hade jag nog svarat pumpar och annan teknisk utrustning, men nu anser jag att allt är lika viktigt. Jag tänker mer på människorna som ska jobba ombord än jag gjorde förr och vet hur mycket det betyder när man trivs och mår bra ombord. Man kan inte slänga in vilken gammal soffa som helst i dagrummet bara för att MLC (sjöarbetskonventionen red. anm.) kräver det. Man ska man kunna sitta lite mjukt och skönt i den också.

Viktigt med detaljerna

Johan Andreasson poängterar att det är mycket viktigt att vara noga med detaljerna när man bygger nytt.

– Ta exempelvis en knarrande byrå i en hytt, sådant ska inte förringas. Om byrån låter så fort båten rör på sig kommer folk att sova dåligt vilket går ut över både jobbet och måendet. Vi försöker också göra

vad vi kan för att bygga bort arbetsmiljöproblem, som halk- och fallrisker och skapa säkra förtöjningsstationer.

På varvet ägnas mycket tid åt att följa upp överenskommelser och se till att saker och ting blir gjorda i enlighet med specifikationerna. Johan Andreasson berättar att det handlar om tusentals inspektioner och tester som måste utföras och att det är viktigt att vara noggrann. Annars är risken stor att det slinker igenom fel och brister som man sedan får dras med ombord.

– Jag har varit med om nybyggen där vi efter hand upptäckt saker som man fuskat med på varven, som att man installerat piratkopior istället för originaldelar eller struntat i att måla på vissa ställen. Sådant kan få stora konsekvenser på sikt. Har man exempelvis inte målat runt ventilerna börjar de rosta efter ett tag.

Han säger att samarbetet med varven

fungerar bra för det mesta, men att det ibland uppstår diskussioner.

– En kväll i Shanghai, klockan var runt nio, skulle jag ner och inspektera last-tankarna. På kajen stod tjugo man och väntade på att få gå ner och börja måla, men underarbetet var så slarvigt gjort att jag var tvungen att säga nej. Den gången blev det nästan slagsmål på kajen. Men för det mesta fungerar samarbetet med varvet väldigt bra och det varv vi bygger hos nu är snabba på att ta till sig de ändringar vi föreslår.

Leveransen av de båda fartygen som Donsötank bygger är planerad till första halvan av 2021. Om Johan Andreasson eller någon annan från rederiet får möjlighet att åka ner innan dess är osäkert.

– Vi hoppas kunna åka ner innan men är förberedda på att det kanske inte blir så. Vi avvaktar och ser hur det utvecklar sig. **LS**



Sektioner i torrdockan för olika rederier samtidigt.

Bönderna var mycket skickliga sjömän

Under ett halvt sekel byggde Roslagsbönderna runt 900 skutor som de seglade in till den växande huvudstaden för att sälja överskottet från sina gårdar. De var kunniga skeppsbyggare och skickliga sjömän och en bra bit in på 1900-talet var vattnet fortfarande den självklara handelsvägen. Boken *En skärgårdsskuta kommer lastad* ger en levande inblick i de talrika bondeseglationerna som tog sin början redan på 1200-talet. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO STOCKHOLMS STADSMUSEUM

STOCKHOLM SEPTEMBER 2020

Livet i skärgården var fattigt, utsatt och pinat av salta vindar. Jordarna var magra men hushållningen drygades ut med jakt och fiske och med hårt slit lyckades den

härdade befolkningen klara försörjningen. Men skärgårdsbönderna bedrev också handel med huvudstaden. Båtar fylldes med smör, ägg, hö, levande boskap och annat som efterfrågades av stadsborna medan de i gengäld kunde byta till sig

sådant som inte fanns hemmavid; främst salt men också stångjärn, tjära, spik, vadmal och lin.

– Den här handeln var mycket viktig och utan skärgårdsbornas insatser hade Stockholm aldrig kunnat växa som den gjorde, säger Lars G Soldéus som tillsammans med hustrun Inger Soldéus skrivit boken *En skärgårdsskuta kommer lastad* som släpptes i februari i år.

