

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 1 FEBRUARI 2018 ÅRGÅNG 7

TEMA AUTONOMA FARTYG

I början av ett paradigmskifte

INTERVJUN ÅSA KÅRNEBRO

Vill ha dialog och kommunikation

NYHETER

Sjökvinnor lättar ankar

SOM TVÅ OLIKA JOBB

TEKNISKA CHEFEN ANDREAS LJUNG HAR ALDRIG JOBBAT ILAND

Nyheter fakta och alternativa fakta

FEBRUARI

Året började på samma sätt som fjolåret avslutades, med fortsatt focus på trakasserier och då speciellt de sexuella trakasserier. Kalmar har stått som värd för ytterligare ett möte med närvaro av i stort sett samma parter som tog fram hand-

lingsplanen 2015. Osmakliga exempel från #lätta ankar och #meetoo lyftes fram och parterna är överens om att fortsätta arbetet med att få bort trakasserier. Du kan läsa om mötet på sidorna 4 och 5.

Ett annat problem som nu börjar dryftas ordentligt är den utredning om strejkrätten som Ylva Johansson leder. Svenskt näringsliv eldar på, men fler och fler ansluter sig till den sida som önskar ha kvar nuvarande regelverk.

Arbetsmarknadens parter ska kunna axla det ansvar som genom den svenska modellen har fungerat och fortfarande fungerar, i de allra flesta fall. Vår paraplyorganisation Saco har skickat ut en skrivelse till alla sina medlemsorganisationer där de ger oss hjälp och stöd i att argumentera för att vi ska få behålla nuvarande regler

Det är i huvudsak Hamnarbetarförbundet i Göteborg som hängs ut och anses vara den organisation som kan få Sverige att, genom lagändring, ändra balansen i de centrala förhandlingarna. Frågan är om inte även arbetsgivarfacket, Svenskt Näringsliv, ska hängas ut.

Läser du artiklar i vissa media framstår hamnarbetarnas agerande som förfärligt. De har lyckats få ACL att sluta trafikera Göteborg och andelen hanterat gods i hamnen är betydligt lägre än vad det hade kunnat vara.

Om du nu fortsätter att läsa i andra nyhetsmedia kan du få en helt annan bild av samma verklighet. Här kommer

andra fakta fram. Hur har hamnen agerat? Viken part, facket eller arbetsgivaren, har flest antal konflikt dagar på sitt samvete? Har hamnen uppdaterats till senaste standard och är utrustningen den som befaktarna kräver eller önskar sig? Hur bra är de nya ACL-fartygen? Kan de hålla den fart tidtabellen kräver, hinner de lossas och lastas på beräknad tid? Fungerar de nya besättningarna med den budget som är avsatt och har fartygen den kvalitet som ägaren trodde vid beställningen? På sidorna 6 och 10 kan du läsa mer om det här.

Om du inte tröttnat än kan fortsatt läsning ge dig ytterligare fakta att hantera. Du kan hitta konspirationsteorier där Svenskt Näringsliv och ett antal av dess medlemmar är beredda att offra Göteborgs hamn bara för att få till en ändrad lagstiftning och därmed enklare förhandlingar i framtiden. Du kan hitta hel rad fakta bara genom att skumma några av artiklarna.

Helt plötsligt kommer du att hamna i diskussionen om alternativa fakta och fake news. Det här är inget nytt. I dagens informationssamhälle går det så lätt att få ut både fakta och alternativa fakta i de olika nyhetsmedierna vi har.

Vi har ett spännande år framför oss, med bland annat ett val som troligen kommer att innehålla en rejäl blandning av fakta, alternativa fakta, nyheter och fake news.

God fortsättning på nya året!



MIKAEL HUSS

5



sjöbefälen Nr 1

12



04 Nyheter

Sjökvinnor lättar ankar

10 Fackligt

Stig Gustafsson berättar om den svenska modellen
Ordförande har ordet
Fråga ombudsmännen

12 Reportaget: De ligger på is

Andreas Ljung är teknisk chef på isbrytaren Ymer

16 Intervjun: Åsa Kärnebro

Hamnkapten i Göteborg

20 Tema: Autonoma fartyg

Sjöfarten står inför ett paradigmskifte
Redare tror fjärrstyrda fartyg dröjer
Hot mot jobb och säkerhet?
Svårt med autonoma maskinrum

28 Kultur/historia: Ut ur historiens skuggor

Kvinnors ställning under 1600-talet starkare än man trott

30 In English: Paradigm shift is coming

Many thoughts and visions about autonomous ships

20



Utkommer med åtta nummer per år

Prenumeration 350 kr/år inkl moms

Årgång 7 Utgivningsdag 2 februari 2018

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50 (föräldraledig)

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, plan 4

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2018

Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 00

info@display-umea.se

Framsidesbild Andreas Ljung, teknisk chef på Ymer, har koll i kontrollrummet. Foto: Annika Hjerpe

TS-kontrollerad upplaga 7 900 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

Sjökvinnor lättar ankar

Alla typer av trakasserier är oacceptabla. Därför samlades, på initiativ av Blå Tillväxt, flera sjöfartsorganisationer och diskuterade åtgärder för att förebygga trakasserier inom sjöfarten. De fick också lära sig en del om vad trakasserier är. *TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE*

KALMAR JANUARI 2018

Sjöfarten måste stå upp för nolltolerans mot alla former av trakasserier. Som bransch är det viktigt att inte bara ta ställning, utan också genomföra åtgärder för att skapa en bestående förändring. Den 17 januari samlades därför 25 personer från 14 sjöfartsorganisationer på Sjöfartshögskolan i Kalmar. Flera av organisationerna som deltog på mötet den 17 januari var 2015 med och tog fram en strategi- och likabehandlingsplan inom svensk sjöfart.

Likabehandlingsplanen togs fram för att stärka och synliggöra det arbete som pågår mot diskriminering, trakasserier och kränkande särbehandling inom svensk sjöfart. Planen ledde bland annat till att en datorstödd utbildning om likabehandling och trakasserier skapades på både svenska och engelska. Utbildningen var klar 2017 och hittills har 2 594 personer tagit del av den.

Utbildning är ett steg på vägen, men arbetet mot trakasserier måste fortsätta, det visar inte minst sjöfartens #metoo – uppropet #lättaankar.

Uppropet #lättaankar

Den före detta sjökocken Frida Wigur, som startade Facebookgruppen #lättaankar där sjökvinnors berättelser om trakasse-



Frida Wigur.

rier och övergrepp har samlats, inledde mötet och berättade om varför hon startade uppropet. Hon satt en kväll och kollade Facebook och hittade ett sjömansforum där hon läste kommentarer om #metoo. Hon skrev ett inlägg om att trakasserier även förekommer inom sjöfarten och fick genast massor av påhopp. Det ledde till att hon en kväll startade Facebookgruppen #lättaankar och bjöd in 30 personer. Nästa dag var det 300 medlemmar i gruppen. Sedan har det rullat på med fler och fler medlemmar och fler och fler berättelser.

#lättaankar har nu offentliggjort en del av de berättelser som har delats på den stängda Facebookgruppen. Många av de offentliggjorda citaten finns med i en film som lagts upp på: youtu.be/qMhK0-Efasc. Filmen visades för mötets deltagare och mötesdeltagarna blev berörda. Illa berörda.

– Det blir mer verkligt när man hör någon säga det än när man läser texten, tyckte någon. Titta gärna på filmen och avgör själv.

Vad är trakasserier?

Ellen Landberg, ledarskapsutvecklare och jämställdhetsexpert på chefsorganisationen Ledarna, föreläste och ledde en workshop för mötesdeltagarna. Hon gick bland annat igenom vad trakasserier är, något som kanske kan verka onödigt, för det vet väl alla? Eller?

Trakasserier är inte bara direkta fysiska övergreppshandlingar, det kan vara både ord och handlingar som exempelvis utfrysning, mejl och "skämt" som bara är roliga för den som "skämtar", eller till och med obehagliga blickar.

– Trakasserier är ett beteende som får en annan människa att känna sig förolämpad, hotad, kränkt eller illa behandlad, förklarade Ellen Landberg, och tillade att det är den som utsätts som avgör vad som är trakasserier eller kränkande och att både trakasserier och kränkande beteende är olagligt.

Hon berättade att arbetsgivaren och chefen är ansvarig för att utreda, och att chefen måste utreda skyndsamt, lyssna på den som berättar och ta det som sägs på allvar när någon anmäler.

Handlar inte om sex

Det är viktigt att inse att trakasserier handlar om maktbeteende.

– Sexuella trakasserier handlar inte om sex utan om makt precis som alla trakasserier, sade Ellen Landberg.

Diskrimineringslagen slår fast att diskriminering, trakasserier och repressalier är förbjudna. I diskrimineringslagen finns sju diskrimineringsgrunder, de är: kön, ålder, etnisk tillhörighet, sexuell läggning, religion eller annan trosuppfattning, könsöverskridande identitet eller uttryck och funktionsnedsättning.

Ellen Landberg tycker att man bör förtydliga vad trakasserier, sexuella trakasserier och kränkande särbehandling är i de riktlinjer som finns på arbetsplatsen. Riktlinjerna bör tala om vem en arbetstagare som känner sig utsatt ska vända sig till och vad som händer när han eller hon berättar. Riktlinjerna bör också fastslå vad chefen ska göra.

– En anledning till att många inte berättat är repressalier, och att det inte finns något system för att säkerställa att den som anmäler är trygg, sade Ellen Landberg och förtydligade att en chef har ett absolut ansvar att göra något om det kommer signaler, även om det bara är ett rykte.

Men vad händer om det är chefen som trakasserar? Frågan kom från en mötesdeltagare. Sådant behöver arbetsgivare tänka igenom och skriva i sina riktlinjer eller handlingsplaner så att det kan användas, menar Ellen Landberg. Och det är bra att göra det tillsammans med medarbetarna, den som anmäler ska inte utsättas för några repressalier.

– Chefen måste kunna sitt ansvar utifrån arbetsmiljölagen och diskrimineringslagstiftningen, framhöll hon.

Inte bara sjöfarten

#metoo har hittills lett till ett 40-tal upprop inom olika yrkesgrupper. Det är inte bara inom sjöfarten det finns problem utan det handlar om ett strukturellt samhällsproblem som pågår hela tiden.



Deltagande organisationer och aktörer:

Blå Tillväxt, det vill säga Föreningen Svensk Sjöfart, Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen.

SARF

Chalmers

Sjöfartshögskolan i Kalmar

Linnéstudenterna

Chalmers studentkår

SUI

Sjöfartsverket

Transportstyrelsen

Skärgårdsredarna

Wista

Klart Skepp

Initiativtagarna till uppropet #lättaankar.

Alla mötesdeltagare.

– Det finns forskning som visar att det är pågående processer och det ger ett annat sätt att angripa, frånvaro av kunskap gör det till icke-problem. Med kunskap inser man att det är ett problem, sade Ellen Landberg.

Hon förklarade att det finns föreställningar om vem som blir trakasserad och om vem som trakasserar, och att olika förklaringsmodeller, som exempelvis att ”han ville bara ge en komplimang, han tillhör en annan generation, kommer från en annan kultur, har det jobbigt hemma”, och liknande, neutraliserar beteendet. Det är lagstadgat att beteendet inte är tillåtet, men det neutraliseras, till skillnad från exempelvis stöld.

Ingen säger ”Han eller hon tillhör en annan generation, därför stal han/hon” eller ”Han/hon ville ge en komplimang, därför stal han/hon den fina klockan”.

– Man ska lägga fokus på att beteendet inte är okej, inte på förklaringar, sade Ellen Landberg.

Jargong inte ofarlig

Det är också viktigt att tänka på att jargong inte bara är oskyldigt snack, den är grogrund till mer. En av mötesdeltagarna berättade att det finns en pyramid som sprids i #metoo och som visar att utan boten i pyramiden, alltså jargong, finns inte toppen, övergrepp. Jargong ska tas på allvar.

– Vi vänjer oss vid jargong, sade Ellen Landberg.

Och när vi har vant oss skapas en tystnadskultur som gör att ingen säger ifrån. Jargongen blir en del av en arbetsplatsstruktur, men den är inte ofarlig, den påverkar och fungerar som grogrund för trakasserier. **A H**



Ellen Landberg.

Ellen Landbergs tips för att förebygga trakasserier

Arbeta med aktiva åtgärder och med arbetsmiljön, skaffa kunskap om organisationens kultur. Att föra dialog kring hur vi bemöter varandra och hur vi hanterar konflikter och missnöje är några exempel på hur kränkande särbehandling kan förebyggas.

- Ta reda på hur det ser ut i din organisation, exempelvis genom att regelbundet genomföra medarbetarundersökningar som möjliggör att trakasserier fångas upp.
- Medarbetarundersökningar bör innehålla flersvar och frisvar samt ge olika exempel på händelser. Ställ frågor som: ”Har någon gjort något av nedanstående mot din vilja det senaste halvåret?”
- Ett verktyg som kan användas för att mäta hur det står till inom den egna organisationen när det gäller jämställdhet, trakasserier och inkludering är Make Equal Analytics.

