

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR3 APRIL 2017 ÄRGÅNG 6



TEMA NYA REGLER I SKÄRGÅRDSTRAFIKEN

Transportstyrelsens förslag hotar säkerheten

REPORTAGE FRÅN SVITZER

Uppdrag bogsering

SKÄRGÅRDSBOLAGET LIKVIDERAS

Den fjärde arbetsgivaren på ett år

CAREER EVENT

HÄR INVIGS STUDENTMÄSSAN

En lugn avtalsrörelse med Almega ledde till avtal

MAJ

Förhandlingarna med Almega, avseende löner och allmänna villkor för befälen som tjänstgör i skärgårdstrafiken, har just avslutats. Avtalen gick ut redan vid årsskiftet men parterna har inte haft någon brådska med att göra upp tidigare. För Almegas del därför att de har ett avtal med Svenskt Näringsliv att följa. Det så kallade industriavtalet, ett avtal som enligt den svenska modellen ska vara styrande för hela samhället. Industriavtalet förnyades den första april och blev denna gång



MIKAEL HUSS

treårigt med ett utfall på 2 procent årligen, samt en pott för en deltidspensionslösning på 0,5 procent under hela perioden. Totalt alltså 6,5 procent under tre år, det sista året är dessutom uppsägningsbart. Det betyder att facken kan begära omförhandling av villkoren det sista året om inflation eller andra omständigheter gör att utfallet känns för klen. Redan veckan efter industriavtalet var underskrivet gjorde Sjöbefälsföreningen upp med arbetsgivarna om ett treårsavtal som följer ramarna i industriavtalet. Utfallet det första året blir 2,2 procent från den 1 januari 2017. Våra befäl får alltså en retroaktiv lön för de månader som redan passerat innan rederierna hinner justera lönetarifferna. Det intressanta med vår uppgörelse är dock vad som kommer att hända under året. Tanken är nämligen att vi ska fortsätta förhandla. Båda parter har varsin yrkandelista om ungefär tio punkter som anses viktiga att driva. Nu vet vi att det finns en ram om 2,0 procent för år 2018 samt 2,3 procent för 2019. Dessa siffror blir då en stupstock. Kommer vi inte överens om något annat fram till den sista december 2017 så blir det 2,0 procent påslag den 1 januari 2018. Samma princip gäller under året 2018, vi har alltså 4,3 procent att förhandla om under perioden. Problemet vi har, och det är lika för båda parter, är att värdesätta våra yrkanden för att kunna köpa/sälja/byta dessa.

Sjöbefälsföreningen införde ett litet nytänkande avseende årets sammansättning av förhandlingsdelegationen. Den bestod nämligen av både skärgårds- och storsjöbefäl för att skapa förståelse mellan områdena. Det är ibland större skillnad på både avtalskonstruktion och kultur än vad en utomstående kan ana. Styrelsen, som är ansvarig om en konflikt skulle uppstå, består av en stor del storsjöseglare

vilket avspeglar sammansättningen av medlemskåren. Men de är inte alltid insatta i de problem som finns inom skärgårdstrafiken. Nu blev det ingen konflikt, men de inblandade upplevde att förståelsen och stödet under förhandlingarna låg på en hög nivå. Vi kommer att agera på samma sätt inför de stundande förhandlingarna med Sarf, vår arbetsgivareorganisation på storsjöavtalens område. Här kommer vi se till att även några av skärgårdsbefälen får uppleva andra problem och annan kultur än inom sitt eget område. Förhandlingarna med Sarf har endast påbörjats med så kallade kansliöverläggningar där vi diskuterar förutsättningarna för förhandlingarna.

På tal om kultur och problem kan ni i detta nummer av tidskriften läsa om RUBB, Regeringsuppdrag om Bemanning och Behörigheter. Även här handlar det om skärgårdstrafik och tankegångarna är att Transportstyrelsen i form av tillsynsmyndighet överlämnar en stor del av sitt ansvar till fartygsägare. Tyvärr är det endast en handfull av alla fartygsägare som i grunden är riktiga redare eller sjömän som verkligen är insatta i skärgårdstrafikens vardag. Vidare så tänker utredarna röra om rejält i behörighetsförordningen med dess krav på utbildning och praktikperioder. Vi upplever att det endast talas om lättnader i regelverken, Sjöbefälsföreningen är oroliga för att myndigheten smyger undan sitt ansvar och via fartygsägaren överlämnar detta till besättningen och befälhavaren. Både Seko och Sjöbefälsföreningen har mycket kompetenta personer som ingår i den arbetsgrupp som lämnar synpunkter till utredarna. Vi kan bara hoppas att utredare och beslutsfattare tar sitt förnuft till fånga och lyssnar på de som verkligen kan och har erfarenhet av skärgårdstrafik.



12



sjöbefälen Nr 3

04 Nyheter

Skärgårdsbolaget likvideras
Nytt skärgårdsavtal klart
Rapporteringen av olyckor ökar

10 Fackligt

Stig Gustafsson tycker till om LAS
Ordförande har ordet
Fråga ombudsmännen

12 Reportaget: Uppdrag bogsering

Johan Olsson på Svitzer hjälper fartyg in och ut ur hamn

16 Intervjun: Lucas Eriksson på Career Event

Han är nöjd med årets studentmessa

20 Tema: Nya regler

Mer ansvar på skärgårdsrederierna
Förslagen hotar säkerheten
Ska kontrollera sina egna fartyg

28 Kultur/historia: Brännölotsarna

Konkurrensen om jobben var stenhård

30 In English: New Rules

The proposal will risk sea safety for ships in coastal traffic



28



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 6 Utgivningsdag 5 maj 2017

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

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 2017

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

Framsidesbild Patrik Tränstad och Maria Olsson inviger Career Event. Foto: Sofi Cederlöf.

TS-kontrollerad upplaga 7 900 ex

MEDLEM AV 

Skärgårdsbolaget likvideras – nytt bolag tar över

I mitten av april kom beskedet att Skärgårdsbolaget 1 likvideras och avtalet med trafikförvaltningen sägs upp. Istället kommer trafiken att köras av Rederi AB Faludden, som har fått ett tidsbegränsat kontrakt.

– Det blir den fjärde arbetsgivaren för personalen på ett år, säger Daniel Almgren, klubbordförande i Rederi Faludden. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO BENKT LUNDGREN

STOCKHOLM APRIL 2017

Det har varit stormigt i skärgårdstrafiken i Stockholm det senaste året. De anställda i Stockholms Sjötrafik fick, efter att bussbolaget TRSM Group 1 vunnit upphandlingen i våras med det lägsta budet, byta arbetsgivare. Efter många turer med en ledning som saknade kunskaper om att driva sjötrafik, klev Gotlandsbolaget in. Den gamla ledningen sparkades ut men kvarstod som minoritetsägare och bolaget bytte namn till Skärgårdsbolaget 1. Men nu kom alltså besked om att Skärgårdsbolaget likvideras och trafiken tas över av Rederi AB Faludden, som dock är helägda av Gotlandsbolaget.

– För personalens del blir det lika bra eller bättre. De förra ägarna i TRSM är helt bortkuppade nu. De har ställt sig på tvären mot Gotlandsbolaget hela tiden. Så det är bra att de är borta. I övrigt blir det samma ledning idag som igår. Och Henric Cars har vi stort förtroende för, säger klubbordförande Daniel Almgren.

Har gått med betydande förlust

Enligt ett brev från Gotlandsbolaget till trafikförvaltningen, som Sjöbefälen har tagit del av, har Skärgårdsbolaget gått med betydande förlust och hade därför en extra bolagsstämma i februari i år. Där ska minoritetsägarna, det vill säga den före detta ledningen i TRSM som hade 44 procent av aktierna i Skärgårdsbolaget, ha begärt att Skärgårdsbolaget ska träda i likvidation eftersom de inte var beredda att skjuta till mer pengar. Gotlandsbolaget föreslår i brevet att trafiken ska tas över av

deras dotterbolag Rederi AB Faludden. De skriver att: "Rederi AB Faludden är beredda att, mot skälig ersättning som ger kostnadstäckning och ett mindre vinstpåslag, som en nödlösning genom ett nytt avtal åläggs att överta alla de åtaganden som åligger Skärgårdsbolaget enligt Korttidsavtalen och som Skärgårdsbolaget i övrigt har i förhållande till anställda och andra parter i samband med Korttidsavtalen."

Och enligt pressmeddelandet som skickades ut från Waxholmsbolaget så blir det nya avtalet 13 procent dyrare.

Starkt kritisk till upphandlingarna

Daniel Almgren är starkt kritisk till hur upphandlingarna har gått till.

– Trafikförvaltningen har försökt upphandla den här trafiken i ett decennium nu och de har misslyckats hela tiden. De har ingen uppfattning om vad det kostar

att driva den här trafiken och därför kan de inte värdera anbudet. Det har alltid varit personalen och passagerarna som får betala för detta, säger han.

– Gotlandsbolaget som arbetsgivare är bra, men som skattebetalare kan man fundera på om det är så bra med de här upphandlingarna. Det har kostat åtskilliga miljoner. Och det är lite märkligt att ett bolag som inte var med i upphandlingen nu driver trafiken ett år senare.

Men stämningen på arbetsplatsen beskriver han ändå som god.

– Operativt och arbetsmässigt är det bra i företaget. Vi har blivit lovade att inget ska förändras i det avseendet, det blir bara ett annat företagsnamn på lönespecen och andra mailadresser. Personalen är ganska luttrade. Det är ingen stor sak, vilket är konstigt, det borde det kanske vara.

Det tidsbegränsade kontraktet som Rederi AB Faludden har fått sträcker sig till den 15 oktober 2017. Efter det finns möjlighet att förlänga kontraktet till december 2018 eller att teckna avtal med en annan leverantör. Parallellt med detta pågår den ordinarie upphandlingen, som måste göras om efter ett antal överklaganden.

– Det är tråkigt, det kommer säkert att komma ett nytt gäng som inte vet vad det kostar att driva trafiken. För de som vet vad det kostar vinner inga upphandlingar, säger Daniel Almgren. **SC**



Nytt skärgårdsavtal klart!

Sjöbefälsföreningen har den 5 april undertecknat en överenskommelse med Almega avseende skärgårdsavtalen. Avtalet är treårigt med möjlighet att säga upp det sista året för omförhandling.

I botten ligger teknikavtalet/industriavtalet, men vi har kommit överens om att under året försöka värdesätta våra respektive yrkanden för att antingen köpa, sälja eller byta med varandra. I praktiken så betyder det att vi räknar upp lönetariffer och tillägg med 2,2 procent från den 1 januari 2017.

Läs mer om avtalet på vår hemsida, www.sjobefalsforeningen.se.