Eftersom vattnet var den enda tillgängliga handelsvägen fraktades varorna med båt. Längs Roslagens strandbankar byggdes skutor som lastades fulla och seglades in till staden.

– Bönderna var duktiga skeppsbyggare och under ett halvt sekel byggde de omkring 900 båtar, säger Lars Soldéus. En båt höll kanske 10, 15 år och sedan behövde man en ny. De hjälptes åt att bygga och lärde av varandra.





Makarna Inger Soldéus och Lars G Soldéus har tillsammans skrivit boken *En skärgårdsskuta kommer lastad* som släpptes i februari i år.
Foto Marie-Louise Gravestam

Handeln släpptes fri

Skärgårdsbornas handel med Stockholm ska ha inletts redan när staden grundades på 1200-talet. Till en början användes mindre, öppna båtar eftersom det var förbjudet att segla in med större skutor. Huvudstadens borgare, handelsmännen, skulle skyddas ekonomiskt och mer omfattande affärer skulle gå via dem. Men en bit in på 1800-talet släpptes handeln fri. Därmed växte också skeppen i storlek och det byggdes piggskutor och vedjakter som navigerades genom skärgårdens långa farleder.

– Bönderna var mycket skickliga sjömän, säger Inger Soldéus. De kunde lasta sina skutor med ved eller hö ända upp till bommen och det krävdes en enorm kunskap för att segla på det viset. Själva navigeringen var nog inte så komplicerad, man gick nära kusten i säkra farleder som man kände väl. Men visst inträffade det olyckor ibland med båtar som havererade.

Bemanningen var ofta liten med bonden själv som skeppare och en till två gästar, ofta unga pojkar från trakten. Besättningen skulle se till att båten kom

fram ordentligt liksom sköta lastning och lossning. Men handelsresorna innebar inte bara hårt arbete utan var också tillfällen att upptäcka livet utanför hembyn och krogarna i hamnarna var välbesökta. Alla var dock inte lika förtjusta i stadens lockelser och vissa skeppare tog till okonventionella metoder för att hålla reda på sin besättning. Som Johan Fritz Andersson, skeppare på vedskutan *Frida*, som i maj 1914 seglade in till huvudstaden med två gästar i 15-årsåldern. De lade till vid Strandvägen för att lossa. När arbetsdagen

var slut bytte ungdomarna om för att göra staden, men de blev kvar ombord.

– Skepparen, som de kallade för Gubben, hade tagit deras högerskor så de kunde inte gå iland, berättar Inger Soldéus. Han insåg nog att risken var stor att killarna inte skulle komma tillbaka om han släppte iväg dem.

Stor efterfrågan på sand och ved

Husbehovsseglationerna genomfördes med två till tre resor per år. En resa brukade ta mellan ett par veckor och en månad, beroende på väder och vindar och hur länge det tog att sälja lasten. Med tiden kom husbehovsseglationerna att kompletteras med frakttresor. Efterfrågan på sand till betonggjutning var stor och kalla vintar gick det åt enorma mängder ved till uppvärmning av bostäder. Sandkilar och vedjakter blev vanliga i skärgården och bönderna gick samman och köpte upp ved som staplades på öppna däck.

– Under 1800-talet utvecklades begreppen kustskeppare och vedskeppare. Lasterna såldes direkt på kajerna och som mest fanns ett 20-tal hamnar runt om i Stockholm, säger Lars Soldéus.

I Kornhamn i Gamla stan såldes spannmål, humle, talg, smör och lin. Vid kajen nedanför Slottsbacken lossades ved, hö

och kol och längre ut på Stadsholmens östra sida låg Koggbroen där de stora havsgående skeppen lade till. De snabbgående sumpbåtarna – som gick med levande fisk – hade länge givna kajplatser vid Slussen och Norrström, men i slutet av 1700-talet förpassades fiskebåtarna från Norrström ut till Blasieholmen.