- Jobba för att ha en inkluderande kultur på arbetsplatsen.
- Jobba för att ha en jämlik organisation.
- Skapa tillit och gemenskap genom exempelvis medarbetarsamtal och personalkonferenser.
- Byt erfarenheter och härla goda exempel.
- Ta upp frågorna i många sammanhang och visa att de tas på allvar.
- Kom ihåg att sexuella trakasserier är ett symptom på att vi inte har ett jämlikt samhälle.
- Öva på att diskutera utifrån konkreta exempel.
- Sätt medarbetare och er själva i olika typer av safe space där man får öva på att säga ifrån, hur de själva kan säga ifrån för sin egen del och hur de kan säga ifrån till andra som betar sig illa mot någon annan.

Inga dödsfall under 2017

Transportstyrelsens årliga statistik visar att ingen omkom inom svensk yrkessjöfart under 2017. Preliminärt skadades 56 personer inom svensk yrkessjöfart under året och hälften av skadorna är så kallade personalolyckor, eller arbetsmiljöolyckor, det vill säga olyckor som inte har med fartygets drift att göra.

I sin rapport "Trafiksäkerheten i Sverige" skriver Transportstyrelsen att: "Arbetet med att riskbasera styrningen av myndighetens sjösäkerhetsarbete fortsätter genom upprättandet av ett övergripande internt Sjöfartsforum." Forumet ska sammanställa och analysera olycks- och tillbudsrapportering

och lämna förslag till arbetet med tillstånd, tillsyn och regler.

För att det systematiska sjösäkerhetsarbetet ska fungera bra är god tillbudsrapportering en förutsättning och i februari 2017 trädde Transportstyrelsens föreskrift om rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss i kraft (TSFS

2016:121). Den nya föreskriften förenklar rapporteringen genom att förtydliga vilka uppgifter som ska rapporteras och när de ska rapporteras.

Transportstyrelsen arbetar med att öka rapporteringen av tillbud inom yrkessjöfarten. En förenklad webbtjänst för rapportering av tillbud och olyckor lanserades i samband med att den nya föreskriften om rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss trädde i kraft.

Under 2017 förkortades och förenklades även det tidigare så omfattande rapporteringsformuläret.

Konflikt kan leda till ändring i lag

Sedan april 2016 har en segdragen konflikt pågått vid APM Terminals Gothenburg. Medlingsinstitutet har försökt hjälpa till, men inte lyckats få parterna att komma överens och på grund av den långdragna konflikten har flera företag valt bort Göteborgs hamn.

APM Terminals är Skandinavien största containerhamn som hanterar cirka hälften av den svenska containerhandeln. Konflikten, med återkommande strejker och varsel, blockader och lockouter, handlar kortfattat om att APM Terminals har kollektivavtal med Transportarbetarförbundet men inte

med Hamnarbetarförbundet.

När det finns ett kollektivavtal råder det fredsplikt, men på grund av att Hamnarbetarförbundet är fristående och inte har ett eget kollektivavtal med arbetsgivaren har de rätt att strejka trots att det finns ett kollektivavtal. Den möjligheten vill nu regeringen stoppa.

Enligt SVT Väst säger nu arbetsmarknadsminister Ylva Johansson att det troligtvis behövs ny lagstiftning som inskränker rätten att strejka för att tvinga fram ytterligare ett kollektivavtal, utöver det som redan finns på en arbetsplats. Hon säger till SVT Väst att den svenska modellen inte fungerar som det var tänkt i det här fallet och att det är därför hon är beredd att gå så långt som med lagstiftning.

Enligt SVT finns det flera fackförbund som menar att regeringen gör rätt, däribland IF Metall.

Tillgänglighet i det hållbara samhället

Generaldirektörerna för Trafikverket, Luftfartsverket, Trafikanalys, Sjöfartsverket och VTI deltog på Transportforum, Nordens största konferens inom transportsektorn.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver detta har riksdagen beslutat om ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).

Under våren 2018 väntas regeringen

fatta beslut om en ny nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Transportmyndigheterna arbetar för tillgänglighet i ett hållbart samhälle genom att:

- Utveckla den transportpolitiska målbilden och att möjliggöra större variation mellan stad och landsbygd, där förutsättningar, utmaningar och möjligheter är olika.

- Ta fram kunskapsunderlag och följa upp måluppfyllelse.

- Utvärdera om reformer och åtgärder leder till måluppfyllelse och lämna rekommendationer om så inte är fallet.

Regeringen vill utveckla sjöfartens gods- och persontransporter, och ett viktigt verktyg för detta är Sjöfartsverkets och Trafikverkets förslag till projekt i den nationella planen för transportsystemet. Nya farleder planeras med utgångspunkt från regeringens transportpolitiska mål och en tydlig samhällsnytta. (TRAFIKVERKET)

APROPÅ AUTONOMA FARTYG:



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

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Smarta utrymningsskyltar visar vägen

En utrymningsskylt som leder rätt, även i rökfyllda korridorer eller om man är synskadad. Den innovationen gav andrestyrman, Antti Aittola, Stiftelsen Sveriges sjömanshus utvecklingsstipendium.

Som före detta brandman reagerade Antti Aittola på de självlysande lister som finns ombord på passagerarfärjor och som ska hjälpa människor att hitta ut i händelse av ett nödläge. Pilarna som visar vägen till närmaste utgång är för glest placerade och synskadade kan ha svårt att känna sig fram.

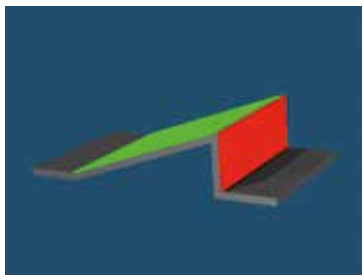
– Har man tur finns det en pil direkt utanför hytten, men den kan också sitta flera meter bort, säger Antti Aittola. Efter branden på Scandinavian Star hittade man flera kroppar efter passagerare som hade krupit åt fel håll och hamnat i återvändsgränder.

”Kryper man åt rätt håll är skyltarna gröna medan de lyser rött om man är på väg i fel riktning”

Antti Aittola har en tydlig idé om hur markeringen av utrymningssvägar kan förbättras. Med kilformade skyltar i fluoriserande färg skulle såväl passagerare som besättningsmän snabbt hitta vägen till närmaste utgång. Skyltarna placeras ett par decimeter ovanför durken och färgen syns väl, även i rökfyllda utrymmen.

– Kryper man åt rätt håll är skyltarna gröna medan de lyser rött om man är på väg i fel riktning, säger Antti Aittola.

Kilformen gör att synskadade kan känna sig fram. I rätt riktning är skylten slät, åt andra hållet trubbig.



– Min utrymningsskylt är underhållsfri och dessutom både billigare och mer miljövänlig än de självlysande plastlister som används idag, säger Antti Aittola

– Den idén fick jag från en kursgård i Norge för några år sedan. Deras ledstänger hade jack i sig som gjorde att man kände i vilken riktning man var på väg. En väldigt enkel och smart lösning.

Förra våren fick Antti Aittola ett utvecklingsstipendium av Sjömanshusstiftelsen för sin idé med utrymningsskyltarna. Stipendiet är uppdelat i två steg där den första summan om 10 000 kronor redan har betalats ut. När projektet är slutfört och det finns en färdig prototyp utfaller ytterligare 20 000 kronor. Antti Aittola berättar att han tagit patent på skylten. Han ska också kontakta en organisation som hjälper till att koppla samman innovatörer med bolag som är intresserade av att vidareutveckla nya idéer.

– Det som återstår nu är att hitta rätt fluoriserande färg, men jag tror inte att det ska vara några problem. Jag hoppas att bli klar med skylten under nästa år.

antti.aittola@hotmail.com



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2019

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det.

Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2018.

Läs mer om vår belöningsverksamhet på www.sjomanshus.se.

Vill minska administrativ börda för besättningar

Den europeiska transportarbetarfederationen European Transport Workers' Federation, ETF, och skeppägarorganisationen European Community Shipowners' Associations, ECSA, kräver åtgärder för att minska besättningsadministrativa börda. De uppmanar EU:s medlemsländer att stödja planer på att harmonisera och förenkla kraven på fartygsrapportering i europeiska hamnar och varnar för att nuvarande regler gör att arbetsbörda, stress och utmattning ökar medan arbetsglädjen minskar.

Enligt ETF och ESCA har de nya rapporteringsregler som trädde i kraft i juni 2016 inte gjort att inrapporteringen förenklat, istället för att ha ett europeiskt rapporteringsfönster har nationella lösningar lanserats. (TELEGRAPH)

Kontant löneutbetalning hotar säkerheten ombord

Vid Crew Connects globala möte i Manila i november sade ShipMoneys ordförande, Stuart Osrow, att så mycket som 1,7 miljarder US dollar i kontanter finns ute på fartygen i världens handelsflotta och varnade för att den stora mängden kontanter ökar risken för sjöröveri, stöld och misstag. Sjömän förlorar på att rederier fortsätter med den historiska traditionen att betala löner kontant på grund av valutakursändringar och växlingsavgifter.

Stuart Osrow uppmanade rederier att ta till sig den digitala utvecklingen och använda andra metoder för löneutbetalning än kontantbetalning och han menade att redarna även kan spara på kostnader genom att inte leverera kontanter till sina fartyg. (TELEGRAPH)

Hastighetsbegränsningar för fartyg efterfrågas

En ny studie från det holländska undersökningsföretaget CE Delft visar att på kort sikt kan det mest effektiva sättet att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser vara att sänka farten. Enligt studien ökade sjöfartens utsläpp med 2,4 procent mellan 2013 och 2015. Koldioxidutsläppen skulle enligt beräkningar minska med cirka en tredjedel om alla containerfartyg, tankfartyg och bulkfartyg, som tillsammans utgör 52 procent av världens tonnage, sänkte hastigheten med 30 procent.

I studien konstateras att det är juridiskt möjligt att införa hastighetsbegränsningar för fartyg och att det skulle kunna införas internationellt eller unilateralt som ett krav för att få komma in i hamnen. Studien har tittat på den potentiella effekten av en hastighetssänkning på driftkostnaderna för två långdistansrutten och drar slutsatsen att de ekonomiska effekterna skulle bli minimala. (TELEGRAPH)



Sjömanskyrkan Stockholm

Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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



Besöksadress: Södra Hamnvägen 15
Telefon: 08-556 943 30
Mobil: 070-461 94 80
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



Styrsobolaget är ett rederi som bedriver passagerar- och fraktrafik i Göteborgs södra skärgård och hamn.

Till sommarsäsongen 2018 söker vi vikarierande befälhavare.

BEFÄLHAVARE

- Fartygsbefälsbehörighet lägst klass VI
- CCM-behörighet
- Radiocertifikat lägst SRC
- Utb. i grundläggande säkerhet / Basic Safety (meriterande)

För mer information och hur du söker tjänsten, se vår hemsida www.styrsobolaget.se under *Arbeta hos oss/Lediga jobb*.

Urvalet sker löpande och vi vill gärna ha din ansökan så snart som möjligt, dock senast den 5 mars.



STYRSÖBOLAGET

Slå vakt om Den svenska modellen

Juristen Stig Gustafsson berättar om Den svenska modellen och varför vi ska värna om den.

Den svenska modellen där löner och anställningsvillkor fritt förhandlas fram mellan parterna på arbetsmarknaden utan inblandning från statsmakernas sida har med jämna mellanrum angripits från olika håll. Främst har det handlat om kritik mot facket som man menar har fått för stor makt. Men vad man då angriper är i själva verket den fria förhandlingsrätten.

Idag behöver man bara slå upp de stora morgontidningarna för att läsa hur oansvarigt de fackliga organisationerna uppträder – konstigt nog aldrig arbetsgivarnas organisationer.

Flera ledarskribenter och arbetsgivare har också talat om ”heliga kor” som bör slaktas och menar med detta bland annat delar av vårt förhandlingsystem. Från arbetsgiversidan märks en tydlig strävan bort från förbundsförhandlingar och mot lokala, företagsvisa förhandlingar. Avtalslutningar på lokalt plan men strejkrätt ska inte följa med utan den ska ligga kvar på central nivå. Man kan lätt föreställa sig vilket kaos det skulle bli.

Det kan finnas skäl att påminna om att förhandlingsrätten som den är utformad är omistlig inte bara för facket utan också nödvändig för stabiliteten i den svenska samhällsekonomin. Därför är det nödvändigt att kämpa mot alla försök att inskränka den fria förhandlingsrätten. Vår

förhandlingsrätt som blev lagfäst 1936 hade de fackliga organisationerna fått kämpa sig till under flera årtionden dess förinnan.