Farledsavgifter ska analyseras

De nya farledsavgifterna ska analyseras av Trafikanalys. Regeringen har gett dem i uppdrag att göra en miljökonsekvensanalys av Sjöfartsverkets föreslagna ändringar i farledsavgifterna. I uppdraget ingår att komma med förslag på "justeringar för att nå bättre miljö- och klimatnytta samt underlätta målet att flytta långväga lastbilstransporter till sjöfart".

– Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För det krävs att vi gemensamt arbetar aktivt för att minska utsläppen. En del i arbetet är att transporter måste användas på ett smartare och mer effektivt sätt, till exempel att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart, säger infrastrukturminister Anna Johansson, i ett pressmeddelande.

Sjöfarten saknas i vårbudget

Det är dåligt med sjöfart i regeringens vårbudget. Det skriver Sjöfartstidningen. På flera ställen nämns ambitionen att flytta gods från väg till sjöfart, men konkreta förslag saknas.

– Ecobonus är ett nytt djärvt grepp av regeringen för att faktiskt vidta åtgärder för mer gods sjövägen som vi naturligtvis välkomnar. Det hade också varit bra om regeringen använder det styrmedel som redan finns i form av den miljard de redan idag tar in i form av farledsavgifter när det gäller exempelvis att styra mot mer klimat- och miljönytta, säger Pia Berglund på Föreningen Svensk Sjöfart i en kommentar till Sjöfartstidningen.

"Gotlandsbåten" behåller svensk flagg mellan Finland och Estland

Sjöbefälsföreningen har tecknat avtal med Nordic HSC AB för katamaranen *Express*, som nu trafikerar Helsingfors-Tallinn åt Viking Line. Säsongen påbörjades den 10 april och avslutas i mitten av oktober. *Express* går under namnet *Viking FSTR*, men har tidigare kallats *Gotlandsbåten*, när hon gick mellan fastlandet och Gotland. *Express* kommer dock att behålla sin svenska flagg även när hon går mellan Helsingfors och Tallinn.

Avtal tecknat med Ballerina

Sjöbefälsföreningen har tecknat ett kollektivavtal med Rederi AB Ballerina. Avtalet gäller från och med den 1 augusti 2017.

Onlinekurs mot trakasserier

Nu har den nya onlinekursen mot trakasserier lanserats. Utbildningen har tagits fram för att öka förståelsen för vikten av likabehandling och hjälpa till att visa på var gränserna går. Målet är att alla som genomför utbildningen skall reflektera över hur de agerar och utifrån det stötta den utsatte samt sätta stopp för trakasserier. Kursen vänder sig till alla som arbetar inom sjöfarten, både ombord och i landorganisationen. Kursen går att ta del av på: <https://shipgaz.com/courses/likabehandling>



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 Sjöfartshotellens entré - **Hotellbokning** 08-517 349 80



Rapportering av olyckor ökar

Inrapporterade fartygsolyckor i europeiska farvatten ökar för femte året i rad medan antalet skadade sjömän ligger ganska stabilt runt 250 personer om året. Det visar den senaste olyckssammanställningen från EU:s sjöfartsmyndighet, Emsa. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO EMSA

STOCKHOLM MARS 2017

Sedan Lissabonbaserade Emsa 2011 började föra olycksstatistik har antalet inrapporterade händelser i europeiskt farvatten eller på europaflaggade fartyg i andra delar av världen, stadigt ökat. Framför allt är det de mindre allvarliga tillbudnen som blir fler, från cirka 750 stycken 2011 till nästan 2 000 år 2015. De svåraste olyckorna håller sig däremot på en ganska stabil nivå och utgör endast drygt tre procent av det totala antalet rapporterade händelser som 2015 var 3 300 stycken.

– Min bestämda uppfattning är att inrapporteringen ökar, inte antalet olyckor,

säger Patrik Jönsson på sektionen för statistik och analys vid Transportstyrelsen. Sedan 2011 är EU:s medlemsstater skyldiga att rapportera in till den europeiska sjöolycksdatabasen och det ser vi effekterna av nu. Olyckor inom kategorin mycket allvarliga har alltid rapporterats, kanske främst därför att de är så svåra att dölja.

Antalet omkomna steg

Antalet omkomna sjömän på lastfartyg steg kraftigt 2015 jämfört med året innan, från ett 40-tal till över 60 stycken. Ökningen kan dock härledas till en specifik olycka då rorofartyget *El Faro* sjönk utan-

för Bahamas kust under orkanen Joaquin i oktober 2015. Fartyget var visserligen amerikanskt men eftersom 5 av de totalt 33 besättningsmännen som omkom var européer har Emsa redovisat samtliga i sin statistik. Antalet skadade sjömän på lastfartyg ligger sedan 2012 relativt stabilt med runt 250 årligen. Även här syns en liten uppgång under 2015. Vanligaste skadeorsak är att man snubblar eller faller, därefter förlorad kontroll över en maskin eller ett verktyg. Flest personskador inträffar ombord på containerfartyg och därefter bulk och lastfartyg (general cargo) medan tanksegmentet uppvisar färre tillbud.

Felaktigt mänskligt handlande

Av fartygsolyckorna sker majoriteten i de trafiktäta farlederna genom Engelska kanalen, Östra Medelhavet och utanför Västafrikas kust. I svensk närhet är det framför allt i Öresund och farvattnen utanför Stockholm som flest olyckor sker. Den vanligaste olycksorsaken uppges i

APROPÅ BIRGER JARLS KONKURS:



Emsas olyckssammanställning vara felaktigt mänskligt handlande (62 procent) följt av felande utrustning (20 procent). Patrik Jönsson är dock kritisk till att Emsa pekar ut de ombordanställda som främsta olycksorsak.

– Det låter som att olyckor sker därför att besättningarna är inkompetenta, men vi menar att det istället handlar om att man ombord inte fått förutsättningar att lösa sina uppgifter. De kanske saknar rätt utrustning, utbildning eller har en organisation som inte fungerar. Idag tror många att automationen kommer att lösa allt, men det stämmer inte. Tänk hur många olyckor som skulle ha inträffat om det inte vore för att besättningarna lyckats förhindra dem.

Antalet förlista fartyg uppvisar stora variationer mellan åren. 2011 registrerades åtta fartyg som försvunna, året därpå var det endast ett som förliste medan det 2015 var fyra stycken. **LS**

Dramatisk man-över-bord-situation slutade lyckligt

En rysk man ur besättningen på lastfartyget *Prima Donna* föll överbord i mitten av april några mil utanför Simrishamn. Fartyget vände om, men lyckades inte få upp honom genom att kasta ner ett rep.

– Hur han hamnade i vattnet vet vi inte. Ombord på fartyget försökte de få honom ombord på olika sätt. De kastade livbojar i sjön och gav ner en tross till honom som han fick tag i. I samma veva blev han helt utmattad, säger Ulf Skog, Marine Manager på Prima Shipping, till Sjöfartstidningen.

En finsk överstyrman på fartyget tog då på sig en överlevnadsdräkt och hoppade efter personen. Han fick tag i honom och tillsammans vinschades de ombord. Överstyrmannen blev dock skadad, troligtvis brutna revben, och mannen som trillade överbord var kraftigt nerkyld och medvetlös.

– Han hade dålig andning och puls. Han hade då legat i vattnet i ungefär en och en halv timme, säger räddningsledaren Cecilia Wegnelius till Kvällsposten.

Båda fördes till sjukhus med helikopter. Några dagar senare kunde den ena lämna sjukhuset, och den andra har fått lämna intensivvården.

– Båda har jobbat länge för oss och är välkomna tillbaka i tjänst så fort som möjligt. Efter lite sjukledighet, förstås, säger Ulf Skog till Kvällsposten.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Svenska sjömän slavar i Nordafrika

Tillvaron på svenska fartyg var hård och många sjömän tillfångatogs och fördes till Nordafrika som slavar. För sin bok Saltets pris fick historikern Joachim Östlund Sjömanshusstiftelsens litteraturpris 2016.

När Joachim Östlund studerade reseberättelser från Osmanska riket hittade han plötsligt en märklig skildring från en dåtida språkforskare och orientalist, Johan Gabriel Sparwenfeldt. Sparwenfeldt återgav möten med svenska sjömän i Alger och Tunis som tillfångatogs och sålts som slavar på nordafrikanska marknadsplatser. Joachim Östlund började söka efter mer information och till sin förvåning upptäckte han att slavhandeln var ett omfattande problem under 1600- och 1700-talen. Fynden utmynnade i boken Saltets pris som beskriver en fängslande och tidigare okänd del av den svenska historien.

– Det handlar om uppemot 1000 svenska sjömän, från 14-åriga gossar till 60-åriga gubbar, som tillfångatogs av kaparskepp, säger Joachim Östlund. Men det exakta antalet känner vi inte till eftersom många svenskar jobbade på utländska fartyg och inte finns med i våra register.

”Man hade problem på de svenska skeppen med besättningsmän som rymde för att ta värvning på utländska fartyg”

För de tillfångatagna sjömännen väntade ett hårt liv. De såldes till högstbjudande och om de inte hade turen att bli friköpta av någon hemifrån slutade de sina dagar som gratis arbetskraft åt sina ”ägare”.

– Sparwenfeldt berättar hur de här sjömännen levde i misär och ungefär hälften av de som tillfångatogs dog, säger Joachim Östlund.



Sjöfarten är en fantastisk kunskapskälla, säger historikern Joachim Östlund.

Men inte heller livet ombord på de svenska fartygen var särskilt behagligt. Under de sex år Joachim Östlund arbetade med boken gick han igenom mängder av dokument med allt från personliga brev författade av sjömän och deras anhöriga till dagböcker upprättade av konsulter och myndighetskrifter. Genom dem framträdde bilden av ett slitigt, riskfyllt och lågbetalt arbete.

– Man hade problem på de svenska skeppen med besättningsmän som rymde för att ta värvning på utländska fartyg, bland annat för att få högre lön, säger Joachim Östlund.

Bokens titel, Saltets pris, syftar på själva handelsvaran som vid den här tiden var den stora drivkraften bakom fartygstrafiken på Medelhavet. Det åtråvärda saltet, förutsättningen för konservering av mat, intensifierade seglatserna till länder som Frankrike, Portugal, Spanien och Italien där de stora saltgruvorna låg. År 1697 fanns det hela 79 Spanienfarare enbart i Stockholm. 2016 fick Joachim Östlund Sjömanshusstiftelsens litteraturpris för sin bok.

joachim.ostlund@hist.lu.se



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2018

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 30 oktober 2017.