– Det var kung Gustav III som tog det beslutet eftersom han inte gillade lukten av fisk. Samma problem var det med tranet, sälspacket, som kokades och blev till bränsle i gaslyktorna. Det stank riktigt illa och tranbodarna fick därför ligga på Söder, säger Lars Soldéus.

Norrländ hade egna bondeseglationer

Men det var inte bara Roslagsbönderna som handlade med den växande huvudstaden. Även från kustbyarna längre norrut kom man seglades med förnödenheter som fisk, tjära, djurhudar, sälspack och smör. Norrlandskustens bondeseglationer utgick från de större byarna som Luleå, Piteå, Skellefteå och Umeå men lasterna samlades in från flera kringliggande byar eftersom ingen by på egen hand kunde fylla en hel skuta. Källorna om de norrländska bondeseglationerna är dock mycket begränsade, berättar Lars Soldéus.

– Jag har verkligen försökt hitta infor-

mation om båttrafiken från norr, men det finns väldigt lite bevarat. Men det handlar i alla fall om ett hundratal båtar som användes i den här trafiken.

Trodde att båten skulle sjunka

Även bönder från den åländska skärgården handlade med Stockholm från 1300-talet och framåt. Och det var just i den åländska skärgården som Inger och Lars Soldéus fick upp sitt intresse för bondeseglationerna och skärgårdsböndernas betydelse för Stockholms tillväxt.

– Första gången vi seglade över till Åland mötte vi en mycket märkligt båt, säger Inger Soldéus. Den gick så lågt att vi trodde den skulle sjunka.

– Vi tog oss dit och frågade om vi kunde hjälpa till, fortsätter Lars. Men de bara skrattade åt oss. Det visade sig vara den seglande sumpen *Jehu* som var lastad med två ton fisk och därför såg ut som hon gjorde. Det här var 1986 och sedan dess har det blivit fyra böcker om handeln med levande fisk och bondeseglationer.

Lars Soldéus berättar att det tog tre år att samla in materialet till makarnas senaste bok med åtskilliga resor till sjöfartsmuseer runt om i landet. Därefter tog det ytterligare två år att skriva manuset. **L S**





ACCEPT
Försäkringar



www.accept.se/sjobefal

Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

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

Prisexempel: 206 kr

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

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



NORDENS STÖRSTA FOTOTÄVLING FÖR SJÖFOLK

Delta med dina bästa bilder
från arbetet eller fritiden till sjöss.
Senast 31 december 2020.

www.seatime.se/fototavling

Foto: "Artist at work"
Thomas Gustafsson, Petunia Seaways
Nordiska Fototävlingen för Sjöfolk 2019

Sjöfartens Dag MARITIME DAY

Welcome back
Thursday 27 May 2021



www.sjofart.ax

Organizer:

ålands sjöfart

In co-operation with:



Work environment shortcomings on newly built ships

In spite of longstanding experience and access to digital tools it is not unusual that newly built ships are delivered with shortcomings in the work environment. To introduce binding design requirements, update regulations and create platforms where shipbuilders and on board employees can meet could remedy many of the problems, maritime researchers think.

TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

A ship should not only be seaworthy, have good cargo spaces and energy efficient propulsion systems. To avoid permanent work environment problems a design is also needed that is adjusted to those working on board. But although that there today is a lot of knowledge of what creates a healthy work environment, it is

not unusual that newly built ships are delivered with many problems. Monica Lundh, maritime engineer and docent at the Department of Mechanics and Maritime Sciences at Chalmers University of Technology, has seen these problems for many years.