På 1930-talet fanns det ett klart intresse från vissa politiska partiers och statsmakernas sida att inskränka de fackliga organisationernas handlingsfrihet. Detta kom till uttryck i ett otal motioner som väcktes i riksdagen under några år på 1930-talet och som resulterade i ett lagförslag som bland annat innebar ett starkt inflytande från statsmakernas sida i det fria förhandlingssystemet. Allt detta avvärjdes genom att arbetsmarknadens parter 1938 träffade det så kallade Saltsjöbadsavtalet som satte punkt för dessa försök och räddade den fria förhandlingsrätten. Det kanske är dags för en ny samförståndsanda mellan parterna på arbetsmarknaden, ett nytt Saltsjöbadsavtal.

Från fackets sida har man i olika sammanhang med kraft slagit fast att det inte är statsmakernas uppgift att fastställa löner och allmänna anställningsvillkor. Däremot har riksdag och regering ett klart totalansvar för den ekonomiska politiken.

Det är denna boskillnad mellan statens och arbetsmarknadsparternas uppgifter som har utgjort grunden för den stabilitet som rått på svensk arbetsmarknad under mer än ett halvsekel.

Statens främsta roll i förhandlings-systemet är normalt att skapa gynnsamma förutsättningar för att avtalsparterna ska kunna förhandla sig fram till överenskommelser utan konflikt. Om en tvist uppstår mellan parterna som de inte själva kan lösa är det en viktig uppgift för staten att ställa förlikningsorgan till förfogande. Det är viktigt att betona att detta inte innebär att staten bestämmer innehållet i en uppgörelse. Förlikningspersonens uppgift är att få parterna att av egen fri vilja träffa överenskommelse med varandra. Parterna själva ska ha ansvaret för avtalets innehåll och därmed också en förpliktelse att verka för dess upprätthållande.

Om statsmakerna i Sverige skulle komma på idén att vilja inskränka förhandlingsrätt och strejkrätt genom lagstiftning skulle förhållandena inte nödvändigtvis bli fredliga. I själva verket finge man räkna med att vilda strejker skulle bli ganska vanliga eftersom parterna inte skulle känna samma ansvar för ett avtalsinnehåll eftersom de inte själva fritt förhandlat fram det. Erfarenheter från andra länder bekräftar den bilden.

Statsingripanden hör inte hemma i vårt samhällssystem. Detta är en självklarhet som man inte trodde att det skulle vara nödvändigt att behöva erinra om. De som förordar inskränkningar i förhandlings- och strejkrätten har inga missbruk från facklig sida att peka på. Tvärtom: De fackliga organisationerna i Sverige har alltid utövat sin förhandlingsrätt under stort samhällsansvar. **S G**

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

Ordförande har ordet

Så här års tycker jag att det är oerhört jobbigt att det är så korta dagar och det känns som om det har blivit värre med åren. Många gånger är det ju inte heller mycket till dagar, disigt och trist Göteborgsväder! Men vi är på väg mot ljusare tider och jag tröstar mig med att det blir ljus några minuter längre varje dag, även om det inte märks sådär jättemycket än.

Den 13 januari läste jag i en av landets större papperstidningar att trots att man inte sedan 1940-talet har hittat så lite olja som man gjorde 2017, är det ändå nu 30 färre supplyfartyg upplagda i Norge och 7 fler riggar verksamma inom norsk sektor, än vad det var i januari 2017. Det känns som en liten ljuspunkt i mörkret.

Det här syns också i arbetslöshetsstatistiken, det var lite färre arbetslösa nautiska och tekniska befäl i december än i november, förutom när det gäller nautiker klass VI-VIII där arbetslösheten har ökat och tekniker klass V där det ligger kvar på samma nivå. Arbetslöshet är oerhört trist, jag har många tidigare skeppskamrater från ACL som inte har fått nytt jobb efter att G3:orna skrotades, men jag hoppas att den inflagningsomgång som är på gång underlättar för dem och för andra som är arbetslösa.

Ett annat problem är det alldeles för låga söktrycket till sjöbefälsskolorna! Även om det har varit mycket negativa tongångar i flera år nu tror jag att det väldigt snabbt kan slå om så att vi plötsligt har stor brist på behöriga befäl, så peppa gärna de yngre att utbilda sig!

Tyvärr har ändringen av elevavtalet inneburit en stor försämring då arbetsgivare inte längre är tvungna att erbjuda avtalet till befälseleverna. Det underlättar inte rekryteringen till sjöbefälsskolorna och känns för mig väldigt kortsiktigt. Redan tidigare hade ju vissa handledare svårt att fördela ombordtiden mellan veckans 40 timmar studietid och de 20 timmarna för underhållsarbete "som kan anses sakna inlärningsvärde" (som man så vackert uttryckte det i Transportgruppens sammanfattning i Befälshavarcirkulär 11-2002).

Nu är det än viktigare att handledarna förstår att de befälselever som inte erbjuds elevavtal inte är gratis arbetskraft utan ska ha 40 timmar kvalitetstid, alltså befälspraktik, i veckan!

Avslutningsvis konstaterar jag att det återigen är diskussion kring Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Då jag läser om kostnaderna, baxnar jag! De anställda har till att börja med ett avtal med en veckas tjänstgöring och tre veckors ledighet. Bliir de inkallade under ledigheten är det övertid. Det förefaller vara ett väldigt bra avtal, men då jag läser att utöver grundlönen hade de 80 anställda 2017 i snitt 700 000 kronor var i övertidsersättning känns det som det är ett lite för bra avtal, särskilt om det ska betalas med de höjda farledsavgifterna.



MATS HÖGBLOM



Fråga ombudsmännen

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

Vad händer om det blir en övertalighet i mitt rederi, vilka blir uppsagda?

Om det tråkigt nog skulle bli arbetsbrist med uppsägningar i ett rederi finns ett antal regler på arbetsmarknaden som vi följer.

I en arbetsbristsituation börjar vi med att fastställa hur många personer som är övertaliga. Vi försöker alltid hitta möjligheter med omplaceringar och pensionsavgångar och vi ser till att tillfälligt anställda får sluta.

Om det ändå föreligger en arbetsbrist hamnar vi i en uppsägningssituation och då gäller regeln sist in först ut. Det betyder att rederiet gör en lista med samtliga anställda och deras totala anställningstid. Här får all anställningstid i rederiet tas med, oberoende av vilken befattning vederbörande haft. Listan kallas LAS-lista med total anställningstid och i den dras ett streck där de som hamnar under strecket är de som omfattas av arbetsbristen.

Nu kommer vi till nästa problem och det är hur verksamheten kommer att fungera med dem som får vara kvar. Pondera att det, i detta exempel, är ett av rederiets fartyg som säljs och att vi dessutom begränsar komplexiteten genom att enbart titta på maskinbefälsbemanningen. Ombord på fartyget som ska säljas finns två tekniska chefer, två förste fartygsingenjörer och två andre fartygsingenjörer. Det betyder troligen att sex maskinbefäl blir övertaliga. I LAS-listan dras då strecket så att de sex personer som står längst ned med kortast anställningstid blir övertaliga. Vi antar dessutom att samtliga dessa är juniorbefäl med en andre-position. I exemplet blir det nu tomt på andre fartygsingenjörer i två av rederiets andra fartyg.

För att verksamheten ska fungera måste fyra förste fartygsingenjörer mönstra ned till andre, då fattas det i stället två förste fartygsingenjörer och då måste vi mönstra ned två tekniska chefer. För att kunna välja ut vilka som ska erbjudas att mönstra ned görs nu en annan lista, den innehåller endast tid i befattning. De med kortast tid i en befattning erbjuds att mönstra ned.

De som inte accepterar att mönstra ned, hamnar i en arbetsbristsituation och sägs upp. Då slipper den person med längst anställningstid av dem som ligger under strecket sägas upp.



YMER

YMER

DE LIGGER PÅ IS

Andreas Ljung kommer från skärgården och har alltid varit tekniskt intresserad, därför är hans val av yrke föga förvånande. Han jobbar som teknisk chef på isbrytaren *Ymer* i Luleå.

TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE

LULEÅ DECEMBER 2017

– Jag gick tekniskt gymnasium och efter det sjöbefälsutbildning i Kalmar. Tidigare var man tvungen att ha praktik som manskap för att kunna gå utbildningen, men jag var andra årskullen som gick den utbildning där man inte behövde det, säger Andreas Ljung.

Han växte upp på Fångö i Gryts skärgård i Östergötland, och bor nu i Norrköping. Han har jobbat som sjöingenjör sedan 1995, lika länge har han jobbat på sjön för han har aldrig jobbat iland.

– Förutom sommarjobb på pappersbruk när jag gick gymnasiet, tydliggör han.

På *Ymer* har Andreas jobbat i drygt tio år.

– Jag hade tioårsjubileum förra tårnen, säger han och förklarar att efter utbildningen börjar man som andre fartygsingenjör.

– Sen blir man förste fartygsingenjör och därefter blir man teknisk chef, om man vill, säger han. Och om någon annan vill det, tillägger han och skrattar.

Innan Andreas kom till *Ymer* jobbade han två år som teknisk chef på ett handelsfartyg som då hette *Sandön*. Hon trafikerade Atlanten och fick efter att han slutat namnet *Transhawk*.

– Här på *Ymer* började jag som teknisk chef.

Som två olika jobb

Andreas trivs med jobbet på sjön av flera anledningar.

– Det är en slags frihet och man bestämmer rätt mycket själv. Och de långa sammanhängande ledigheterna är också en anledning. Just här skulle jag säga att det är



Andreas Ljung.

utmanande på två sätt, det är som att ha två olika jobb, det ena när man kör och det andra när man ligger still. När man kör så är det ganska tajt, det är otroligt viktigt att allt fungerar för det finns ingen ersättning, då finns ju bara vi. Och sen när vi ligger still är jag mer projektledare och styr upp både stora, långa och mindre projekt, ombyggnader och uppgraderingar, som exempelvis common rail-historien, bränslesystemombyggnaden som slutfördes i december 2016, första motorn var dock klar för test, utvärdering och utveckling redan 2013.

Den enda nackdelen Andreas kan se med jobbet är att han är borta från familjen under långa perioder, framför allt barnen.

– Jag har två barn, en bonusdotter på 19 och en dotter på 8. Den stora dottern bor inte hemma längre, min lilla dotter blir ledsen när jag ska åka men hon hanterar det väldigt bra. Nån gång ibland kommer hon på att jag är borta och blir ledsen, men sen blir det bra. Och hon tycker att det är värdefullt att jag har mycket tid med henne när jag är hemma, säger han.

Brukar börja runt jul

Andreas jobbar alltid 4:4-pass, men det är inte alla på *Ymer* som jobbar så, det är lite olika.

– Vissa kör 2:2. Eftersom vi kör en del av året och ligger stilla resten av året är det många som jobbar 4:2 på vintern och sen kompenserar det när isbrytningen är klar.

Isbrytarsäsongen brukar börja runt jul, ibland redan vid Lucia och ibland så sent som i februari. Det varierar beroende på temperaturen. När *Ymer* ligger vid kaj jobbar alla 08:00 till 17:30 och det är i

genomsnitt 20 personer ombord. Fler på vintern och färre på sommaren.

– Fast jag och kapten har ingen egentlig reglerad arbetstid utan det är ett förtroendeuppdrag, men i praktiken blir det så att man jobbar samma tid som alla andra.

När vi är ute är utgångstiden densamma för mig, jag är ju dagman. I maskin gör vi åttatimmarsvakter, men bara när vi kör.

– När vi är ute och kör går jag ner till kontrollrummet efter frukost och möter vakten och de som går dag och vi pratar om vad som behöver göras och får rapporter om natten. Händer det nåt allvarligt ringer de mig på natten, men smågrejer händer ju hela tiden. Det är ett väldigt spring om det händer saker, då behöver jag felsöka och ta beslut om vi ska göra en stor eller en provisorisk reparation. Jag sitter även på kontoret och gör beställningar på reservdelar och förnödenheter som förbrukningsvaror i maskin. Jag är med vid varje vaktavlösning under dan så jag håller mig uppdaterad om vad som händer, det är också en hjälp att jag är med eftersom alla inte träffar varandra.

Mycket underhåll behövs

Trots att isbrytarna ligger vid kaj under större delen av året jobbas det året runt här. Det är sällan båtarna används till annat än isbrytning. Sjöfartsverket försöker hitta andra sysselsättningar till båtarna. Andreas tror att det blir lättare om nya isbrytare köps in.

Sjöfartsverket har diskuterat samarbete med försvaret, kustbevakningen och polarforskningssekretariatet, som ska omlokaliseras från Stockholm till Luleå, isbrytarnas hemmahamn.

– Vi behöver inte ligga still åtta månader om året, men de här båtarna är så gamla att det behövs mycket underhåll.

När de ligger iland är hela maskinbeställningen med på morgonmötet och förste fartygsingenjören fördelar jobbet.

– Sen sitter jag mycket på kontoret, gör beställningar, rapporterar jobb och klassningar i underhållsprogrammet. Kontorsjobbet är egentligen samma men det är mer ombyggnadsprojekt, uppgraderingar och planering av såna jobb. Jag gör lång-

tidsplaneringar och även personalplanering för min avdelning. Jag kan planera för framtiden även ute på sjön, den stora skillnaden är att jag är mycket mer med i det dagliga arbetet när vi är ute och kör. Plus att det då händer saker dygnet runt, det gör det ju inte på samma sätt när vi ligger still.