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

IMO varnas för brist på regler för autonoma skepp

Nio flaggstater vill få till en genomgång av regelverket för autonoma skepp. De har skrivit ett förslag till IMO:s maritime safety committee och varnat för den ökande utvecklingen av "smarta" fraktsystem. De menar att det finns ett behov av att utreda hur IMO:s regler ska tillämpas. Vissa länder har redan börjat utveckla nationella riktlinjer inom sina vatten. Men i takt med att antalet och storleken på autonoma skepp ökar så ökar också riskerna. I förslaget skriver de att faran är att fartygen tillåts operera "på ett oreglerat sätt som kan leda till negativa effekter på sjösäkerheten, och skyddet av den marina miljön". Länderna som står bakom förslaget är bland annat USA, Danmark, Finland, Estland, Norge och Sydkorea. Även fackförbundet Nautilus har valt att stödja förslaget. (TELEGRAPH)

Full kapten får böter

Den kapten på ett containerskepp som hade fyra gånger tillåten alkoholhalt när han greps i september förra året har nu dömts till böter på £1350. Kaptenen anmäldes av lotsen som kom ombord efter att ha känt att hans andedräkt luktade alkohol. Lotsen tog då kontroll över fartyget för att föra in det säkert till hamn. Kaptenen fick inte maximalt straff eftersom han är arbetslös efter att ha blivit avskedad från sitt rederi. (TELEGRAPH)

Nautilus Federation har fått sin 15:e medlem

Nautilus Federation, som Sjöbefälsföreningen är med i, fick precis sin 15:e medlem. Det är den franska fackföreningen FGTE-CFDT som representerar sjömän inom yacht-sektorn och på inre vattenvägar.

– Det är jättebra att få FGTE-CFDT ombord som medlem i Nautilus Federation-familjen, säger generalsekreteraren Mark Dickinson.

Nautilus Federation består av en grupp likasinnade fackföreningar som representerar yrkesverksamma inom sjöfart och inre vattenvägar. (TELEGRAPH)

Skadade korallrev

Indonesien har lämnat diplomatiska protester till Storbritannien efter att ett brittiskt-ägt kryssningsfartyg skadat mer än 13 500 kvadratmeter av ett korallrev när det gick på grund i West Papua-provinsen i mars i år. De indonesiska myndigheterna säger att de kommer att vidta rättsliga åtgärder mot ägarna och kaptenen på det bahamasflaggade fartyget. (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



MARINA LÄROVERKET

SJÖUTBILDNING

Vi utbildar dig i:

- CCM
- Medical Care
- Basic safety Training
- ROC-Radiokommunikation
- Säkerhetsutbildning inre fart

Samt refresh-utbildningar

Boende på vårt fartyg Viksten till bra pris

Marina läroverket Sjöutbildning | Tel 08-506 532 90
E-post sjoutbildning@klartskepp.se | www.sjoutbildning.se

LAS - en trygghet eller ett ok?

Arbetsgivarna hävdar ofta att LAS, lagen om anställningsskydd, inte är flexibel nog och att den är ett stort problem för arbetsgivarna. De menar också att anställningsskyddet var bättre före LAS. Juristen Stig Gustafsson reder ut vad som stämmer.

I samband med avtalsförhandlingarna kommer mer eller mindre regelbundet från arbetsgivarsidan attacker mot lagen om anställningsskydd (LAS). Man påstår att lagen inte är tillräckligt flexibel och att anställningsskyddet var bättre förr. Låt oss se hur det förhåller sig i verkligheten.

Svenskt Näringsliv (SN) har direkt eller indirekt – genom olika tankesmedjor bland annat Ratio – varit mycket aktiv i den debatt som på senare tid pågått om flexibilitet på arbetsmarknaden och påstådda effekter av LAS. I den debatten brukar ibland hänvisas till Saltsjöbadsavtalets regler från 1930-talet om uppsägning av anställning. Det påstås att den ordning som då tillskapades, och i stort sett oförändrad gällde fram till 1974 då LAS trädde ikraft, skulle vara bättre för alla parter än skyddsreglerna i LAS. Men den nostalgin har mycket litet med verkligheten att skaffa.

Starka motsättningar

En uppgift för näringslivsinriktad forskning som ideologiskt står SN nära – till exempel Institutet för Näringslivsforskning – har blivit att visa att ett lagstadgat anställningsskydd snarast är till nackdel för arbetstagarna. En sådan bild faller väl in i linje med den som arbetsgivarsidan alltid velat måla upp – LAS är arbetsgivarens värsta ok.

Hur såg då Saltsjöbadsavtalets regler ut? Avtalet – vars egentliga namn är Huvudavtalet – träffades 1938 mellan Svenska Arbetsgivareföreningen (SAF) och LO. Avtalet har tjänat som mönster även för de huvudavtal som i slutet av 1950-talet träffades mellan SAF-SIF och SAF-SALF

(Arbetsledareförbundet). Alla dessa förkortningar tillhör gårdagen och idag har vi istället SN och fackförbunden Unionen och Ledarna.

Förhandlingarna i Saltsjöbaden gällde ett flertal ämnen men frågan om arbetsgivarens fria uppsägningsrätt var den som medförde de starkaste motsättningarna. Huvudavtalet innebar inskränkningar i arbetsgivarens uppsägningsrätt – dock utan att den upphävdes – genom

1) skyldigheten att 14 dagar före uppsägning varsla facket om åtgärden

2) samrådsskyldighet från arbetsgivarens sida

3) hänskjutande av tvisten till en partsammansatt nämnd – Arbetsmarknadsnämnden – som dock bara kunde föreslå en lösning.

Förutsättning för ett beslut var också att nämnden var enig i sin uppfattning. Beslutet var endast en rekommendation – ”arbetsgivarens juridiska rätt att fritt säga upp en arbetstagare var sålunda inte begränsad genom huvudavtalet”, som saken uttrycktes i SAF:s officiella kommentar till huvudavtalet.

Saklig grund för uppsägning

1964 genomfördes den ändringen i huvudavtalet – som även kom att gälla tjänstemännens avtal – att saklig grund skulle föreligga för uppsägning. Arbetsmarknadsnämnden fick nu som skiljenämnd pröva uppsägningen och nämndens beslut blev bindande för arbetsgivaren. Om nämnden fann att uppsägningen skett utan saklig grund kunde ett skadestånd utgå till arbetstagaren, dock högst 2–3 månadslöner. Nämnden kunde

däremot inte besluta om återanställning. Från arbetstagersidan fanns krav om återanställning med i förhandlingarna – ett krav som dock fick släppas.

Rätt till återanställning

Under slutet av 1960-talet kom krav från fackets sida på förändringar av den gällande ordningen – framför allt rätt till återanställning om uppsägningen inte haft saklig grund. SIF, SALF och Civilingenjörernas förbundet förhandlade under två års tid i början på 1970-talet med SAF om att i kollektivavtal få regler om anställningsskydd innebärande bland annat rätt att återgå till arbetsplatsen om saklig grund för uppsägning inte förelåg. SAF strandade förhandlingarna och konstaterade slutligen lakoniskt att ”dessa frågor lämpa sig icke för kollektivavtalsreglering”. Klart besked således till de fackliga organisationerna – ni får gå lagstiftningsvägen om ni vill ha en ändring och därmed beredde SAF vägen till LAS.

Myten som arbetsgivarsidan skapat och använder sig av i debatten, nämligen att LO och TCO i början av 1970-talet skulle ha gjort avsteg från principen att lösa problem parterna emellan avtalsvägen och i stället slå in på lagstiftning, stämmer alltså inte och blir inte sannare för att den ständigt upprepas. **S G**

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ

www.sjobefalsforeningen.se

Ordförande har ordet

Snart påmönstring – alltid lika trevligt! Förhoppningsvis blir törnen betydligt bättre än senaste, den var ovanligt trist! Många av er är naturligtvis vana vid det, men för mig var det en helt ny och tråkig upplevelse att ligga till ankars i flera veckor i väntan på last.

Det enda positiva var att vi – under någorlunda kontrollerade omständigheter – upptäckte att räddningsbåten inte fungerade. Den skulle användas för persontransport en januarimorgon efter 9° under natten. In till staden funkade det, på återresan hade de det besvärligt på grund av vågorna – trots att de knappt syntes från vårt väderdäck. Några hundra meter från fartyget tvärdog motorn, så det blev bärgning av lotsbåten... Andreingenjören och jag hittade att säkringen för bränslepumpen pajat. Bytte och startade upp, motorn gick minst tio sekunder innan säkringen blåste igen! I med en större, därefter gick det.

Sedan jag började till sjöss 1980, har jag nästan bara sett SABB-motorer i liv/räddningsbåtar. Därför blir jag oerhört besviken när en välrenommerad leverantör monterat en "mindre bra" motor (= inte SABB) i vår räddningsbåt. Hade detta inträffat på Nordsjön eller Nordatlanten, hade vi sannolikt blivit två färre i besättningen, det är den bistra sanningen. Vi ombord är inne på att detta berodde på att vi hade europeisk sommardiesel i tanken och att den blivit seg av kylan, men det är inte fastlagt ännu. Tillverkaren av räddningsbåten säger att "bränslet skall uppfylla motortillverkarens krav". Problemet för mig som ansvarig för tekniken ombord, är att det finns i princip ingen sådan diesel att köpa i hela världen – såvida vi inte betalar oändligt mycket pengar per liter. För SABB-motorn i livbåten säger tillverkaren ungefär "är det kallt ute och problem, håll i lite fotogen i dieseln". Det kan hända att livbåten har lite sämre avgasvärden än räddningsbåten, men det primära måste vara att säkerhetsutrustningen alltid fungerar, så att inte medarbetarnas liv riskeras!

Ett annat problem med ankarliggandet, var hur vi skulle hantera sopor, matavfall, svartvatten med mera. Svartvattnet pumpades in i en tank som sedan tömdes på Atlanten, soporna lades i lastlådan, likkylen gjordes om till matavfallsfrys, men den blev full efter några veckor, så det var tur att det var minus ute...

Ett par veckor före avmönstring fick jag den trista nyheten att en tidigare skeppskamrat, stewarden Bo Nilsson, eller Bosse Bus som han allmänt kallades, gått bort. Vi seglade tillsammans i Nihon, Concert Express/Atlantic Concert och Atlantic Companion. Sista resan Bosse gjorde före pensioneringen, hade han med sig alla sina sjöfartsböcker, en lustifikation var att i den första angavs längden till: "i tillväxt". Av en ren slump blev Bosses sista lönedag från ACL exakt på dagen 50 år efter han började till sjöss.

Nautiker sänder ofta välgångshälsningar med "förliga vindar" – viket jag som tekniker tolkar som motvind – men vad säger jag som ett sista farväl till ett fantastiskt intendenturbefäl?

Äjcon och bägg Bosse, äjcon och bägg!



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

Varför ska arbetsgivaren ha kollektivavtal?