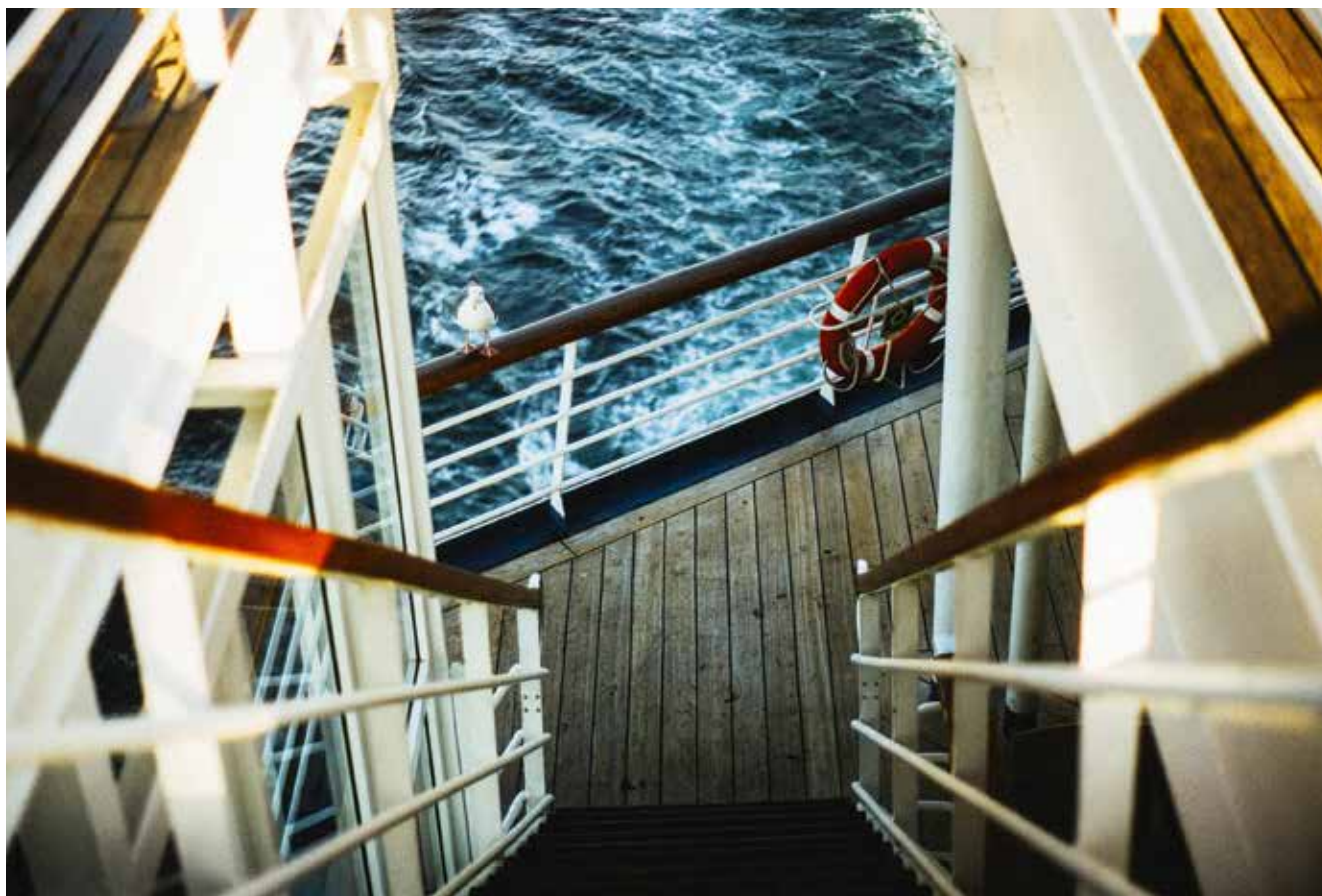
“In my dissertation on work environ-

ment in the engine department (published in 2010, the editor’s remark), I compared my results with research from the late 70s and saw that several of the problems that were described then, still are there,” she says.

The shortcomings cause the staff to find its own solutions to get the work done. Such as taking risks and climbing and exposing themselves to chemicals and oils and more.