Besättningen äter och fikar tillsammans på fasta tider och på fritiden finns det mycket att göra på *Ymer*.

– Vi tittar på tv eller film tillsammans i dagrummen, eller sitter och pratar, det är ganska socialt här ombord, och så finns det gym och motionsrum, tv-spel och sällskapsspel, själv läser jag en del böcker, många går promenad på kvällarna, det händer att jag också gör det, eller tar en cykeltur på sommaren.

Ymers maskiner ombyggda

Och så till det som Andreas kallar common rail-historien, ombyggnaden av *Ymers* maskiner. Projektet påbörjades hösten 2013. Först byggdes en av de fem motorerna om så att resultatet kunde utvärderas.

– Vi har gjort väldigt mycket själva men för installationen har vi samarbetat med en tysk leverantör av systemet. På grund av mycket barnsjukdomar och andra problem, saker och ting händer ju hela tiden, tog det ända till 2016 till vi byggde om alla maskiner. Vi har tagit bort hela det mekaniska bränsleinsprutningssystemet, inklusive regulator, reglerstänger och pneumatiska stoppfunktioner, så att motorn numer helt och hållet kontrolleras elektroniskt. Och så har vi byggt ett högtrycks-common rail-system, vilket innebär att vi nu har en högtryckspump som via common rail matar alla cylindrar



När *Ymer* ligger vid kaj görs mycket underhåll, här svetsar motorman/repairatör John Lund.

i stället för en mekanisk pump per cylinder. Dessutom sitter en elektriskt styrd bränsleventil i varje topplock.

Redan från början har kontinuerliga mätningar av bränsleförbrukningen gjorts och halten av föroreningar i utsläpp har mätts vid commissioning. Mätningarna har visat på väsentlig bränslesparning och att utsläppen av partiklar har minskat till en tiondel av vad de var innan motorn byggdes om.

– Vi var också tvungna att byta avgasturbiner för att förbättra lufttillförseln till cylindrarna, därmed fick vi också överskott på luft vid hög belastning och fick installera waste gate-ventiler som visade sig behöva ljuddämpare.

Ymers krängningssystem

En isbrytares skrov är väldigt tjockt och

starkt, dessutom har *Ymer* förliga propellrar som hjälper till och maler sönder isen och spolar skrovet med vatten så att friktionen minskar. Därutöver används ett krängningssystem.

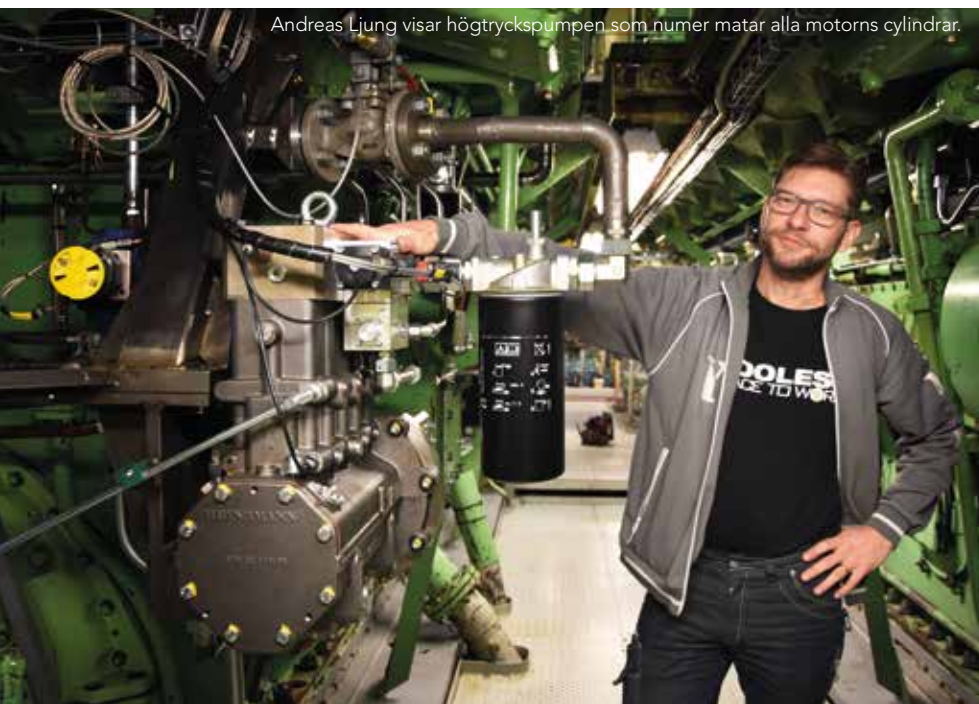
– Det funkar genom att man pumpar vatten från den ena sidan till den andra och tillbaka igen och på så sätt minskar friktionen. Det motverkar att man sugts fast vid stopp, som kan uppstå när man försöker ta sig igenom isen, säger Andreas.

– Ett isbrytarskrov är som ett ägg så att isen inte kan klättra upp till däck som på ett handelsfartyg som har raka sidor. När vi kör krängningen och har två system igång är det som en extra motor, så pass effektiv är krängningen, man kränger sig loss. Vi kan antingen köra manuellt eller med automatik, då vagnar den själv max elva grader, en hel, halv eller kvarts krängning. Vi använder även krängningen mycket för att själva komma i position när vi ska bryta loss fartyg som sitter fast i grov is med vallar, förklarar befälhavare Steve Pennonen, som jobbade på en isbrytare för första gången 1988 och efter ett antal år inom handelsflottan och på kryssningsrederier kom tillbaks hit 2014. Mellan 1988 och 2014 tjänstgjorde han även, från och till, som styrman på olika isbrytare.

Kan inte gå på lina

I krängningssystemet finns cirka 200 kubik vatten på varje sida, gånger tre. Det är alltså sammanlagt 600 kubik som kan flyttas fram och tillbaka på 45 sekunder, per system. Med tre system igång kränger fartyget som mest 11 grader.

– Jag har aldrig varit med om att köra alla tre system samtidigt, men det skulle



Andreas Ljung visar högtryckspumpen som numer matar alla motorns cylindrar.

kanske kunna behövas nån gång, men två har jag varit med om att köra, säger Andreas och tillägger att han aldrig har varit sjösjuk i hela sitt liv.

– Men det är jag det, och jag har dåligt balanssinne. Att försöka gå på lina kan jag bara glömma.

Andrestyrman Joakim Boström blir inte heller sjösjuk av krängningarna och menar att det är mycket rörelse hela tiden. Han har jobbat på isbrytarna i sju år, men inte bara på *Ymer*.

– Man hoppar lite grann mellan båtarna, förklarar han.

– Vi använder krängningen kontinuerligt. Vi ringer maskin och ber att få ström på grejerna, sen styr vi det härifrån bryggan, säger Steve.

Samarbetar med Finland

Isbrytarnas arbetsområde sträcker sig söderut ända ner förbi Ålands hav och österut mot den ekonomiska zonen, men samarbete med Finland gör att isbrytarna arbetar ända in i i finländska farleder. Sverige och Finland samarbetar sedan många år med isbrytningen.

– Hela svenska kusten är vårt ansvarsområde. Ansvarsområdet för isbrytarna börjar en bit ut från respektive hamn, säger överstyrman Rikard Flensburg. Han har varit befäl sen 2008, och har jobbat på isbrytarna från och till sen 2000.

– 2010, i februari, var vi ända ner i Ålands hav. *Viking Amorella* satt fast i isen och pressades ihop med en lastbilsfärja, då låg vi utanför Sundsvall och hjälpte en massa handelsfartyg, men vi lämnade alla dessa som låg på kö, för att hjälpa till och bryta loss *Amorella*. I år var jag med och

Bakom *Ymer* vid kaj ligger *Atle*.



Ymers fem motorer.

hjälppte en båt förbi isen i Kemi i norra Finland. Vi har samarbete med finska isbrytare, säger Andreas.

Väntar på körorder

Ymer kan också bogsera fartyg i klykan som inte kan ta sig fram bakom isbrytaren för egen maskin på grund av till exempel hård ispress eller grov is med vallar. Fartyg med en dödvikt på upp till 10 000 ton kan normalt bogseras utan problem.

– En mild vinter, som förra vintern, var det mycket bogsering på finska sidan. Hur mycket bogseringar det blir beror på var man befinner sig geografiskt samt hur hård isvinter det är. Man bogserar generellt inte i högre fart än tio knop, hur fort man kan bogsera beror på hur erfaren styrman är, isens beskaffenhet, det vill säga, om det bitvis är öppna råkar, samt

på fartyget man har i klykan, säger Steve.

Även om det är mycket underhåll och administration som behöver göras när *Ymer* ligger vid kaj, är både hon och besättningen redo och att ge sig ut och bryta is nu.

– Vi är operativt klara och väntar på körorder, säger Steve. **A H**

Från vänster till höger: befälhavare Steve Pennonen, övertyrman Rikard Flensburg och andrestyrman Joakim Boström.



Andreas Ljungs närmaste man i maskin, förste fartygsingenjör Niclas Höglund, visar en T-shirt med tryck som motormannen Niklas Petersson har ritat och som besättningen i maskin tryckt upp.



”Ett sammelsurium av
dofter
och ljud”

Åsa Kärnebo var Göteborgs hamns förstaval när en ny hamnkaptens skulle rekryteras. I snart två år har hon navigerat med stadig hand. Ledorden har varit dialog och kommunikation. Över alltihop vilar ett mål om att stärka konkurrenskraften i Nordens största hamn.

TEXT OCH FOTO AGNETA SLONAWSKI

GÖTEBORG DECEMBER 2017

Göteborgs hamn håller på med den största utbyggnaden sedan 70-talet. Vad innebär det?

Det innebär bland annat att vi bygger en ny terminal: Arendal 2. Det hela blir som en förlängning av ro-ro-läget med en 450 meter lång kaj och ett bakland för uppställning av gods. Det är ett jätteprojekt som är otroligt spännande. Det innebär bland annat att det kommer att sprängas öar och att muddermassor ska tas om hand. Det är mycket logistik och administration. Vattendomstolen och Miljödomstolen är inblandade. Det är viktigt att det blir så liten påverkan på miljön som möjligt. Jag tycker att Göteborgs hamn tar ett väldigt stort ansvar här. Det har till exempel skapats ett vadarhav och ett salamanderhotell, i syfte att åter skapa miljön. Hela projektet följer en generalplan som går ända fram till 2035.

Vilka svårigheter ser du?

Göteborgs stad är inne i en expansion som är den största i modern tid. Förutom att ytterhamnen växer, så växer också staden så det knakar och därmed även innerhamnen. Det är inte alltid de har koll på vad som påverkar sjötrafiken. Göteborgs Hamn är inblandad i planerna på så vis att vi är remissinstans. Man får inte gräva i hamnen utan tillstånd till exempel. Det byggs ju överallt. Mycket av materialet som kommer för att användas till byggnationen, kommer just via sjöfarten, men det finns ingenstans att lägga till. Det behövs nya kajplatser. För att sticka ut hakan, så tycker jag att vi kunde fått vara med lite mer i de här frågorna. Då hade vi kanske haft en chans att påverka. Staden är duktig på den landlogistiska sidan, men det finns massor av andra saker att tänka på när det gäller båtar. Jag tror helt enkelt, att det inte var någon som funderade på det.

Varje år lastas det 798 000 containrar i Göteborgs hamn, plus 246 000 bilar

och nästan 24 miljoner ton olja. Vad skulle du säga att Göteborgs hamn har för betydelse?

Hamnen skapar direkt eller indirekt arbetstillfällen för cirka 22 000 personer i Göteborgsområdet. Den är självklart viktig för industrin. Men hamnen är också ett kulturarv i Göteborg. Även om det i stort sett inte finns några båtar i innerhamnen längre, förutom Stena Line, kryssningsbåtar och ett och annat kanalfartyg. Det finns ett oerhört stort intresse för hamnen hos göteborgarna. De båtutflykter vi arrangerar tillsammans med Sjöfartsmuseet, som handlar om hamnens historia, är alltid fullbokade. Vi lägger kontinuerligt ut visioner och filmer på Instagram som följs av många personer. Man ser ibland en romantisk blick hos folk när det blir prat om hamnen. Jag förstår att det kan bli så från en landkrabbas perspektiv. Men jag är sjöman i grunden och vet att det hela tiden händer någonting i hamnen. Det är "hands on", men hamn och båt symboliserar också ett sätt att vara på väg. Det finns ett lugn i att köra båt.

Du har pratat om att skapa ordning och reda i hamnen, att satsa på en dialog med hamnaktörerna. Vad innebär det?