Arbetsgivare och anställda har ett gemensamt intresse att värna de överenskommelser som finns i kollektivavtalet, företaget visar att det är seriöst och satsar långsiktigt. Arbetsgivaren kan med hjälp av ett kollektivavtal visa sig vara attraktiv gentemot andra arbetsgivare på samma marknad. Det finns ingen reglerad minimilön i Sverige och det finns ingen lagstiftning som anger att arbetsgivaren behöver teckna försäkringar och betala in pension för de anställda. Man reglerar detta istället genom kollektivavtalen. Det kollektivavtal som gäller på arbetsplatsen innehåller bestämmelser om bland annat arbetstider, anställningsformer, löner och ersättning, ledighet utöver den lagstadgade semestern, uppsägning och försäkringar om arbetstagaren blir sjuk, råkar ut för en olycka eller blir arbetslös, samt för den framtida pensionen.

För arbetsgivare kan kollektivavtal vara attraktivt genom att de innefattar fredsplikt, det vill säga att när ett avtal har slutits slipper arbetsgivaren strejker så länge avtalet gäller.

Arbetsgivare som ingår ett kollektivavtal kan också bli medlem i en arbetsgivarorganisation (arbetsgivarnas motsvarighet till facket). Där kan arbetsgivaren få tillgång till exempelvis förhandlingsstöd och avtalstolkningar. Arbetsgivaren kan också få rabatter på till exempel försäkringspremier för de anställda via sin arbetsgivarorganisation.

Med ett kollektivavtal på arbetsplatsen vet alla vad som gäller och det blir både mer tid till personalen och arbetsgivaren att fokusera på verksamheten.

Här länge skall jag behöva vänta på ett anställningsavtal?

I LAS § 6c står följande: Senast en månad efter det att arbetstagaren har börjat arbeta skall arbetsgivaren lämna skriftlig information till arbetstagaren om alla villkor som är av väsentlig betydelse för anställningsavtalet eller anställningsförhållandet. Om anställningstiden är kortare än 3 veckor, är arbetsgivaren inte skyldig att lämna sådan information.

NO SMOKING

IMO 9439876

WB5(P)WB6(P)

Uppdrag:
Bogsering



Stockholm må vara landets huvudstad. Men när det kommer till bogserbåtar i Sverige, är det Göteborg som är centrum. Även om Svitzer opererar från västtill ostkust och upp i Brofjorden. Plus ett stort antal hamnar i världen. TEXT OCH FOTO AGNETA SLONAWSKI

GÖTEBORG DECEMBER 2016

Det är måndag och typiskt Göteborgsväder med grå toner och duggregn i luften. Dimman lade sig som ett täcke över hamninloppet föregående natt och mistlurar avbröt tystnaden. Efter en tämligen lugn och normal arbetsvecka, gick proppen ur och bogseruppdragen har avlöst varandra under den gångna natten. Flera fartyg låg och väntade ute vid Böttö och tankfartyg, liksom containerfartyg, behövde bogserhjälp i Lysekil. Nu ligger besättningen och sover i bogserbåtarna *Ran*, *Tyr* och *Geo* som ligger på parad vid kajen.

Uppe på Svitzers kontor vid Dockyard, nära Nya Varvet i Göteborg, är det full aktivitet. Logistiken med att få besättning till bokade och nyanmälda uppdrag är ett vardagligt pussel som innebär kreativa omstuvningar i programmet. Själva personalkontoret ligger i Danmark. Totalt är det 65 anställda som bemannar elva båtar, dygnet runt – sju dagar i veckan.

Skepparen Johan Olsson är en av dem. Han har arbetat på bogserbåtarna i fem år. Innan dess var han på en oljebåt och dessförinnan på Styröbolagets båtar i Göteborgs södra skärgård. Han tycker om sitt arbete och gillar skiftningarna mellan årstiderna, när naturen ändras på båda sidor älven. I Göteborg finns en viss stolthet över bogserbåtarna. En del tycker de ser uppkäftiga eller tykna ut. Men Johan Olsson har aldrig haft det som sin pojkdrom att köra bogserbåt.

– Någon sa att de ser ut som den fula ankungen. De är riktiga kraftpaket och roliga att arbeta på, men den där stoltheten känner inte jag även om jag tycker om arbetet. Det är aldrig samma, varje dag är ombytlig. Det är ett krävande jobb som fordrar stor närvaro. Vi måste vara på tårna när vi bogserar. Det gäller att ha full fokus på det vi gör annars kan det gå åt skogen. Även om man hör vad de andra säger omkring en, och kan svara, så får man gå in i en bubbla och koncentrera sig inför varje situation, förklarar han.

De ska snart lägga loss och gå mot Skarvikshamnen för att hjälpa tankfartyget *Elisabeth Schultze* ut från hamnen. Fem minuter innan avgång startas motorn av det tekniska befälet Lars Kromann. Besättningen består av tre personer; däribland Leo Nørum som är matros, tillika kock ombord. Vanligtvis hjälps man åt med de olika sysslorna på bogserbåtarna, men Leo har ett förflutet som kock på ett danskt vårdshus och får mycket uppskattning för sin mat. Han håller även ordning i kabyssen och hjälper till att hålla den nylevererade *Ran* lika skinande som när hon kom till Göteborg. Planen är att bogserbåten skall vidare till Bremerhaven runt nyår.

Tillhör en stor koncern

Den stora skillnaden i dag är att personalen i bogserbåtarna tillhör en stor koncern. Det innebär att det skett en centralisering med globala beslut som inte alltid är kompatibla på lokal nivå. På Röda bolagets tid servade man varven och raffinaderierna som mest. Röda bolaget hade sin kajplats centralt. I dag ligger bogserbåtarnas hemmahamn bortanför Älvsborgsbron.

Då sov besättningen hemma. I dag bor man ombord. På Röda bolagets Facebook-sida anar man en viss nostalgi över den tid som flytt och att arbetet var mer än ett jobb för vissa. De som anställdes stannade oftast kvar i många år. I dag är det större omsättning på bogserbåtarna, men det är fortfarande ett attraktivt arbete som många konkurrerar om.

Men uppdraget är detsamma: att tillsammans med lotsen få fartygen i och ur hamn. Varje hamn har bogserbåtsnormer som reglerar antalet bogserbåtar. I Göteborg varierar de beroende på kaj, samt längden på fartyget.

Besättningen ombord på bogserbåtarna arbetar fjorton dagar och är lediga i fjorton dagar. Johan Olsson hoppar runt på olika båtar längs kusten. Det här passet har han varit på *Ran* och gör sin sjätte dag.

– Mitt arbetsliv är väldigt speciellt efter-

BOGSERBÅTARNAS HISTORIA

Stockholms Transport- och bogseringsaktiebolag (T&B) grundades 1870 och var störst i Norden på bogserbåtar. De hade en armad med 53 bogserbåtar och 302 pråmar. Två år därefter bildades Göteborgs bogserings- och bärgnings AB av handelshusen och rederifirmorna för att möta efterfrågan på bogserbåtar i Göteborgs hamn. År 1976 uppgick Transportbolaget i Röda Bolaget. 1999 köpte Svitzer upp det hela och den röda färgen försvann från skorstenen. 2001 flaggades bogserbåtarna ut. 2007 förvärvade Svitzer Adsteam och blev störst i världen. Svitzer har 4 000 anställda och en flotta med 430 fartyg. Den globala marknadsandelen uppskattas i dag till 3–4 procent. I Sverige har Svitzer nästan halva marknaden.



Johan Olsson är 43 år och har varit skeppare på flera båtar. Han har ambitionen att fortsätta att köra bogserbåt på Svitzer med Göteborg som utgångspunkt.

som jag är avlösare. Jag gick på i tisdags och har varit runt i Göteborg största delen av tiden, förutom ett inbrott på ett fyrbåtsjobb i Lysekil, berättar han.

Antalet bogserbåtar som skall hjälpa ett fartyg bestäms efter fartygets längd och bredd, samt hur arkitekturen på kajen är utformad. Till det kommer beaktande av väder och vind.

– Det har varit väldigt fint väder den här veckan. Planen var att vi skulle ut i morse klockan fem, men den bogseringen blev uppskjuten till åtta. Vi jobbar dygnet runt så det gäller att kunna sova bra och hålla sig i god fysisk form för att orka. Vilan kan vi dela upp i tre delar under dygnet, men jag brukar ta två, säger Johan Olsson som är 47 år och brukar ta sig till sjömanscentrat Rosenhill vid längre pauser för att spela badminton och gå på gym.

Bogserbåtarna gör mellan 20 till 80 jobb i månaden. Då är både korta och långa bogseringar inräknade. Tidsdebiteringen till kunden utgår i allmänhet från tre timmar. Kostnaden beräknas efter fartygets längd och bredd, samt antalet bogserbåtar som är inblandade.

Johan Olsson gör tummen upp till matros Leo Nørum som kastat loss den kraftiga trossen från kaj. Förr var trossarna gjorda av hampa eller lin. Idag består de av slitstarkt och billigt material – polypropen.

Måste ha mycket tålmod

Johan Olsson kör sakta ut från hamnen eftersom det är grunt. Lite före utsatt tid närmar sig *Ran* fartyget som är fullastat och redo för avfärd. Tekniska befälet Lars Kromann står redo att köra bogservinschen. Lotsen dirigerar kortfattat var han föreslår att bogserbåten skall lägga sig. Där efter avvaktan och ytterligare väntan.

– Man får ha mycket tålmod i det här jobbet. Det är många stunder av väntan, konstaterar Johan Olsson och lägger in en pris snus och tar en klunk kaffe.

Det är tyst i fem minuter, i sju minuter, sedan är det dags för matrosen att gå ut och ta emot trossen.

Motoreffekten är närmast noll. Sakta och försiktigt närmar sig bogserbåten och strax därefter ligger *Ran* kloss an *Elisabeth Schultze*. Det är just precis innan

som är det kritiska ögonblicket. Vid en liten felbedömning eller om det är svårt att komma till, så kan bogserbåten göra mer skada än nytta. Det gäller att veta exakt var man skall parera och i vilka farter den stora sugkraften uppstår. Det kan innebära både farliga och riskfyllda situationer. Därför måste varje moment sitta i ryggmärgen på den som styr.

Alla som kör bogserbåt får i dag genomgå en intern utbildning på mellan sex till tolv månader. Vid sidan av det dagliga arbetet går man in och avlägger teoretiska prov på Svitzer, men framför allt så handlar det om att göra alla tänkbara och trixiga moment i en simulator. I den kan man välja en realistisk vy som exempelvis Göteborgs hamn och lägga på exakt tyngd och var på fartyget som trossen skall läggas. Man kan också välja att lägga in olika storlekar av fartyg som skall bogseras. Allt för att det skall bli så realistiskt som möjligt när situationen sedan uppstår i verkligheten.

– Jag är på plats. Lagg 25 där, säger lotsen och menar procent.