“There is a culture on board that makes them willing to expose themselves to risks they think are necessary to do the work,” says Monica Lundh.

Three years ago she and her research colleagues at Chalmers were contacted by Intertanko, an international organization for tanker owners. They had gathered about 250 different examples of short-



comings related to work environment and safety on board and asked for a scientific analysis. The mission was two-fold. Partly to investigate if the shortcomings had been taken care of if IMO's (International Maritime Organization) recommendations on engine room layout, MSC circular 834, had been binding. Partly to find out if there are any gaps in the regulations.

"The answer was yes to both questions. Many shortcomings should have been taken care of if we had binding rules. But we also saw gaps in the regulations. They are from 1998 and a lot has happened since then," says Monica Lundh.

Most shortcomings in the Intertanko study were connected to ergonomics. The reason could be that recommendations in this area give limited guidance on how to put them into practice, thinks Monica Lundh.

"We saw for example control room panels with screens that were hard to overview. But quite a lot was also about ordinary office ergonomics, with a lack of height adjustable tables, poor lighting and unergonomic chairs."

Problems could have been avoided

Cecilia Österman is maritime engineer and lecturer at the Maritime Academy at the Linnaeus University in Kalmar. In her research she has among other things devoted herself to work environment in catering.

"A common problem is that one hasn't thought about processes and flows, which leads to a lot of unnecessary running for the staff. It is also common that one forgets that it should be easy to clean. Daily one drags around vacuum cleaners and carries them up and down ladders. There

are also often too few cleaning storages," she says.

Österman as well as Lundh think that many of the work environment problems could have been avoided if one had given more consideration during the design phase to those who will work on board.

"It can be about how the equipment in the galley is placed, to install height adjustable workbenches or draw water to the hotplates," says Cecilia Österman.

” According to the researchers, a problem is that all shipowners don't involve the on board staff sufficiently when the ships are constructed.

Cecilia Österman states that the one who orders a ship that will go under Swedish flag is obliged to follow Swedish work environment legislation. And it is obvious what is required.

"The legislation says that work environment should be adjusted to us humans and our conditions."

According to the researchers, a problem is that all shipowners don't involve the on board staff sufficiently when the ships are constructed. This is something that also Steven Mallam, researcher at the

Department of Maritime Operations at the University of South-Eastern Norway with focus on work environment and ergonomics, agrees with.

"Those who work in the environment are the real experts. We need to create platforms in shipping, where shipbuilders and on board employees can meet."

It's a lack of knowledge

Steven Mallam says that shipbuilders are often very skilled at building efficient and seaworthy ships. However, their knowledge of how the work on board is functioning in practice is often rather limited.

"In the education there has generally been a lack of knowledge about the work on board. Occasions to visit ships can be limited."

Monica Lundh believes that some of the work environment problems could be remedied with a higher degree of standardization.

"Everything can of course not be standardized, but in any case the parts of the equipment that are vital for safety on board," she says.

The researchers don't doubt that it is possible to build work environment friendly ships. There are also ships that have an excellent environment for those who will work on board, says Steven Mallam.

"The ships have become much better over the years and there are some real good examples. But the problem is in the industry. The shipbuilders say they can build the ships exactly as the shipowners want them, but when better ergonomic solutions aren't requested nothing is done about it."

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

Forward thinking

The Swedish Club

Meeting our environmental, social and governance (ESG) commitments is a way of life for The Swedish Club.