När ett fartyg anlöper finns det många länkar. Det är allt från lotsar, bunkerbåtar, bogserbåtar eller de som förtöjer. Det är viktigt med tydlighet och kommunikation för att det ska bli en hög säkerhet och en hög effektivitet. Det gäller hela kedjan. Om något inte fungerar där, så kan det uppstå en risk eller ett fartyg kan bli försenat. I Göteborg samarbetar hamnens Port Control tätt ihop med Sjöfartsverkets sjötrafikcentral (VTS) och lotsbeställningscentralen, i det som kallas Gothenburg Approach. Tidigare satt vi på olika platser i hamnen. I dag är vi flera aktörer som sitter i samma hus. Kommunikationen blir helt enkelt bättre för att vi sitter nära varandra. Det är viktigt för att det blir ett flöde och det innebär att man kan ha gemensamma

instruktioner på ett bra sätt. Chefen som är operativt ansvarig för Port Control, sitter också i huset här vid Amerikakajen. Hon har sin funktion och jag har min, men det är viktigt med den geografiska närheten för att vi kan jobba tillsammans. Förr kunde saker och ting ramlas mellan stolarna. Jag tycker att det har blivit mycket bättre med kommunikationen.

Nu har du varit hamnkaptens i snart två år. Hur har det varit?

Det är ett spännande och utmanande yrke, där det händer någonting hela tiden. Det är en konstant 24-timmars beredskap. Fast jag får inte lika många nattliga påringningar längre. Centralen är första instansen. Oftast får jag snabba frågor. Men när det är utsläpp i hamnen så kontaktas jag alltid. En sak har jag lärt mig: Att ingen fråga är likadan som den var igår. Jag menar att det inte går att ha rutinsvar på frågor som kommer in. Eftersom det är olika parametrar vid varje enskilt tillfälle som styr.

Vad är det som gör att du passar på den här posten?

Jag är 50 år och har en bred bakgrund. Dels från till sjöss, men även från rederiverksamhet och av att ha varit lärare på Chalmers. Jag har arbetat på Sjöfartsverket och på Sjöarbetsförmedlingen, plus att jag arbetat i hamnen med att bygga upp en dygnet-runt-verksamhet för Port Control. Det gör att jag har förmågan att se saker ur olika perspektiv, men jag är även bra på att se saker i ett helhetsperspektiv. Jag förstår hur det hänger ihop med sjösäkerhet, effektivitet och miljö. Jag inser vikten av samverkan och förstår att det krävs ett samarbete för att driva saker. Jag är en lyssnande och coachande chef, inte hierarkisk och skrikande. Sedan hoppas jag att jag också är tydlig.

Hur ser din framtida hamn ut?

Min dröm är att vi inte bara ska ha snygga kajer, utan att vi skall ha båtar liggande vid kajerna i innerhamnen. Det behöver inte vara vackra fartyg utan det kan vara arbetsfartyg. Jag hoppas att vi ser fiffiga innovationer vad det gäller miljön. Så att det blir en lite mer levande innerhamn i Göteborg.

Om jag säger ordet hamn vad tänker du då?

Ett sammelsurium av dofter och ljud: Flöde, gods, rörelse, dygnet-runt, action, människor som sliter, buller och diesel, avfall. **A S**

STCW-kurser

**SAFETY
GRUPPEN**

SECURITY & SAFETY TRAINING

Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

BASIC SAFETY

9-10 jan
6-7 feb
13-14 feb
13-14 mar
20-21 mars
17-18 apr
23-24 april
22-23 maj
26-27 jun



ADVANCED FIRE FIGHTING

10-11 jan
7-8 feb
14-15 mar
18-19 apr
23-24 maj
27-28 jun



CRISES CROWD MNG

12 jan
16 mars
25 maj
29 Juni



MEDICAL CARE

24-26 januari
12-14 mars
7-9 maj



RESCUE BOAT

8 jan
5 feb
12 mar
16 apr
21 maj
25 jun



FAST RESCUE BOAT

16 jan
6 feb
13 mars
17 april
22 maj
26 juni



2018

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

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

Safetygruppen är en godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen.

Grundkurser

BASIC SAFETY

26-28 feb
5-9 mar
9-13 apr
14-18 maj
25 maj - 3 juni*
28 maj - 1 juni
30 juli



ADVANCED FIRE FIGHTING

28 feb- 2 mars
4-6 apr
7-9 maj



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

27 februari
16 mars
27 mars
19 april
24 maj
8 maj
29 maj
15 juni



SHIP SECURITY OFFICER

22-23 feb
15-16 maj



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

9-10 jan
19-20 mars
7-8 jun



MEDICAL FIRST AID

8-9 feb
19-20 april
24-25 maj



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

26-27 feb
15-16 mar
15-16 mar
18-19 apr 28-29 maj
7-8 maj 14-15 juni



FAST RESCUE BOAT

15-16 jan
8-9 feb
12-13 mars
14-17 april
21-22 maj
25-26 juni



CROWD CRISES MNG

20-22 feb
20-22 mar
26-27 apr
29-31 maj



MEDICAL CARE

24-26 januari
12-14 mars
7-9 maj




Med reservation för eventuella ändringar.

BOKA DIN KURS DIREKT PÅ: safetygruppen.se

08-410 215 50

TEMA

AUTONOMA FARTYG

An aerial photograph of a large car port filled with rows of cars. In the foreground, a ship's deck is visible with three white autonomous vehicles (AVs) parked on a yellow-lined area. A red line is drawn on the deck, and a yellow 'G' is marked on the ground. The ship's hull number '110 937494' is visible on the left. The background shows a vast parking lot with many cars parked in neat rows.

Föreställ er att 8 000 förarlösa bilar kör ombord på ett självgående biltransportfartyg, i den ordning de ska lossas. Fartyget lägger ut från kaj och transporterar sig och bilarna till Europa eller den amerikanska västkusten. Det angör och förtöjer vid kaj, och bilarna kör av på egen hand.

En realitet inom en överskådlig framtid, eller bara en utopi?



Sjöfarten står inför

Begreppet autonoma fartyg spänner från tekniska lösningar för beslutsstöd till automatiserade självgående fartyg. Det finns många tankar och visioner om möjligheterna som öppnar sig med teknikens hjälp, liksom tvivel och frågor.

GÖTEBORG NOVEMBER 2017

För att förverkliga tankarna om autonoma fartyg med små besättningar till helt självgående fartyg på internationellt vatten krävs åtskilligt arbete på många plan, både juridiskt, ansvarsmässigt och inte minst från IMO:s sida. Inom länders territorialgränser kan förändringarna komma snabbare, men i ett globalt perspektiv kommer besättningarna att finnas kvar under lång tid framöver. På vissa fartygstyper, som ROPAX- och kryssningsfartyg, sannolikt alltid.

Gammal teknik

Tekniken med fjärrstyrda fordon och farkoster används sen långt tillbaka i många sammanhang. Under hösten 2017 körde Wärtsilä supplyfartyget *Highland Chieftain* utanför Aberdeen med en joystick och fartygets DP-system med ordinarie satellitkommunikation från sitt kontor i San Diego, Kalifornien.

I Norge färdigställs containerfartyget *Yara Birkeland*, som redan 2020 kan bli det första el-drivna och självgående containerfartyget i linjetrafik på norskt territorialvatten med ett helt autonomt logistiksystem som lossar och lastar sina 120 TEU på egen hand.

Säkerhet och ansvar

Vissa förståsigpåare ser fjärrstyrda fartyg som en verklighet inom några år, men mycket arbete återstår för att hitta de rätta kombinationerna av autonomi och fjärrstyrning som är juridiskt och ansvarsmässigt godtagbara.

En rapport från Lighthouse i Göteborg

visar på olika kombinationer av autonomi, se faktaruta, och förslag på vägar att gå vidare. Rapporten noterar två primära frågor, båda teknikrelaterade.

Däremot mycket lite om säkerhetsfrågor, juridiska och ansvarsrelaterade frågor, och i princip ingenting om besättningarna, framtida kompetensbehov, eller om de som är tänkta att köra fartygen från land och deras kompetenser.

Kanske om 50–60 år

Tekniken, som nu är i fokus är sannolikt det minsta problemet. Att anpassa den till människan och skapa förtroende för den är svårare.

– När vi börjar inkludera människor, passagerare, produkter och samhällsnyttan i autonoma fartyg kommer säkerheten att bli den viktigaste funktionen. Och den största framgångsfaktorn är att man kan lita på tekniken, säger Scott MacKinnon, professor på Chalmers Institution för mekanik och maritima vetenskaper/Human Factors.

Han menar att full autonomi kan vara en realitet först om 50–60 år när hamnar och övriga delar i transportkedjan är integrerade. Under tiden leder utveckling mot smart ships och en gradvis anpassning till ny teknologi där människan får möjlighet att skapa en egen mental modell för det som händer.

– På bryggan tittar vi ut, ser omgivning, väder och andra faktorer av betydelse. Sen tittar vi i radarn, på ecdis, ais och annat som hjälper oss att tolka och bekräfta den visuella bilden. I framtiden kommer den via olika digitala system. Det är inte så vi normalt värderar verkligheten.

” Och den största framgångsfaktorn är att man kan lita på tekniken.



Scott MacKinnon. Foto Chalmers

Olika kombinationer av autonomi

Smarta fartyg med en hög grad av automatisering med ett automatiskt beslutsstödsystem som hjälper besättningen med vakthållning, och att upptäcka avvikelser.

Konvojer motsvarande bilindustrins "platooning". Ett bemannat ledarfartyg, följt av flera obemannade fartyg, som kommunicerar sina aktiviteter till efterföljarna som gör motsvarande manövrar.

Fartyg med låg bemanning med 12 timmars vaktgång och 12 timmars körning av ett system, eller där körningen/ansvaret överlämnas till ett landbaserat kontrollrum.

Fartyg som är bemannade från kaj till öppet vatten varifrån fartyget fjärrstyrs till det angör en kust och bemannas för den sista delen av resa till kaj.

Obemannade fartyg som fjärrstyrs från ett landbaserat kontrollrum dygnet runt från avgång till ankomst.

Helt autonoma fartyg som planerar och genomför resan helt på egen hand med övervakning från land där operatören kan ingripa om det skulle behövas.

För att kunna göra det krävs full tillit till teknologin och systemen, säger Scott MacKinnon.

– Människan kommer att vara den primära beslutsfattaren med teknologin som stöd under en följd av år. Då hinner vi bli familjära med teknologins framsteg och få förtroende till den. System är generellt bra på förväntade problem, men när något totalt oväntat inträffar är människan bättre på att fatta beslut.

ett paradigmskifte



Under hösten 2017 körde Wärtsilä supplyfartyget *Highland Chieftain* utanför Aberdeen med en joystick och fartygets DP-system med ordinarie satellitkommunikation från sitt kontor i San Diego, Kalifornien. Foto Wärtsilä

Många parter är involverade och direkt berörda. Rederier, godsägare, försäkringsbolag, klassningssällskap, 1,5 miljoner sjömän, fackföreningar, lotsar och VTS och alla har intressen i och ansvar för den globala handeln.

Rolls Royce och Lloyds stora aktörer

Mycket forskning bedrivs i Norge och Finland, om än inte med fullskaliga fartyg, och inom begränsade testområ-

den med fokus på teknologin.

I ett vidare perspektiv är Rolls Royce och Lloyds de stora aktörerna som driver utvecklingen mot autonomi inom shipping. På rederierna arbetar många före detta kaptener, de funderar säkert på vart utvecklingen är på väg. Men klart är att shipping är i början av ett paradigmskifte med bilindustrin som drivande och i framkant med ökad autonomi, och idag är alla med på resan. Men syftet med ökad

autonomi varierar beroende på vem man pratar med:

”Ökad säkerhet, mindre besättningar minskar skaderisken ombord för det är farligt att vara på sjön, driften blir billigare utan besättning kontra besättningens kostnad är så liten att det inte lönar sig”. Men något entydigt svar är inte enkelt att få.

Kanske vill man helt enkelt utnyttja den nya tekniken bara för att den finns tillgänglig. **CH**

Redare tror fjärrstyrda fartyg dröjer

Wallenius och Stena-rederierna deltar i Lighthouse projekt och studie kring autonomi och fjärrstyrda fartyg. Att medverka som aktiva parter och förstå teknikutvecklingen och vart den är på väg är de viktigaste incitamenten.

GÖTEBORG NOVEMBER 2017

Fokus är att följa teknikutvecklingen, och att i första hand utveckla beslutsstöd för nautikerna. Först i en avlägsen framtid, när tekniska system harmonierar med säkerhet och regelverk, ser de möjligheter att minska besättningarna.

Harry Robertsson är teknisk direktör på Stena AB och ser paralleller med bilindustrins utveckling mot "drivers assist", att förarna får allt mer hjälp att fatta beslut av system som automatiskt korrigerar misstag från föraren. Samma förutsättningar vill Stena kunna ge sina besättningar.

– Vi vill se vad dagens teknik kan göra och vart den leder. Studien är i huvudsak tekniskt inriktad, men det betyder inte att vi har glömt besättningarna.



Harry Robertsson.
Foto Katja Andersson

Samtidigt råder det ingen brist på information på bryggorna. Med ytterligare information för vakthavande ökar risken för överinformation, och att tappa fokus på körningen. Ett problem Stena är medveten om och lyfter fram i samtal med sina leverantörer.