Snabbt bestämmer lotsen att trossen får

vara i den längd som den är nu. Efter en kort stund är det dags att backa ifrån och lägga ut i lyftläge. Trossen sitter mot bakre delen av fartygets babordssida. Tio procent eller cirka sju ton läggs på där och mjukt men bestämt dras *Elisabeth Schultze* i sidled, för att strax därefter glida iväg i riktning mot Älvsborgs fästning och vidare. Ett vanligt rutinuppdrag är slutfört. Tack vare *Ran* med sina 70 ton och 5 000 hästkrafter.

En hel del administration

På 60-talet fanns bogserbåtar med 2 000 hästkrafter, med dysor, som nådde en dragkraft på 25 ton. Den kraften fördubblades fram till 80-talet. Utvecklingen av bogserbåtar fortgår – allt för att de skall bli säkrare, miljövänligare och lättare att hantera.

Johan Olsson tycker att *Ran* är ett riktigt fulländat praktexemplar. För hans del väntar nu administration i form av tidrapporter och fakturaunderlag. Alla uppgifter om när, var och hur, skall föras in i datorn. Det gäller att planera tiden ombord med såväl underhåll och brandövningar för att vara redo för nästa uppdrag som kan dyka upp när som. Men idag är nästa jobb redan inbokad och beställt.

Snart är det dags att gå ut till Rivöfjorden för att möta *Indian Point* som skall ha hjälp in i Göteborgs hamn. Därefter väntar karbonader och kartoffler som matros Leo Nørum beräknar att de kan äta före klockan sex. Sedan är det förhoppningsvis vila och därefter nya oskrivna uppdrag som väntar i natt och resten av arbetsperioden. **A S**

FAKTA OM BOGSERBÅTAR

Bogserbåtar finns i alla storlekar, från 5–6 meter upp till över 30 meter och upp till 90 meter för havsgående kombinationsbogserare. Mest karaktäristisk är den låga akterprofilen med hög överbyggnad enbart på den främre delen av däck. Under stora delar av 1900-talet var bogserbåtarna av samma typ. Den konventionella bogserbåten var den vanligaste. Till det kommer ASD (Azimuth Stern Drive) med två propellrar i aktern, som båda kan vridas 360 grader.

Ett bogservajerspel eller bogserkrok är monterad strax bakom styrhytten. Detta för att vara så nära bogserbåtens svängningpunkt som möjligt, för att underlätta svängning vid belastning på bogserkroken. Kroken är dessutom ledad för att optimera svängningen ytterligare. Bogserkroken har en utlösningmekanism, för att kunna släppa bogserlinan från styrhytten vid en akutsituation.



Tätt samarbete och kommunikation är ett måste ombord och utanför båtvarmen med lotsen.



Även ett rutinuppdrag kräver totalt fokus. Bogserbåten *Ran* har en matros, en sjökaptan och ett tekniskt befäl. Här Leo Nørum, Johan Olsson och Lars Kromann.





”Kul med positiv ton”

Lucas Eriksson jobbade som företagskontakt på Career Event i Kalmar. Han är väldigt nöjd med årets mässa.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

KALMAR APRIL 2017

Hur har det gått?

– Det har gått riktigt bra, det har varit en positiv inställning från alla som varit här, både utställare och besökare. Vi har inte haft några dåliga nyheter.

Har det hänt något oförutsett?

– Nej, det har flutit på riktigt smidigt. Det var lite småsaker som behövde fixas, ljud i salarna och några utställare som behövde fler skålar. Men inga större problem.

Hur många har varit här?

– Det har varit 45 utställare, förra året var det 49. Det är lite synd, det krockade med annat för en del som brukar komma. Men det är sånt som händer. Vi räknar inte besökare, folk kan gå in från flera håll. Men det verkar ha varit en hel del, särskilt på onsdagen.

Det ryktades om att ni lottar ut presentkort på Ica Maxi för att få fler att komma på torsdagen?

– Ja, vi lottar ut ett presentkort på Ica Maxi på 1000 kronor. Vi tänkte att det kanske hjälper studenterna att komma hit idag. Det är ju tråkigt annars om det inte kommer någon på torsdagen, då rundar folk av och tycker inte att det är lika kul.

Hjälpte det att locka fler besökare?

– Nja, det är ju några här [på torsdagen, reds anm.] så några har vi lyckats locka. De som är hungriga, där studiebidraget har tagit slut.

Har ni lyckats hålla er budget?

– Det har gått bra ekonomiskt, det är budgeterat för att gå plus minus noll. Jag tror inte att vi går minus. Men det är inte meningen att det ska gå plus, allt ska gå tillbaka till mässan.

Varför ville du vara med och arrangera Career Event?

– Det är kul att få vara med och dra lite. Det är inte bara för ens egen skull, man jobbar hårt för att det ska bli bra för de som kommer hit. Men det är bra för en själv också, man skapar sig en profil och får se hur det funkar.

Har du fått kontakt med något företag som du är intresserad av?

– Ja, nu går jag ut på praktik i maj så sommarjobb är inte så intressant eftersom jag är borta. Men jag har fått kontakt med några som jag gärna kontaktar nästa år när jag är klar. Jag har också pratat med de som jag ska göra praktik hos.

Vad läser du för program?

– Jag läser tredje året på sjökaptenslinjen.

Vad har du haft för arbetsuppgifter?

– Jag har varit företagskontakt så jag har ringt och försökt locka hit företag och sen varit allmänt behjälplig.

Vad har du haft för strategi?

– Jag har haft en trevlig ton och lockat med trevligt sällskap och trevlig stämning. Jag tycker att det har funkat bra.

Vad är du mest nöjd med?

– Jag gillar hur det blev med layouten av lokalen. Vi hade också en lounge för utställarna där man kunde ta det lugnt en stund, det fanns inte på samma sätt förra året. Det har gått bra trots ombyggnaden i lokalen som har jobbat emot oss. Det är kul med en positiv ton från utställarna. Förut var det negativt, att det inte finns jobb, men nu känns det som att om man jobbar hårt och är klar med skolan så kan man få jobb. Det känns som att det börjar återhämta sig nu efter finanskrisen.

Vad har varit den största utmaningen?

– Layouten av lokalen. Att få till en vettig placering på alla så att de blir så nöjda som det går. Man får pussla ihop det så gott det går och hoppas att företagen är nöjda.

Hur mycket jobb har ni lagt ner?

– Det är svårt att räkna timmar men många kvällar för hela projektgruppen, speciellt Patrik och Maria som har dragit ett jättelass.

Är du intresserad av att vara med nästa år också?

– Jag tänkte söka som projektledare nästa år. Jag är helt klart intresserad av att vara med. Jag tycker det är kul att hålla på med och driva ett sånt här projekt. Det är en bra känsla när man ser alla utställare och besökare.

Vad har du för tips till nästa års grupp?

– Börja i god tid. Ring och prata med företag och bjud in dem så får de en personlig touch. Även om man börjar med mail så är det alltid trevligt med en personlig kontakt. **S C**

FOR CLEAR VISIBILITY WITHOUT REFLECTIONS

Our system for sun and glare protection has been installed on a great number of ship bridges since the 1980s.

 **BERGAFLEX**

SOLAR PROTECTION FOR SHIP BRIDGES

www.bergaflex.com | info@bergaflex.com



Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

BASIC SAFETY

30-31 maj
27-28 jun
8-9 aug
19-20 sept
17-18 okt

21-22 nov
12-13 dec



ADVANCED FIRE FIGHTING

31 maj -1 jun
28-29 jun
9-10 aug
20-21 sep

18-19 okt
22-23 nov
13-14 dec



CRISES CROWD MNG

2 jun
20 okt
15 dec



MEDICAL CARE

15-17 maj
27-29 juni
11-13 sep

23-25 okt
29 nov- 1 dec**



**ons - fre

RESCUE BOAT

29 maj
26 jun
7 aug
18 sep
16 okt
20 nov
11 dec



FAST RESCUE BOAT

20 jun*
8 aug
19 sep
17 okt
21 nov
12 dec



*fristående tillf.

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

8-12 maj
19-21 & 26-28 maj
12-16 jun
24-28 jul
31 jul-4 aug
4-6 sep
2-6 okt
13-17 nov



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

15-16 maj
16 maj
8-9 jun
9 jun
12-13 jun 12-13 okt
13 jun 13 okt
19-20 jun 30-31 okt
20 jun 31 okt



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

15-16 maj
8-9 jun
12-13 jun
19-20 jun
12-13 okt 30-31 okt



ADVANCED FIRE FIGHTING

17-19 maj
25-27 sep
30 okt-1 nov
27-29 nov



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

15-16 jun
20-21 sep
18-19 okt
22-23 nov 13-13 dec



FAST RESCUE BOAT

19-20 jun
7-8 aug
18-19 sep
16-17 okt
20-21 nov
11-12 dec



SHIP SECURITY OFFICER

27-28 sep
7-8 nov
19-20 dec



CROWD CRISES MNG

22-24 maj
19-21 jun
6-8 sep
9-11 okt
15-17 nov
20-22 dec



MEDICAL FIRST AID

29-30 jun
11-10 aug
12-13 okt
13-14 nov



MEDICAL CARE

15-17 maj
27-29 jun
11-13 sep
23-25 okt
29 nov-1 dec



Med reservation för eventuella ändringar.

TEMA

NYA REGLER



Omfattande förändringar väntar i regelverket för fartyg i inre fart. Enligt förslag från Transportstyrelsen ska rederierna själva i stor utsträckning besluta om praktiklängd och bemanning samtidigt som egenkontroller införs. Enklare, billigare och mer flexibelt hävdar myndigheten medan skärgårdsbefälen är kritiska och menar att förslagen äventyrar sjösäkerheten. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN





Mer ansvar på rederierna

Utökade behörigheter, halverade praktiktider och införande av fler fartygsklasser. Så vill Transportstyrelsen förnya reglerna om bemanning och behörigheter. Dessutom ska rederierna själva få besluta om besättningsstorlek utifrån behörighetsreglerna.

STOCKHOLM APRIL 2017

Enligt Transportstyrelsen finns det flera problem med bemanning av fartyg i så kallad inre fart. Säsongen är ofta kort och många av dem som avslutat sina studier för fartygsbefäl klass VII och VIII liksom maskinbefäl klass VIII har svårt att hinna få ihop den 24 månader långa praktiktiden inom de fem år det tar innan utbild-

ningen förfaller. Samtidigt har rederierna, enligt en konsekvensanalys från Transportstyrelsen, problem att bemanna sina fartyg. Myndigheten skriver att det råder brist på befäl med tillräcklig utbildning och erfarenhet av skärgårdstrafik, framför allt för de större fartygen. För att råda bot på detta föreslås kraftigt kortade praktiktider, från 24 månader till 12 månader för fartygsbefäl klass VII och VIII. Parallellt införs

ökade kvalitetskrav på praktiker med journalföring och handledd bryggjämsgöring.