We live these values every day, helping us to grow our business sustainably towards the future.

www.swedishclub.com Gothenburg – Piraeus – Hong Kong – Tokyo – Oslo – London

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2020, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor 2020 finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

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

| Vecka | Pris |
|-------|----------|
| 1–16 | 5 000 kr |
| 17–53 | 2 500 kr |



SÄLEN

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

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



STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

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



IDRE

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

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

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Karl Huss – 08-518 356 10

Förbundsjurist i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

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

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

A P MÖLLER-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 FÄRJETRAFIK

Per Westergren
tel 070-676 44 16 e-post klubbadjurgardsfarjan@sjobefal.se

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

Fredrik Nylund
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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

SJÖVÄGEN

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

Johan Bonander
Tel: 0704 97 15 86, 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

Oskar Fahlén
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS 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

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

**Hjälp oss
att rädda dig.**

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



Propeller-smycke

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



Stor propeller

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

Liten propeller

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

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

Sjöingenjör- & sjökaptensring

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

Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 9 783:-
Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 6 100:-



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

Sjökaptensring

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

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



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

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

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

Technical english

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

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

Studiestipendium

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

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

LÖSNING TILL OKTOBERKRYSSET I SJÖBEFÅLEN NR 6/2020

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Benkt Dahlberg
Stockholm

Thomas Ahl
Vara

Dag Wetterholm
Göteborg

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefålen gratulerar!

| | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|-----------------------------|------------|---------------------------|---|-------------------|---|----------------------------|
| | → | P | KAN HANDE KAPPA | L | DAR TIKU LERAT | BO- NINGAR | KAN BARISTAN HUM | K | GÖR MAN I EN SCUL | P | KAN SE PÅEN SKYD- SÄD MÅLO |
| | → | B | FRUKT PÅ PEKAN- TRÄN | E | LIVRE UPPDEL- NINGS- PLÅTR? | HUM | PERSON DUVISA | V | LE | A | PAR |
| | → | N | SÄS TILL GRÖNT | O | OREG- ERKAD | L | RES HER YANG | U | F | R | I |
| | → | D | ANSLAG | R | ES | S | Y | I | F | R | I |
| | → | M | | E | FÖR- SÖK | L | UNGE BOK- HYLLEN | N | Y | E | S |
| | → | L | SJUK- LIG SLOHET | E | T | A | R | G | I | T | S |
| | → | B | STILLA VATTEN | L | E | K | SKA BE TÄLAS FÖRÖR- GLIET | N | O | T | O |
| | → | A | DRAG SUMP- MAN | S | T | O | P | F | O | R | V |
| | → | T | TRAFIKERAR VIKTORIA ASLIND OCH HAN- KON VART MED ATT STARTA LUPP? | O | T | A | L | I | T | E | T |
| | → | F | DE ÄR ÖVER- NATUR- LIGA | A | R | B | R | E | N | R | U |
| | → | M | BRUN I KAN MESS- KEN | A | R | B | R | E | N | R | U |
| | → | N | KAN MÅS- AL- KÖHÖL- HALTIG | L | I | S | OL | A | L | L | P |
| | → | A | SAM- MAN- SLUT- NING | S | K | R | I | F | T | E | T |
| | → | F | SKRIFT LIT UTKAST | S | R | A | R | E | N | R | U |
| | → | F | | A | C | K | L | B | B | S | K |
| | → | M | FÖR- SLAGEN | L | I | S | O | L | A | L | P |
| | → | N | | E | D | B | A | N | T | A | D |
| | → | A | ÄR EJ KLASS- FÖRESÄ- DE | T | E | D | J | P | S | T | R |
| | → | O | VART TILL NYTTA | G | R | A | D | E | R | A | D |
| | → | O | | G | R | A | D | E | R | A | D |
| | → | M | POTEN- TIAL | A | N | N | R | A | K | O | R |
| | → | R | BLÖTA DIMMAN OCH STRÅ- LÄN | E | N | N | R | A | K | O | R |
| | → | R | | E | G | N | D | I | S | E | T |
| | → | Ö | | R | N | A | R | J | S | K | O |
| | → | N | | A | T | E | Ö | S | E | L | R |
| | → | V | | A | T | T | E | N | V | Ä | G |

DET ÄR HÖG TID ATT BOKA DIN STCW-KURS!

BOKA DIN PLATS REDAN NU
WWW.OMC.NU

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

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

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



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