– Att sälla ut det som är väsentligt för varje situation är en av våra viktigaste frågor, och vi för en ständig dialog med besättningarna om det. Samtidigt utvecklas nya system inte av sig själv, det måste göras i samråd med dem som kan jobbet och känner till behoven, säger Harry Robertsson.

Förändring tar tid

All utveckling kanske inte är bra, eller för våra bästa intressen. Det gäller att skilja på hype och verklighet, vad som är vettigt eller inte och vilka steg som är realistiska att ta, tänker Martti Simojoki, marine superintendent på Wallenius Marine.

– Det ligger i allas intresse att förstå vart utvecklingen är på väg, att medverka i den, att vi kan bidra med synpunkter på vad som är bra och hållbart, och genomförbart, säger Martti Simojoki.

Idag är autonoma system oftast i form av beslutsstöd för att avlasta administrativt arbete och öka säkerheten. Obemannade, automatiserade och fjärrstyrda fartyg är något helt annat utifrån Wallenius definition. Förändringar görs inte från en dag till



en annan, även om det kan gå fort i vissa lägen. Men mindre besättningar är inget man behöver vara orolig för i morgon utifrån Wallenius perspektiv.

Stora utmaningar

Maersk Line, världens största containerrederi med 630 fartyg i trafik, ser ökad automatisering som en möjliggörare för ökad effektivitet, inte som ett sätt att minska besättningarna. För att nå dit behövs fartyg med kontinuerlig uppdatering av teknologi som förlitar sig på expertis och utbildade besättningar.

Rederiet ser stora utmaningar inom säkerhet, navigation och regelverk som måste vara lösta innan det är dags för dem att tänka på besättningslösa containerfartyg.



Martti Simojoki.
Foto Maria Mikko



Fjärrstyrda handelsfartyg. Illustration Rolls Royce

Fjärrstyrda fartyg känns avlägset

På Donsö i Göteborgs södra skärgård tycker Christian Nilsson, vd för Rederi AB Älvtank, att det vilar lite science fiction över tanken med självgående fartyg inom en rimlig närtid.

– Det är en sak att köra automatiskt mellan a och b med autopilot, det går säkert att lösa. Men allt annat som händer ombord på ett tankfartyg. Det ska lossas och lastas, allt maskinellt ska underhållas för att fungera och det arbetar besättningarna med hela tiden, det verkar helt enkelt inte realistiskt.

Autonoma stödfunktioner är redan verklighet, fjärrstyrda fartyg upplevs däremot som väldigt avlägset även om arbetet med *Yara Birkeland* fortgår och man har identifierat stegen, att köra med besättning, köra med fjärrkontroll och besättning ombord, och slutligen helt autonomt.

Befälhavaren ska ha befälet

För Stenas del är inga förändringar i arbetsorganisationen och ansvarsfördelningen aktuella. Befälhavaren är ansvarig och ska i alla sammanhang ha befälet. Däremot ska stödsystemen kunna underlätta och varna i en farlig situation och, om en reaktion uteblir, kunna agera genom att till exempel minska farten.

– Vi är inte där när det är aktuellt att fundera på förändringar i ansvarsdelen

mellan fartyg och land eller behov av nya kompetenser. Det finns heller inga funderingar på att minska besättningarna varken på bryggan eller i maskin, säger Harry Robertsson.

De senaste två årens teknikutveckling i Wallenius flotta består bland annat av full ECDIS med papperslösa bryggor på alla fartyg world-wide. Nu tittar man på elektroniska loggböcker som nästa steg.

Ett viktigt tekniksteg är STM, Sea Traffic Management, ett projekt där Wallenius är näst största deltagare och bygger på öppen ruttinformation mellan fartyg och VTS, och ses som en förutsättning för ökad automatisering.

Risker och möjligheter

Juridiskt och ansvarsmässigt finns olika uppfattningar om framtida utmaningar för bemanning och regelverk. När HSF introducerades fanns ingen HSC-kod, den klubbades igenom i IMO mycket snabbt under fartygens byggnadstid. Motsvarande kan komma att ske med nya definitioner av dagens regler. Då skulle ansvaret kunna överföras från en människa/befälhavare till ett system som ansvarar för att funktioner, till exempel utkik och undanmanövrar, sköts på ett korrekt sätt.

– Det förutsätter att systemet garanterar att det uppfyller regelverkets krav.

Enligt juridisk expertis skulle ansvaret då kunna övergå till produktansvarslagen, och i slutändan till leverantören av systemet. Med ett traditionellt IMO-synsätt tar det givetvis längre tid. På samma sätt kan man tänka sig ansvarsfördelningen mellan fartyg och en landcentral, eller med ett 12/12 system med aktiv brygga avlöst av ett system halva dygnet. Det här är tankar och funderingar som innehåller både risker och möjligheter. Befälhavaren är ansvarig tills denne blivit avlöst. Samtidigt kan det finnas en juridisk möjlighet att lämna över ansvaret till ett system, eller en person i land. Det är väldigt intressanta frågor och mycket viktigt att finna var gränserna går, säger Martti Simojoki.

Går mot stora förändringar

Även maskinrummen går mot ökad grad av autonomi, bland annat för att förutse underhåll med hjälp av tekniken och kunna köra långt utan att riskera haveri. Det arbetet sker tillsammans med leverantörerna och i samtal med klassnings-sällskapen.

Utvecklingen går mot stora förändringar inom sjöfarten. När de kommer att bli verklighet beror på vem man frågar. Uppenbart är att inga av dagens tekniska ideér och förslag på lösningar är något som de svenska rederierna ser som omedelbara möjligheter. **CH**

Hot mot jobb och säkerhet?



Process och systemövervakare på framtida autonomt fartyg. Illustration Rolls Royce

Närmare 900 nautiker och maskinbefäl från tolv länder i tre världsdelar har deltagit i Nautilus Internationals enkät om autonoma/fjärrstyrda fartyg.

GÖTEBORG NOVEMBER 2017

Drygt hälften av deltagarna är befälhavare eller tekniska chefer. Utöver dem har alla grader och grupper av befäl, lotsar samt kadetter, kokkar, båtsmän med flera deltagit. De representerar offshorebranschen, container, tunglyfts, kryssnings- och passagerarfartyg, bogserbåtar, tankers och vindkraftssupport.

Många ser fördelar med en ökad automation, främst för att avlasta administrativt arbete, minska trötthet genom support för vakthavande och för att minska farligt och smutsigt arbete ombord.

Men nästan 84 procent ser på automation som ett hot mot arbetsstillfållen. Drygt 85 procent ser fjärrstyrda fartyg som ett hot mot säkerheten, nästan lika många är negativa till ökad autonomi med syfte att öka säkerheten.

Faktorer som oroar

Risken för att tekniska komplexa system kan haverera är ett återkommande tema, samt att oförutsedda och komplexa händelsekedjor av fel kan uppstå. Det, och att initialt små, till synes enkla, problem snabbt kan trappas upp och bli omfattande akuta nödlägen som kräver omedelbara ingripanden på plats är faktorer som oroar.

Även om en stor del av de medverkande är kritiska till befarade risker med automation och fjärrstyrda fartyg är man positiv till ny teknik. Drygt hälften ser tekniken som en möjlighet att öka säkerheten på fartyg med besättning. Det är först när tekniken tar kontroll över människan som det börjar bli riskfyllt.

Acceptera och lära sig

Men att ny teknik som ersättning för sjöfarare generellt skulle gynna branschen

är de svarande tveksamma till, 67 procent tror inte det.

Som rekommendation till sina fackliga företrädare menar 72 procent att den största aktiviteten bör vara att jobba mot obemannade fjärrstyrda fartyg. En föreslagna strategin är att acceptera ökad automation, lära sig den från grunden och göra sig oumbärlig. **CH**



Anser du att automatisering hotar jobben inom sjöfarten?

Svårt med autonoma maskinrum

Foto Annika Hjerpe

Mikael Huss. Foto Annika Hjerpe



– All ny lagstiftning, och alla nya regelverk måste vara på plats innan man börjar köra autonoma/fjärrstyrda fartyg utan besättning. Och de som fjärrstyr fartyg från land ska ha samma behörighet som om de varit ombord, säger Mikael Huss, vd i Sjöbefälsförbundet.

STOCKHOLM NOVEMBER 2017

Medan rederier och leverantörers fokus är på tekniska frågor tänker Sjöbefälsförbundet och ITF tvärt om.

Att teknik och kringutrustning i princip redan är på plats, medan allt övrigt – besättningar, behörigheter, certifiering, backup ombord, juridik, ansvarsfrågor och regelverk – inte är i fas överhuvudtaget.

– Vi menar att dessa frågor måste vara lösta innan man börjar fundera på att bygga fjärrstyrda fartyg, och att det måste finnas en ersättning klar till dagens besättningar. Vi inser att utvecklingen är svår att stoppa, och att den kan komma snabbt i inhemska vatten, men att det kommer ta längre tid på internationellt vatten med tanke på internationell sjö rätt och trögheten inom IMO, säger Mikael Huss.

Sjöfarten global arbetsmarknad

Det finns totalt cirka 1,5 miljoner sjöfarare, befäl och manskap. Genomsnittsbesättningen är 15–20 personer som arbetar 1/1-system, i snitt drygt 30 per fartyg. Samtliga är nyckelpersoner i den globala världshandeln där uppskattningsvis drygt 90 procent av alla varor någon gång har transporterats på ett fartyg. Till exempel har nio av tio par strumpor åkt båt. Detta är en stor pedagogisk uppgift att föra fram, och är viktigt att ha i bakhuvudet.

För att möta de framtida utmaningarna samarbetar Sjöbefälsförbundet med Nordisk Fartygsbefälkongress, Nord-

iska Maskinbefälsfederationen. Internationellt med ETF och ITF, med Nautilus International och i kontakter med IFSMA och förstås även med SEKO, som organiserar manskap på svensktflaggade fartyg och genom TAP-avtal.

– Vi ser vart utvecklingen är på väg och vill vara delaktiga i den och föra fram våra synpunkter. Sjöfarten är en allt mer global arbetsmarknad, då är ITF en given part där vi tror att de stora frågorna kommer att föras. Det är mycket spekulationer om framtiden men ingen kan förutse hur den kommer att se ut, eller vilka grupper som kommer att mönstras av, säger Kenny Reinhold, ordförande och ombudsman på SEKO-Sjöfolk.

Autonoma fartyg dyra att bygga

Tillsammans med ITF planerar Sjöbefälsförbundet att agera på olika sätt i olika forum. Bland annat i IMO inom STCW genom att presentera information om kostnader för autonoma/fjärrstyrda fartyg i förhållande till konventionellt byggda. Söka argument mot förväntade fördelar med autonoma fartyg, och ta fram statistik över hur ofta besättningarna har räddat fartyg när tekniken gått fel.

– Förespråkarna hävdar att den mänskliga faktorn står för närmare hälften av alla olyckor till sjöss och att om man tar bort besättningarna kommer olyckorna att minska. Men alla gånger en besättning har förhindrat olyckor och personskador på grund av tekniska fel och räddat fartyg ur

en skarp situation är inte lika redovisat, säger Mikael Huss.

– Vi tittar också på kostnadsdelen och förstår inte var vinsten ligger. Autonoma fartyg blir dyrare att bygga, och sannolikt mycket dyrare än besparingen av kostnaden för en besättning. Som vi ser det flyttar man helt enkelt kostnaden från fartyget till kontoret i land, och det är ju ingen vinst. Vem ska vara ansvarig? Kan man överlåta ansvaret till ett system, eller ett landbaserat center? En viktig fråga som kräver en djupare genomlysning.

Idag har offshorefartyg, bormningsriggar med flera inte sällan två befälhavare, två tekniska chefer och dubblad besättning även på andra poster som har roterande ansvar på respektives vakter. Därifrån till att överlåta ansvaret på ett system är steget långt.

Mänskligt öga behövs ombord

Medan dagens fokus ligger på framförandet av fartygen ser Mikael Huss större svårigheter med autonoma och fjärrstyrda maskinrum. Samtidigt visar leverantörer på allt längre underhållsintervaller och servicefria körtider. Framförallt oceangående linjer kan, om de litat på sina leverantörer, vara snabbt ute med automatisering och ha en teknisk besättning som väntar vid kaj för service.

– Vi har gjort en skillnad mellan bryggan och maskin och tror att den nautiska delen, att köra fartyget, är lättare att flytta iland än uppgifterna i maskinrummen. Utan maskinpersonal krävs renare och dyrare bunkerolja samt bättre och dyrare smörjolja för att garantera driften. Dålig bunker och plast har satt igen många bränsle- och kylsystem. Därför kommer det sannolikt att krävas folk i maskin för att få maskinsystemen att fungera, särskilt vid längre resor. Vid en brand behövs också ett mänskligt öga ombord för att kunna göra riktiga bedömningar. Jag tror att de sista som lämnar fartyget är en elektroingenjör och ett maskinbefäl eller en motorman. **CH**

Ut ur historiens skuggor

Nu träder kvinnorna fram ur historiens skuggor, en ny utställning på Vasamuseet visar att de hade en starkare ställning i sjöfarten än som tidigare varit känt. Kvinnor påverkade utvecklingen, var skeppsredare och skeppsbyggare och klev ombord på skeppen tillsammans med männen.