– De kortare praktiktiderna vägs upp av ökad kvalitet, säger Henrik Ramstedt på Transportstyrelsen som leder projektet behörigheter och bemanning (rubb). Idag finns inga riktlinjer för vad praktiken ska innehålla och du blir inte nödvändigtvis en bättre sjöman för att du varit ombord på en båt i 24 månader.

I de fall där det är möjligt ska praktiker kunna komprimeras ytterligare. Enligt förslaget ända ner till fyra månader för fartygsbefäl klass VII.

– Den här praktiken ska vara ännu mer styrd och man ska gå på bryggan utöver ordinarie besättning under handledning av en styrman eller befälhavare, säger

Henrik Ramstedt. Men det kräver att man ombord kan ta omhand eleven på ett bra sätt.

Samtidigt som praktiktiderna generellt kortas ska möjligheten att göra den gamla 24-månaderspraktiken finnas kvar.

– Avsikten är att göra systemet mer flexibelt. Hur mycket tid var och en kommer att behöva för sin behörighet beror både på individens inlärningsförmåga och besättningens möjlighet att ta omhand eleven. Båtar med korta turer och täta ankomster och avgångar har förmodligen svårare att hinna med att hjälpa en praktikant än fartyg som gör längre resor, säger Henrik Ramstedt.

Rederiet ska avgöra när elev är redo

Den som ska avgöra när en befälselev har tillräcklig kunskap för sin behörighet är rederiet. Men i praktiken kommer sannolikt den uppgiften att tillfalla befälen ombord eftersom det är de som känner eleven och kan bedöma dennes förmågor och tillkortakommanden.

– Ja, så kommer det förmodligen att bli, säger Henrik Ramstedt.

Den föreslagna ordningen, som enligt plan ska träda ikraft den första oktober i år, lägger ett betydligt större ansvar på arbetsgivaren än dagens system. Att det kan leda till försämrad säkerhet genom att rederier i ett läge med personalbrist lockas att godkänna elever innan de är mogna uppgiften ser Henrik Ramstedt inte som något stort problem.

– I slutändan är det ändå redarna som är ansvariga för att deras besättningar har tillräcklig kunskap. De är redan idag skyldiga att se till att den de anställer har den kompetens som krävs. Dessutom tror jag att man som redare är angelägen att ha duktig personal för att undvika olyckor.

Två nya fartygsklasser

En annan regeländring som väntas träda ikraft den första januari 2018 är de nya indelningar av fartygsklasser som Transportstyrelsen föreslår. Idag finns fyra klasser, från 20 brutto och uppåt. Enligt Transportstyrelsens förslag ska ytterligare två klasser införas (71 brutto till och med 150 brutto samt 501 brutto upp till 1 500 brutto).

– På det sättet blir hoppet mellan fartygsklasserna mindre. Det kommer också leda till att fler fartyg blir tillgängliga för praktik inom de olika befälsklasserna, säger Henrik Ramstedt.

Även befintliga behörigheter föreslås



Med det nya regelverket ökar kravet på handledning ombord.



I praktiken blir det sannolikt befälen ombord som kommer att avgöra när en elev har tillräckliga kunskaper för yrket.

SJÖBEFÅL I INRE FART

Idag finns 216 sjömän med giltig behörighet som fartygsbefäl klass VI till och med VIII i inre fart. Åldersfördelningen är relativt jämn även om en majoritet (71 procent) återfinns i spannet 36 till 55 år. Närmare 15 procent av de behöriga befälen är över 67 år och kan gå i pension i närtid. Ärligen utfärdas i genomsnitt 29 behörigheter fartygsbefäl klass VI inre fart, 22 behörigheter fartygsbefäl klass VII inre fart samt 7 behörigheter klass VIII inre fart. Med de kraftigt kortade praktiktider som föreslås väntas fler behörigheter kunna utfärdas och konkurrensen på arbetsmarknaden öka.

Som inre fart räknas följande: fartyg i trafik i Sverige och utanför kusten, högst en nautisk mil från hamn eller annan plats där fartyget kan söka skydd. Fart i Kalmarsund, nationell fart i Öresund liksom fart i område D (begränsad våghöjd).

KÄLLA: TRANSPORTSTYRELSENS KONSEKVENsutredning av förslag på ändrade behörighetskrav för tjänstgöring i inre fart.

KORTARE PRAKTIKER

Fartygsbefäl klass VIII: Från 24 månader till 12 månader.

Fartygsbefäl klass VII: Från 12 månader till 6 månader.

Fartygsbefäl klass VI: För fartygsbefäl klass VI krävs idag 12 månader tjänstgöring som fartygsbefäl klass VII på ett fartyg om minst 20 brutto. Sammantaget kan praktiktiden för en klass VI-behörighet kortas från 30 månader till 10 månader.

Befälsassistent: En ny praktikantbefattning föreslås med vilken en behörighet klass VII samt klass VIII ska kunna erhållas efter bara fyra månader. Då krävs att hela praktiken görs som övertaligt bryggbefäl med styrman eller befälhavare som handledare. Benämningen befälsassistent kommer dock sannolikt att döpas om till något annat då befälsassistent redan finns inskrivet i ett kollektivavtal men där avser något annat.

Maskinbefäl klass VIII: Från 24 till 12 månader på fartyg utan maskinrumsbemanning där man deltagit i maskinens skötsel och handhavande eller från 12 till 6 månader på fartyg med maskinrumstjänstgöring.

FRÅN FYRA TILL SEX FARTYGSKLASSER

- 20 till 70 brutto
- 71 till 150 brutto
- 151 till 500 brutto
- 501 till 1500 brutto
- 1501 till 3000 brutto
- 3000 brutto eller mer



Olika fartyg lämpar sig mer eller mindre bra som elevfartyg.

utökas. För fartygsbefäl klass VII kan det bli tillåtet för befälhavare att framföra fartyg upp till 150 brutto jämfört med dagens 70 brutto medan en överstyrmansbehörighet ökar från 500 brutto till 1 500 brutto.

– De klassindelningar vi har idag är inte alltid relevanta, säger Henrik Ramstedt. Om ett fartyg har en överbyggnad ökar bruttot, men det är fortfarande samma längd och bredd och är därmed heller inte självklart svårare att köra än ett utan överbyggnad.

Även bemanningsreglerna ändras

Också reglerna kring bemanning av fartygen kommer att ändras. Idag beslutar Transportstyrelsen hur stor säkerhetsbetsättning (minimibemanning) fartyg över 20 brutto ska ha. Enligt myndighetens förslag ska det framöver bli den enskilde redarens ansvar att bemanna utifrån reglerna om behörigheter, vakthållning och vilotider. Därutöver är tanken att redaren ska göra en riskbedömning utifrån aktuella förhållanden och verksamhet.

– Vi vill göra bemanningsreglerna mer behovsanpassade genom att låta rederierna ta fram bemanningsplaner för de olika situationer som fartyget befinner sig i. En nästintill tom båt under lågsäsong behöver förmodligen inte samma bemanning som när det är fullt med passagerare under högsäsong, säger Henrik Ramstedt.

Då det gäller utarbetandet av nya bemanningsregler har myndigheten dock

en hel del arbete kvar att göra och de väntas inte vara redo att sjasättas förrän första januari 2019.

– Jämfört med dagens system innebär bemanningen mycket större förändringar än de vi gör med behörigheterna, säger Henrik Ramstedt. Rederierna måste hinna sätta sig in i det nya regelverket och vi behöver få webbtjänster och andra hjälpmedel på plats. **LS**



Förslagen hotar säkerheten

Befäl som arbetar i skärgårdsflottan är kritiska till Transportstyrelsens förslag.

– Att minska praktiktiderna med två tredjedelar och samtidigt kraftigt utöka behörigheterna är att gå för långt, säger Daniel Almgren, befälhavare på *M/S Sandhamn*.

STOCKHOLM APRIL 2017

Daniel Almgren menar att de förändringar som myndigheten föreslår både är alltför långtgående och för ofullständiga för att kunna genomföras med bibehållen säkerhet.

– Med det förslag de presenterat ska du i princip kunna gå utan någon som helst sjökunskap till att efter en termins teori och tio månaders praktik kunna framföra fartyg i skärgården på upp till 1 500 ton. På så kort tid hinner man inte lära sig det man behöver, säger han.

Daniel Almgren, liksom flera av hans befälskollegor, tycker att Transportstyrelsen underskattar de svårigheter det inne-

bär att köra vattenburen kollektivtrafik i skärgården. Fartygen är stora i förhållande till de många gånger trånga och svårnavigerade farvattnen. Man har kranar på däck, hanterar stora godsmängder och mycket passagerare. Att praktikerna med Transportstyrelsens förslag blir mer styrda tycker Daniel Almgren är bra, men det väger inte upp för de kraftigt kortade ombordtiderna. Dessutom är styrningen av praktikerna för svag och att inte kräva någon däckstjänst anser han vara ett misstag.

– Att kunna bli befäl i skärgårdsflottan utan någon däckstjänstgöring alls är ganska anmärkningsvärt. Det uppstår mycket situationer med både passagerare och

gods och då måste man som befäl kunna fatta snabba beslut. Att det införs krav på journalföring under praktikerna är bra, men myndigheten säger ingenting om vad journalerna ska innehålla. Det får var och en hitta på själv och sedan skicka in till Transportstyrelsen för godkännande. Det känns väl godtyckligt.

Även den handledarledda praktiken tror han kommer bli svår att genomföra på många fartyg. *M/S Sandhamn* är en klassisk Waxholmsbåt med ett brutto på knappt 700. Att som befälhavare på henne både köra och handleda är inte görbart, säger Daniel Almgren.

– Jag har ingen styrman utan ska både sköta navigering och hålla koll på tidtabeller och lastning och lossning. Att samtidigt lära upp någon helt utan tidigare erfarenhet skulle inte fungera. På kvällen ska arbetstidsjournaler fyllas i och man ska avrapportera till rederiet. Sedan är arbetstimmarna för vad vilotidslagstiftningen tillåter förbrukade.

– Jag är rädd att praktikerna till stor del kommer att göras på charterbåtar som bara går långsamt framåt och där man har tid att lära upp någon. Efter tio måna-



Sjöbefälsföreningens ombudsman Lennart Runnegård Jonsson menar att det finns en risk att vissa redare använder de nya reglerna för att spara pengar. Foto: Sofi Cederlöf.

der på en sådan båt kan man plocka ut sin behörighet och helt på egen hand köra betydligt tyngre fartyg i den sjöburna kollektivtrafiken.

Vissa rederier saknar kunskaper

En annan del av förslaget som skärgårdsbefälen vänder sig mot är förflyttningen av ansvar för bemanningen till rederierna. I rederier där ledningen har begränsad erfarenhet av sjötrafik kan det bli ett problem, tror Daniel Almgren.

– I senaste upphandlingen hade vi ett bussbolag som tilldelades stora delar av skärgårdstrafiken. Hade det bolaget, som numera är utbytt, haft möjlighet att besluta om minimibesättning hade det antagligen inte blivit så bra. Man kan inte utgå från att alla rederier har samma koll som de hade förr.

Även Lennart Runnegård Jonsson, ombudsman på Sjöbefälsföreningen, håller med. Han påpekar att en inte obetydlig del av skärgårdsflottan drivs av fartygsägare som normalt sett inte ägnar sig åt sjöfart utan har andra verksamheter i fokus. Att många av dessa kan sakna vissa

grundläggande kunskaper om bemanning, certifiering och behörigheter kan inte uteslutas, säger han.

– Här finns en stor risk att allt detta läggs över på befälhavaren samtidigt som det från ägaren naturligtvis finns ett kostnadsbesparande krav i bakgrunden. Tyvärr går parametrar såsom alltför höga krav på kostnadsbesparingar i förhållande till fartygssäkerheten inte alltid hand i hand.

MAN KAN INTE UTGÅ FRÅN ATT ALLA REDERIER HAR SAMMA KOLL SOM DE HADE FÖRR.

Daniel Almgren har deltagit i den referensgrupp som tyckt till kring Transportstyrelsens föreskriftsarbete. Där har han fört fram sin och kollegornas kritik och

han uppfattar att myndighetens företrädare har lyssnat. Huruvida de också är beredda att göra några ändringar återstår dock att se, konstaterar han.

– Det kändes inte som att de presenterade ett förslag utan mer informerade om det de redan hade bestämt. Tidigare har jag blivit intervjuad av den konsult som på Transportstyrelsens uppdrag gjorde myndighetens konsekvensanalys av förslagen. Men mycket av den kritik som jag, Sjöbefälsföreningen och Seko sjöfolk förde fram kom inte med och när man läser rapporten låter det som att allting kommer bli jättebra och utan några negativa konsekvenser.

– Transportstyrelsen gör det här för att snabba på behörighetsprocesserna men då finns det bättre vägar att gå. Som att räkna timmar istället för sjödagar vilket man gör i flera andra europeiska länder. Jobbar man exempelvis 14-timmarsdagar kan man tillgodoräkna sig dubbla tiden. Vi föreslog det här och det kändes som att både facken och redarna var intresserade, men inte Transportstyrelsen, säger Daniel Almgren. **LS**

Ska kontrollera sina egna fartyg

Funktionskrav på utrustning och konstruktion införs och tillsynen ska skötas av rederierna själva. Sverige går i bräschen för ett utökat egenansvar och flera länder är intresserade av att följa efter.

STOCKHOLM APRIL 2017

De regler som styr den nationella sjöfarten ska inte längre tala om hur utrustningen ombord ska vara utformad utan istället beskriva vilket mål den ska fylla. Enligt Transportstyrelsen görs övergången till så kallade funktionsbaserade regler för att bestämmelserna ska bli mer anpassningsbara och rationella för olika typer av sjöfart, men också för att underlätta införandet av innovationer och ny teknik. Daniel Hellström på Transportstyrelsen leder projekt nationella föreskrifter (pnf) som pågått sedan 2013.

– Detaljregler tar oftast höjd för den högsta risknivån på de största fartygen i

de svåraste farvattnen vilket kan vara för höga krav för ett litet fartyg i en helt annan trafik. Ett exempel är kraven på medicinsk utrustning och läkemedel. Idag är den listan ganska lång eftersom utgångspunkten är fartyg som går allra längst ut från land. Men båtar som går i trafik längre in behöver förmodligen inte alls alla dessa produkter ombord eftersom de har närmare till värden i land, säger han.

Tillsammans med införandet av funktionsbaserade regler sjösätts också en ny form av tillsyn. Meningen är att rederierna själva ska utföra tillsynen på sina fartyg genom egenkontroller; en gång om året ska rederierna rapportera till myndighe-

ten att dessa egenkontroller är genomförda.

– Man kan jämföra det med den ekonomiska självdeklaration vi gör i Sverige, säger Daniel Hellström.

Myndigheten kommer även fortsättningsvis att genomföra vissa inspektioner ute på fartygen. Men dessa ska vara riskbaserade till skillnad från idag då alla fartyg hanteras lika.

– Det handlar om risker mot samhälle och tredje man, om fartyget går i öppet hav eller inomskärs. Vi kommer också att titta på resultat från tidigare inspektioner och ta in tips och information från annat håll, exempelvis allmänheten. Just nu håller vi på att ta fram en modell för hur riskbedömningarna ska gå till, säger Daniel Hellström.

Tillsyn av botten och skrov är dock undantaget från egenkontroll och kommer att vara myndighetens ansvar även framöver.

– Konsekvenserna om det uppstår brister i dessa delar anses kunna bli för all-



Professor Scott MacKinnon är övertygad om att de funktionsbaserade reglerna kommer att gynna sjösäkerheten.

varliga för att egenkontroll ska tillämpas, säger Daniel Hellström.

Men någon försämring av sjösäkerheten kommer regeländringarna inte att medföra, enligt Daniel Hellström. Säkerheten kan till och med bli högre samtidigt som kostnaderna minskar.

– Rederierna får större möjlighet att hitta de lösningar som passar just det egna fartyget bäst. Idag kan regelverket många gånger sätta käppar i hjulet för innovationer och ny teknik som kanske ger bättre effekt än det system som detaljreglerna föreskriver.

Trend inom flera myndigheter

Med de nya reglerna kommer också fler fartyg att omfattas av tillsyn genom att alla båtar i yrkestrafik, från fem meter och uppåt, inkluderas. Regeländringarna är tänkta att träda ikraft första maj, men om så blir fallet är i skrivande stund osäkert. För att kunna genomföra förändringarna krävs justeringar i lagstiftningen och det är oklart om regering och riksdag hinner slutföra det arbetet i tid. Men omstyningen mot funktionsbaserade regler är en pågående trend inom flera svenska myndigheter. Även i andra länder liksom i internationella organisationer, däribland

IMO (Internationell maritim organisation), vill man bort från den gamla sortens regelverk. Kanadensaren Scott MacKinnon är professor i maritime human factors vid Institutionen för sjöfart och marin teknik på Chalmers i Göteborg. Han berättar att industrier och företag i Kanada tillämpat funktionsbaserade regelverk i decennier och att resultaten därifrån är goda. Att Transportstyrelsen nu väljer att gå den vägen tror han kommer att gynna sjösäkerheten.

– Ta exempelvis kravet på livbåtar. I ett detaljstyrt regelverk står det att på ett fartyg av en viss storlek ska det finnas livbåtar som rymmer ett visst antal personer. Problemet är att utrymmet i livbåtar räknas efter en standardperson, men beroende på vilken del av världen man befinner sig i skiljer sig kroppsstorleken åt. Det är bara att jämföra en asiatisk population med en nordamerikansk. En funktionsbaserad regel kan istället utformas så att livbåtarna ska rymma alla som befinner sig ombord på fartyget.

Däremot, säger Scott MacKinnon, är det många gånger enklare för större rederier än mindre och medelstora att tillämpa funktionsbaserade regler.

– Har man en liten landorganisation

med relativt få anställda kan det vara enklare om någon talar om exakt hur man ska göra för att efterleva regelverket än att själv hitta lämpliga lösningar som säkerställer att man uppnått ett uppställt mål. Ur ett ekonomiskt perspektiv kan funktionsbaserade regler inledningsvis även bli dyrare, men på sikt är jag övertygad om att det kommer att bidra till ökad säkerhet vilket gynnar alla. Vad kostar inte en olycka?

Sverige blir först i Europa

Även om funktionsbaserade regler inte är någon ny idé blir Sverige först i Europa att tillämpa ett sådant regelverk i kombination med långtgående egenkontroller. Flera länder har visat intresse för det Transportstyrelsen gör och kan komma att gå samma väg.

– Såväl våra nordiska grannländer som EU är intresserade. I vintras hade vi besök av EU-kommissionen som tittade på vårt förändringsarbete, säger Daniel Hellström. **LS**

Levde i ständigt konkurrens

Gamla tiders lotsar var män med stort ansvar – en del öbor minns dem som en tapper räddningskår till sjöss. För lotsbönderna i Göteborgs skärgård var det ett jobb på blodigt allvar. Konkurrensen var hård och enbart den lots som kom fram först – fick betalt.

TEXT OCH FOTO AGNETA SLONAWSKI

GÖTEBORG DECEMBER 2016

I höstas var det vernissage på Sjöhistoriska museet i Stockholm för utställningen *Resenärerna*, som berättar historien om Ostindiska kompaniet och alla de människor, som reste tvärs över jordklotet till Kina.

Från lotsutkiken på Brännö i Göteborgs södra skärgård har man en bedårande panoramavy över skärgården; från Vinga fyr, via norra skärgården – mot hamninloppet och i en halvcirkel vidare bort mot Donsö och Vrångö.

Brännö lotsutkik är byggd på öns högsta punkt, 47 meter över havet. Här uppe finns en digital slinga där man kan lyssna till lotsarnas historia på olika språk. En lång och ranglig trätrappa leder upp till utsiktsplatsen som besöks av tusentals turister varje säsong.

Golvytan är liten och inredningen sparsmakad. Ålderstigna mörkblå uniformer hänger dekorativt sida vid sida vid ingången. Träväggarna är tapetserade med svartvita fotografier, med lotsar genom tiderna. Här syns Lorén bredvid Andersson och Hamberg. Huset andas historia och väggarna bär på många vindpinade berättelser.

Brännö lotsutkik byggdes främst för att lotsarna skulle få en bättre överblick över havet och därmed säkrare inkomster. Här uppe fanns alltid en person och höll utkik på båtarna och som signalerade till nästa man som stod nere vid vattenbry-



Hispania lastad med lotsar från Brännö Husvik på väg till Vinga på 1930-talet.

net och lotsbryggan. Det hela gick ut på att den som först nådde fram till det fartyg som begärt lots, vann lotsningen och fick därmed hela förtjänsten. Konkurrensen mellan lotsarna var stenhård. Först och främst tävlade Brännölotsarna mot Vrångö, men konkurrens fanns även från norra skärgården, på Hönö och Rörö.

– Lotsarnas arbete var tufft. Det var inte alltid slätt vatten, utan när det var storm och dåligt väder kom lotsarnas stora kunskande till pass. De flesta var tacksamma över det och lotsarna blev väldigt väl mottagna, minns Lennart Granström som kört ut åtskilliga lotsar till anlöpande fartyg under sina 40 år som båtsman.

Finns inte mycket skrivet

Det finns inte särskilt mycket skrivet om lotsarnas historia. Men så mycket vet man att den förste namnkände lotsen på ön var Anders Nilsson och att han var verk-

samt på 1600-talet. Själva ordet "lots" började man använda först år 1679. Så småningom nedtecknades det noggranna föreskrifter om vad en lots skulle göra eller inte göra.