TEXT CURT ISAKSSON

FOTO ANNELIE KARLSSON/STATENS MARITIMA MUSEER.

STOCKHOLM OKTOBER 2017

Utställningen "Kvinnorna – alltid närvarande, sällan sedda" finns i entréplanet i en av museets många salar. Med hjälp av filmsekvenser, bärgade föremål från *Vasas* vrak och korta inspelade föreläsningar av olika forskare kliver besökaren in i 1600-talets värld.

Lisa Månsson är chef på Vasamuseet. Hon framhåller att utställningen långsiktigt kommer att påverka arbetet på hennes museum.

Synliggöra kvinnorna

Utställningen hade vernissage i våras och pågår i två år. Men detta är samtidigt startskottet för en genomgång av hela museet och en inventering av alla föremål från *Vasa* för att synliggöra kvinnorna och deras arbete och liv. Detta blir möjligt med hjälp av de senaste rönen inom forskningen, poängterar hon.

Nyinspelade filmsekvenser har en central roll i utställningen. En av dessa berättar om skeppsgården i Stockholm, där *Vasa* byggdes. I centrum av denna historiska scen finns en man och en kvinna som diskuterar livligt samtidigt som de argumenterar med bestämda gester.



Med hjälp av kraniet från den kvinna som döpts till Beata har ansiktet rekonstruerats. Rekonstruktionen finns med på utställningen.

Kraniet efter den unga kvinna som hittades ombord på *Vasa* och som fått namnet Ylva. Könstillhörigheten kan bland annat bestämmas med hjälp av kraniets och bäckenets form.

Skeppet Vasa och museet

Regalskeppet *Vasa* sjönk på sin jungfrufärd efter en sjömilns resa den 10 augusti 1628 vid inloppet till Stockholm. I början av 1960-talet bärgades vraket från havsbotten och på morgonen den 24 april 1961 bröt skeppet vattenytan inför en stor publik.

Det nuvarande Vasamuseet invigdes 1990 och är i dag ett av Sveriges och Skandinavien mest besökta museer, med långt över en miljon besökare varje år. I år slogs nytt publikrekord med 750.000 besökare under de tre sommarmånaderna.

Kvinnor och män arbetar tillsammans på en av Sveriges största arbetsplatser.

Cirka 80–85 procent av besökarna på vårt museum är inte svenskar och vår hemsida finns på 39 språk. Därför är det naturligt att vi nu inte bara berättar med hjälp av text och ord utan också använder visuella uttrycksmedel, framhåller Lisa Månsson.

Borgerliga ideal

Mirja Arnshav är intendent på Statens maritima museer och har arbetat som forskningssamordnare för denna kvinno-utställning.

När den historiska vetenskapen etablerades på 1800-talet skulle kvinnorna enligt borgerliga ideal inte vara särskilt aktiva på arbetsmarknaden. *Vasa* bärgades i början av 1960-talet när vårt samhälle präglades av ett hemmafruideal. Allt detta har påverkat historieskrivningen om sjöfarten på 1600-talet, berättar hon.

På en rundvandring i museet visar Mirja Arnshav exempel på hur kvinnornas arbete förminskats i museets basutställning.

I ett hörn av entréplanet visar en pappmodell hur en sjöman med stor aptit slevar i sig ärtor, som på 1600-talet var

basföda på fartygen. Alldeles bredvid denna måltid finns en modell som illustrerar hur kvinnor bereder lin för tillverkning av skeppens segel och sjömannens skjortor. Dessa flitigt arbetande kvinnor framställs i mycket liten skala i jämförelse med den hungrige sjömannen.

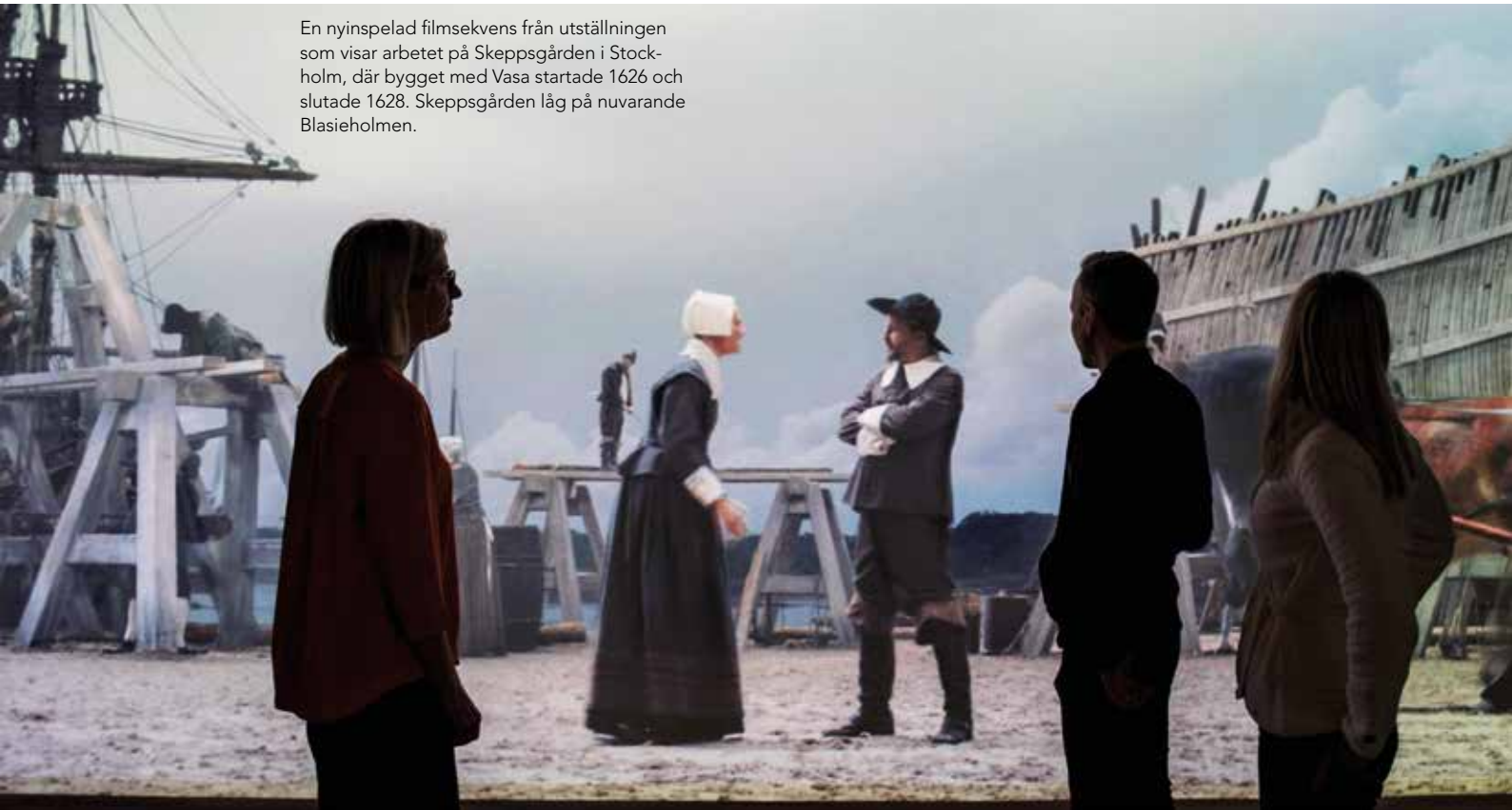
Tomhänt kvinna

I museet finns också en illustration av en köksträdgård med örter som användes i kosthållet på fartygen. Männen gräver och krattar och är utrustade med olika arbetsredskap. Den enda kvinnan i trädgården är tomhänt och det är omöjligt att förstå vad hon egentligen sysslar med.

För att tolka bevarade källor krävs kunskaper. På 1600-talet skrev gifta kvinnor ofta mannens signatur när de undertecknade olika dokument. Ordet hustru var inte bara en benämning för ett civilstånd utan också en karakterisering av en ansvarsfull och betrodd person. Äktenskapet var en arbetsgemenskap, där man och kvinna tillsammans utförde olika arbetsuppgifter, berättar forskningssamordnaren.

Enligt 1600-talets lagar och bestämmelser dominerade männen. Männen skulle styra och ställa och kvinnorna tåga i församlingen. Men verkligheten var annorlunda.

En nyinspelad filmsekvens från utställningen som visar arbetet på Skeppsgården i Stockholm, där bygget med Vasa startade 1626 och slutade 1628. Skeppsgården låg på nuvarande Blasieholmen.



Kvinnor fick egentligen inte vittna i rättegångar, men protokollen visar att de ändå kallades till domstolen. Enligt ett dokumenterat bråk på ett örlogsfartyg fanns en ogift kvinna ombord. Detta var inte tillåtet, men inga myndigheter protesterade.

1600-talet var ett krigiskt århundrade. Männen försvann från Sverige till slagfälten ute i Europa och kvinnorna tog över ansvaret för verksamheten hemma. I samhället fanns i praktiken inga skarpa gränser mellan män och kvinnor. Det viktiga var att arbetet blev gjort, förklarar Mirja Arnshav.

Kungligt besök

Utställningen berättar om Margareta Nilsdotter. Hennes make, skeppsbyggmästaren Henrik Hybertsson, hade avlidit och hon blev chef på skeppsgården där *Vasa* byggdes. I gryningen den 28 januari 1628 besökte kung Gustav II Adolf varvet. Nilsdotter informerade majestätet om samarbetet med bland andra sågare, timmermän, målare, smeder, repslagare och segelsömmare, samt kontakterna med leverantörer av byggmaterial.

Timret kom från gods och herresäten i Sverige och länderna runt Östersjön. När "herrarna" vid dessa egendomar dog tog

änkorna över. Utställningen berättar att Brita Gustavsdotter Båth på Ångsö slott vid Mälaren var en viktig leverantör av virke till *Vasa*.

Maria Sofia de la Gardie var på 1600-talet en mäktig aktör i det svenska näringslivet och engagerad i sjöfarten. Hon var delägare i Västerviks skeppskompani, i mitten av 1600-talet Sveriges största rederi, och tecknade aktier i Svenska Afrikanska Kompaniet, som bedrev handel med den svenska kolonin i Västafrika.

Margareta Nilsdotter, Brita Gustavsdotter Båth och Maria Sofia de la Gardie tillhörde alla samhällets översta skikt. Men utställningen berättar också om namnlösa kvinnor som tillhörde folkets breda lager.

Vasas kvinnor

Ombord på *Vasas* vrak, eller alldeles intill fyndplatsen, påträffades kvarlevorna efter cirka 15 individer och expertisen har nu konstaterat att två av dessa var kvinnor och har döpt dem till "Beata" och "Ylva".

En urgröppning i en tand på Beata kan vara ett indicium för att kvinnan var sömmerska och därför många gånger hade nål och tråd mellan tänderna.

Bland föremålen på utställningen finns

31 öre i kopparmynt och resterna av ett par läderskor, som påträffades intill kvarlevorna av den unga kvinnan Ylva. Hon har ett brott på överarmsbenet, men frakturen är läkt.

Självständiga i arbetslivet

Enligt analysen av benvävnaderna till skeletten har både Beata och Ylva låga kopparvärden, vilket visar att de månader före förlisningen led av undernäring.

De knapphändiga uppgifterna om *Vasas* kvinnor inbjuder till mer eller mindre kvalificerade gissningar. Vad drömde kvinnan med den urgröpta tanden och flickan med kopparmynten om? Hade Beata och Ylva plågats av fattigdom och trodde de att livet ombord på regalskeppet skulle ge trygghet?

Högst upp på akterspegeln till *Vasa* finns en skulptur som visar hur Gustav II Adolf kröns av två sagoväsen. Den unge kungen breder i en beskyddande gest ut armarna över sina undersåtar. Sex av de elva skulpturer som representerar det svenska folket är kvinnor.

På 1600-talet hade kvinnorna på många sätt en starkare position och var mer självständiga i arbetslivet än långt in på 1900-talet, sammanfattar Mirja Arnshav. **C I**

Paradigm shift is coming

The concept of autonomous ships includes everything from technical solutions for decision support to automatized self-driving ships. There are many thoughts and visions about future opportunities with the help of this technology, as well as questions and doubts.

TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

To realize the thoughts about autonomous ships a lot of work is required on many levels; about law and responsibility and by the International Maritime Organization (IMO). The changes can be quicker within territorial borders of countries, but in a global perspective the crews will remain for a long time. On certain types of vessels, such as ROPAX ferries and cruise ships, the crews will probably remain forever.

Old technology

The technology with remote controlled vehicles and vessels has been used for a long time in many contexts. Wärtsilä ran in the fall of 2017 the supply ship *Highland Chieftain* outside Aberdeen from its office in San Diego, California.

In Norway the container ship *Yara Birkeland* is being constructed. It can already in 2020 be the first fully electric

and autonomous container ship in liner traffic in Norwegian territorial waters. The ship has a totally autonomous logistics chain, that is loading and unloading its 120 TEU on its own.

Security and responsibility

Some wise guys think that remote controlled ships will be a reality within a few years, but much work remains to find the right combinations of autonomy and remote control, that are accepted in terms of law and responsibility.

A report from Lighthouse in Gothenburg describes different combinations of autonomy, see fact box, and gives proposals for ways to proceed.

The report describes the technology of the autonomous ships.

However very little is written about safety-, legal- and responsibility issues, and in principle nothing about the crews, future needs of competence, or the competence of those running the ships from land.

Maybe in 50–60 years

The technology, now in focus, is probably the slightest problem. To adjust technology to humans and to create trust in it is more difficult.

“Safety will be the most important feature when we start to include humans, passengers, products and social benefits in the concept of autonomous ships.

Most important is to be able to rely on technology”, says Scott MacKinnon, professor at the Department of Mechanics and Maritime Sciences/Human Factors at Chalmers University of Technology.

He supposes that total autonomy can be a reality at first within 50–60 years, when ports and other parts of the transportation chain are integrated. Meanwhile the trend is towards smart ships and a gradual adjustment to a new technology, where man can create a mental model of his own.

“On the bridge we look around, observe the surroundings, the weather and other circumstances of importance. After that we look at the radar, ECDIS, AIS and other instruments, which help us to interpret and confirm the visual image. In the future reality is observed with the help of different digital systems. This is not how we normally value reality. To be able to do this a total trust in technology is demanded”, says Scott MacKinnon.

“For many years man will be the primary decision maker with technology as support. We can be familiar with the progress of technology and gain confidence in it.”

A lot of research

Many parties are involved and directly concerned: shipping companies, owners of goods, insurance companies, classification societies, 1,5 million seamen, trade unions, pilots and VTS. They all have interests in global trade and are responsible for it.

A lot of research is executed in Norway and Finland, although not yet with ships in full scale and within limited testing areas with focus on technology. In a wider perspective Rolls Royce and Lloyds are the major operators to move the development forward towards autonomy in shipping.

Many former sea captains on shipping companies surely reflect on the direction of the development. But clearly shipping is at the beginning of a paradigm shift with car industry at the forefront as a driving force, and today everyone is involved in the process. But the purpose of increased autonomy varies, depending on who you are talking to, explanations such as:

“There will be an increased safety, because smaller crews reduce the risk of injuries on board. The operation becomes cheaper without a crew, but the cost of the crew is so small compared to the cost of the new technology, that it won't pay off.” However, it is not easy to get an unambiguous answer.

Perhaps you just want to use the new technology because it is available. **CI**

The concept of autonomous ships can be used in the following combinations:

Smart ships with automatized systems for decision support, helping the crews with watchkeeping and to discover deviances.

Convoys corresponding to the “platooning” in car industry. A manned ship in the lead is communicating its activities to the following unmanned vessels.

Ships with low manning, with twelve hours watchkeeping and twelve hours running of a system, or the running/responsibility handed over to a land-based control center.

Ships manned from quay to open water, where they are remote controlled, until they approach coast and are manned the last part of their ways to quay.

Unmanned ships remotely controlled around the clock from a land-based control center, from departure to arrival.

Completely autonomous ships planning and making their trips entirely on their own with surveillance from land, where the operators if necessary can take action.

This is a translation of the article
on page 22–23.

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår hemsida, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16. Lottningen för vintern 2017-2018 är nu klar och alla som anmält intresse har meddelats. Lediga veckor finns på hemsidan.



TEGEFJÄLL

Huset ligger mitt emellan Åre och Duved, har två lägenheter med plats för 8 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
17–49	2 000 kr
50–52	5 000 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	3 500 kr
17–49	2 000 kr
50–52	3 500 kr



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

På Kamrerarvägen 10-12 i Hägersten i sydvästra Stockholm finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det fem sängplatser. Kompletta sängkläder plus två handdukar per person ingår, men debiteras med 75 kr per person (100 kr om ingen är medlem).

	Rabatt	Ej rabatt
Weekend 2 nätter	750 kr	1 000 kr
Dygn söndag–torsdag	500 kr	750 kr
Vecka max 7 nätter	1 750 kr	2 500 kr

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



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	3 500 kr	5 000 kr
17–49	2 000 kr	3 000 kr
50–52	3 500 kr	5 000 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 just nu 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

Mats Johansson – 08-518 356 40

Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

(föräldraledig)

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Margaretha Norling – 08-518 356 90

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Sherly Joseph – 08-518 356 75

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Lokka – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.

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

Kungsporsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Wavelink Försäkringsförmedlare

– www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

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!

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

Jörgen Karlsson (kont p), tel 0733-32 25 01
e-post jorgen.karlsson@affarsverket.se

A P MØLLER-MÆRSK

Johan Juhlin (kont p), Kungs Husby 65, 745 99 ENKÖPING
tel 0171-871 42, 0704-22 53 67, e-post johan.juhlin@live.se

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

John Borgman, Lindforsgatan 16, 256 54 RAMLÖSA
tel 0736-56 49 14, e-post auroraklubben@scandlines.se

BLIDÖSUNDSBOLAGET

Erik Åkerman (kont p), tel 0705-66 10 94
e-post erikakerman@hotmail.com

DESTINATION GOTLAND

Annelie Hamberg, tel 0702-22 83 77
e-post SBF.Klubbordforande@destinationgotland.se

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kont p), Rostock 230, 442 91 ROMELANDA
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kont p), Anders Ståhls väg 9, 271 57 YSTAD
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

Vakant

ECKERÖLINJEN

Joakim Nordberg, Nötövägen 189, AX-22710 FÖGLÖ, Åland
tel 00358 407 164 716, e-post Fortroendeman@eckerolinjen.ax

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kont p), Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kont p), Fleringe Hau 647, 624 60 LÄRBRO
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Benjamin Kullenberg, tel 0431-41 05 30, 0736-17 08 44
e-post bk@ektv.nu

FLOATEL ENDURANCE

e-post sbfendurance@gmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Anders Uller
e-post sbfsuperior@gmail.com

FLOATEL VICTORY

Patrik Sundquist
e-post sbfvictory@gmail.com

FÄRJEREDIET/TRAFIKVERKET

Erling Borg, Solumshamn 237, 871 66 Härnösand
Arbetstelefon 072-713 01 79, e-post erling.borg@trafikverket.se

GOTA NETSS

Per-Johan Jonsson (kont p), Domherrevägen 9, 516 30 DALSJÖFORS
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post johanjonsson72@telia.com

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

John Erixon (kont p), Hagarnevägen 39 D, 451 33 UDDEVALLA
tel 0522-821 18, 0735-02 92 51, e-post John.Erixon@yahoo.com

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

Sture Axelsson (kont p), Bäckäng, Aplagården, 519 97 ÖXNEVALLA
tel 0707-77 54 68, e-post sture.axelsson@hotmail.se

ORNÖ SJÖTRAFIK

Johnny Karlsson (kont p), Djurgårdsvägen 51, 132 46 SALTSJÖ-BOO,
tel 08-715 30 59, e-post alfageln@telia.com

ORUST MARINE RECRUITMENT

Christopher Nislander, Runebergsgatan 1, 114 29 STOCKHOLM,
tel 0708-39 35 59, e-post christopher.nislander@gmail.com

RESSEL

Jesper Löngren (kont p), Snödropsgränd 6, 194 68 UPPLANDS
VÄSBY, tel 0734-42 44 53, e-post jesper.longren@gmail.com

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

SKÄRGÅRDSBOLAGET AB

Daniel Almgren
tel 070-7446986 e-post daniel.almgren@comhem.se

STENA LINE

Sandro Chiesi, tel 0704-85 95 95 0707-67 14 53
e-post sbf.ordforande@stenaline.com, alessandro.chiesi@stenaline.com

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Jesper Löngren (kont p), Snödropsgränd 6, 194 68 UPPLANDS
VÄSBY, tel 0734-42 44 53, e-post jesper.longren@gmail.com

STRÖMMA

Thomas Ravald (kont p), Ervallakroken 23 n b, 124 66 BANDHAGEN
tel 0733-99 90 56, e-post thomas.ravald@hotmail.com

STYRSÖBOLAGET

Bengt Gollungberg, Vildkaprifolen 9, 423 33 TORSLANDA
tel 031-56 33 53, 0707-34 71 80, e-post bengt.go@spray.se

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Stefan Wengelin, tel 070-6529653
e-post isbrytarflottan@outlook.com

SVITZER SVERIGE

Daniel Magnusson
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 gretel.aronsson@tallinksilja.com

TT-LINE

Jens Sandin, Ekedalsvägen 5, 373 72 Jämsjö
tel 0708-43 65 65 e-post jenssandin@hotmail.com

TÄRNTANK

Bert Dahlberg (kont p), Box 4120, 227 22 LUND
tel 046-32 07 40, 0708-32 07 50, e-post bert.dahlberg@pbhome.se

WALLENIUS

Vakant

VIKING LINE

Ralf Karlsson (kont p), Tvärgränd 1, AX-221 00 MARIEHAMN, Åland
e-post ralle@aland.net

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

Patrik Norgren (kont p), Fjären, 893 99 ULVÖHAMN
tel 0660-22 40 24

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

Per Ishøy (kont p), tel 0733-27 77 48
e-post perkais@hotmail.com

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Ida Wikström, Lindholmsallén 29, 417 53 GÖTEBORG
tel 0738-04 89 00, e-post idawik@student.chalmers.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Johan Sjöstrand, Djurängsvägen 72B, 393 54 KALMAR
tel 0705-73 90 80, e-post j.sjostrand@me.com

70% för 0 kr.

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



Propeller-smycke

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



Stor propeller

i rödguld ca 4,8 gram 4 755:-
i vitguld ca 5,2 gram 5 725:-
i silver 750:-

Liten propeller

i rödguld ca 2,8 gram 2 775:-
i vitguld ca 3,4 gram 3 745:-
i silver 550:-

För vidare info och beställning se www.thim.n.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 5 796:-
Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 5 060:-



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

Studiestipendium

Sjöbefälsföreningen erbjuder studerandemedlemmar som genomgår den fyraåriga utbildningen ett stipendium på 2 250 kronor i månaden under viss ombordpraktik. 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 DECEMBERKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 8/2017

	→	D	MÖN KÄRE	MARAZZI TRÖSKA EN GANG STÄMMAN	P	K	BOTAT	R	SADAN STYR	T	SNET MÄN KÖRT VITTRÖ LAD
	R	E	S	T	A	U	R	E	R	A	T
	Ä	V	E	N	VÄTT VÄTTEN	ARTIGST MED SLUTTER	G	A	R	Y	
	G	R	A	N	N	VÄXT VASSA KANTEN	I	S	O	P	
	P	R	O	B	L	E	M	A	T	I	
	B	A	T	R	I	G	G	BETA- LADDES	BREV AVRUND- NING	P	S
	V	A	F	G	E	M	A	K			
	D	Ä	R	E	F	T	E	R	S		
	G	E	L	I	N	L	A	S	A		
	S	A	M	D	A	L	A	R	A		
M	E	D	H	Ä	S	T	O	C	H	S	
L	A	G	L	I	G	T	A	K	T	R	
S	T	A	L	J	U	V	E	R	S	M	
A	T	T	R	I	B	U	T	A	R	U	
L	Y	K	A	L	E	N	S	A	D	L	
V	I	S	I	O	O	B	S	C	E	N	
N	A	C	K	K	N	U	T	A	R	L	
D	I	U	S	T	U	D	S	A	R	E	
O	N	L	I	L	A	E	L	D	R	O	
Ö	R	G	E	L	V	A	N	A	N	E	

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

**Olof Eriksson
Mariehamn**

**Eva Björk
Vassmolösa**

**Ingvar Andersson
Färjestaden**

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefälen gratulerar!

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

med Sjöbefälsföreningens logotyp.
Finns i modellerna "Ladies" och "Unisex".
Dammodellen är insvängd i midjan och
liten i storlek. Stl S-XL. Unisexmodellen
är rak och ordinär i storlek. Stl S-XXL.
Pris: 125:- inkl. frakt.



Svart ryggsäck

med Sjöbefälsföreningens logotyp.
Ryggsäcken har två fack, varav ett med
innerfickor.
Pris: 100:- inkl. frakt.



Svart mössa

med Sjöbefälsföreningens logotyp
i brodyr. 100% akryl.
Pris: 50:- inkl. frakt.

Svart Keps

med Sjöbefälsföreningens logotyp
i brodyr. 100% bomull.
Pris: 75:- inkl. frakt.

**Beställ genom att betala in respektive summa på Sjöbefälsföreningens BG 332-1478.
Glöm inte att ange leveransadress, produkt samt modell och storlek på pikétröjan.
Varorna levereras med post.**