I ett gammalt utdrag från Kunglig Majestäts förordning angående lotsväsendet i Sverige och Finland (1696) finner man följande ordföljd: "...Men bliver någon Kongl Maj:ts farkost aldeles försatt miste han livet..."

Innebörden i det drastiska uttalandet var att om ett handelsfartyg gick förlorat, fick lotsen löpa gatlopp. Var det däremot fråga om ett örlogsfartyg blev straffpåföljden betydligt hårdare – då fick lotsen sona med sitt liv.

I en något senare förordning, som är från 1766, kan man skönja ursprunget till de grundregler som delvis gäller än i dag:

- Alla främmande fartyg är skyldiga att ta lots.
- Alla svenska däckade fartyg över 6 fot djupgående är skyldiga att ta lots.
- Om utlotsat fartyg genom vindens ändring nödgas söka samma hamn som lotsen ännu är ombord, är denne pliktig lotsa in igen utan vidare betalning. Har han däremot lämnat skeppet utom synhåll, skall han lotsa tillbaka för halva beloppet.
- Om fartyg signalerar efter lots, som i rätt tid kommer, men ej nyttja honom, bör lotsen få full betalning.

Även om den ekonomiska delen av det hela var en viktig markör förr i tiden, så var lotsens uppgift dock tydlig: Att ansvara för och ledsaga. Det vill säga: lotsa fartyg in och ut ur hamn, samt bistå fartyg i sjönöd. Detta är något som anges i Sveriges första sjölag.

Pengar var den främsta orsaken till konkurrensen mellan lotsarna i Göteborgs skärgård. De var motorn till att komma först fram till fartyget. Lotsarna tvingades inte bara ligga till sjöss i hårt väder. Täv-





Huset brann ned och återuppbyggdes på 60-talet. Vyn är fortfarande storslagen.



Lotsmästaren högst upp, sedan lotsar och båtsmän – allt i hierarkisk ordning.

lingen med att hinna först blev ibland till tjuv- och rackarknep, just för att lura varandra. De använde allehanda knep för att lura konkurrerande lotsbåtar, som till exempel att hissa falsk flagg.

Ständig konkurrens

Brännölotsarna har alltid varit fler till antalet än Vrångölotsarna. Det betydde att lotsarna från Vrångö fick utveckla en annan strategi. Ett exempel på det är att 1820 hade Vrångö 13 lotsar och sex av dem befann sig på ständig passning i farvattnet vid Vinga. Ibland seglade man ända ut till Skagen eller Hirtshals för att vara först på plats och erbjuda lots för de fartyg som skulle in till Göteborg.

Redan ett sekel dessförinnan hade lotsarna börjat använda Vinga som lotsuppassningsplats för fartyg från väster. En liten vaktstuga byggdes upp på ön, och senare även en övernattningsstuga.

Det var inte förrän 1918 som lotsbönderna på Brännö fick ett eget utsiktshus att krypa in i under sina arbetspass och skydda sig från väder och vind. (Efter att huset brann ned på 1960-talet, sydde öns kvinnor ihop till en ny stuga genom att handarbete och sälja alster och samla in pengar. Den nya lotsutkiken är en kopia av den gamla.)

År 1930 slogs Brännö och Vrångö lotsplatser samman till en och samma lotsplats – på Vinga. Lotsarna bodde kvar på sina gamla öar. Vid sidan av de ojämna inkomsterna och det något osäkra yrket

drygade de ut det hela med jordbruk, fiske och jakt.

1932 upphörde tjänsten vid lotsutkiken.

Viktig kommunikationscentral

Men Brännö lotsutkik förblev en viktig kommunikationscentral för kontakter med lots- och fyrpersonal mellan Vinga och Brännö. Längre hade lotsarna sina dagspass på Vinga, två veckor på raken och en så kallad frivecka hemma på

Brännö. Då skulle de ha passning på Rivöfjorden och hålla till i lotsutkiken på Brännö.

Brännös strategiska läge vid farlederna till Göteborg och ankarplatserna vid Rivöfjorden gjorde även att en tullstation placerades på ön. Många fick därmed sin försörjning som kustbevakare eller kustroddare. Det har lett till att olika sjöyrken finns representerade bland befolkningen på Brännö än i dag. **AS**



The proposal will risk sea safety

Comprehensive changes are awaited in the regulations for ships in coastal traffic. According to a proposal from the Transport Agency the shipping companies will themselves to a large extent decide about practice length and manning conditions, at the same time as self-control is introduced. Easier, cheaper and more flexible argues the authority, while the archipelago officers are critical and believe that the proposal will risk sea safety.

ÖVERSÄTTNING CURT ISAKSSON

Officers working in the coastal fleet are critical to the proposal from the Transport Agency.

– To reduce the practice length by two-thirds and at the same time considerably increase the competence is to go too far, says Daniel Almgren, master of *M/S Sandhamn*.

Daniel Almgren argues that the changes suggested by the authority both are too far-reaching and to incomplete to be able to be implemented with maintained safety.

– With the proposal they have introduced, it will in principle be possible to start with no seafaring knowledge at all and run a ship of up to 1 500 tons in the archipelago, after just one term of theory and ten months of practice. You don't have time to learn all you need in such a short time, he says.

Daniel Almgren, likewise several of his officer colleagues, thinks that the Transport Agency underestimates the difficulties with waterborne public transport in the archipelago. The ships are large in relation to often narrow waters, in which it is difficult to navigate. There are cranes on deck and the crews handle large volumes of goods and many passengers. The practices are more guided with the Transport Agency's proposal and Daniel Almgren thinks this is good, but it doesn't compensate the considerably shortened time on board. Besides he believes that the guidance of the practices is too poor and that it is a mistake not to demand service on deck.

– It is rather remarkable to be able to be an officer in the coastal fleet without any service at all on deck. Many situations occur with both passengers and goods and as an officer you then have to take quick

decisions. It is positive that there will be a demand to keep a journal during the practice, but the authority says nothing about the content of these journals. It is up to everyone to find out and then send the journals to the Transport Agency for approval. This is felt so arbitrary.

He also believes that the practice with an instructor will be hard to implement on many ships. *M/S Sandhamn* is a traditional Waxholm Boat of barely 700 GT. As master it is not possible to run the boat and instruct at the same time.

– I have no mate, but have to navigate, check timetables and loading and unloading. It is not possible to simultaneously teach someone with no previous experience. In the evening the working hours journal must be filled in and a report must be sent to the shipping company. The working hours are fulfilled after that according to the legislation.

– I am afraid that the practices to a large extent will be executed on charter boats just running slowly and where there is time to teach. After ten months on such a boat it is possible to get an authorization and right on your own run much heavier ships in seaborne public traffic.

Some companies lack knowledge

The archipelago officers are critical to another part of the proposal; the transfer of the responsibility for manning to the shipping companies. This can be a problem in shipping companies where the management has a limited experience of shipping, believes Daniel Almgren.

– A bus company got large parts of the archipelago traffic in the latest procurement. Had the company, nowadays replaced, had the opportunity to decide

about manning this had probably not been so good. One can't assume that all shipping companies have the same knowledge as they had in the past.

Lennart Runnegård Jonsson, trade union officer at the Maritime Officers' Association, agrees too. He points out that a not insignificant part of the coastal fleet is run by ship owners that normally don't engage in shipping, but have other activities in focus. It can't be excluded that many of these lack basic knowledge about manning, certification and competences, he says.

– There is a big risk that the master will be responsible for all this, at the same time as there naturally are saving requirements in the background from the owner. Unfortunately too high demands on cost savings don't always go hand in hand with ship safety.

Daniel Almgren has participated in a reference group dealing with the proposal from the Transport Agency. Here he has expressed his and his colleagues criticism and he notices that the representatives of the authority have listened. If they are prepared to make any changes remains however to be seen, he points out.

– I didn't feel as if they introduced a proposal but more informed about what they already had decided. I had earlier been interviewed by the consultant who on behalf of the Transport Agency made a consequence analysis of the proposals. But much of the criticism that I, the Maritime Officers' Association and SEKO seafarers expressed was not in the proposal. The report gives the impression that everything is going to be great and that there will be no negative consequences.

– The Transport Agency does this to speed up the processes with authorization, but there are better ways to do that. For instance, to count hours instead of days at sea, which is done in several other European countries. If you for example work 14 hours a day you could get double time. We suggested this and the impression was that the trade unions and the ship owners were interested, but not the Transport Agency.

This is a translation of the article
on page 25–26.

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, sista anmälningsdatum 15/9.



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



TORREVIEJA, SPANIEN

Fritidshuset ligger 5 mil söder om Alicante, har två lägenheter – den övre i två etage med plats för 6 personer och den undre med plats för 4 personer. Till Alicante's internationella flygplats kan man ta sig med reguljär- eller charterflyg.

Vecka	Över-våning	Under-våning
1-15	3 150 kr*	2 850 kr*
16-40	4 650 kr*	4 150 kr*
41-52	3 150 kr*	2 850 kr*
	*inkl städning	*inkl städning



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



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.



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

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Medlemservice & 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

Caroline Sjöblom – 08-518 356 97

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Mariette Grankull – 08-518 356 70

Shery Joseph – 08-518 356 75

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

Kungsportsavenyen 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@affarsverken.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, 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

Per Westergren, Fatburs Kvarngata 7, 4tr, 118 64 STOCKHOLM
tel 08-641 59 34, 0706-76 44 16, e-post perwestergren@telia.com

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

Micael Larsson
e-post sbfendurance@gmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Anders Uller
e-post sbfsuperior@gmail.com

FLOATEL VICTORY

Patrik Sundquist
e-post sbfvictory@gmail.com

FÄRJEREDERIET/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

KUNGÄLVIS 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 BOGSEBÅT

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

REDERI AB FALUDDEN

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

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

Mattias Peterson, Vintergatan 6, 393 51 KALMAR
tel 0480-41 19 24, 0703-59 96 81, e-post choff@ib-oden.se

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

Sandro Chiesi, tel 031-360 12 04, 0707-67 14 53
e-post Alessandro.chiesi.nautica@stenaline.com
sandrochiesi@hotmail.com

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Jesper Löngren (kont p), Snödropsgränd 6, 194 68 UPPLANDS VÄS-
BY, 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, epost bengt.go@spray.se

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

Erik Krook, tel 0723-19 94 95
e-post erik.krook@live.se

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

Henry Bromée, Betesvägen 56, 247 51 DALBY
tel 046-20 17 94, e-post henry.brome@telia.com

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 BÅTRAFIK

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

**Hjälp oss
att rädda dig.**

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



ACCEPT
Försäkringar



www.accept.se/sjobefal

Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

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

Prisexempel: 206 kr

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

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