

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 6 OKTOBER 2016 ÄRGÅNG 5



TEMA PANAMA

Tufft för inhemska sjömän

AVTALSKONFERENSEN

Strategi inför avtalsförhandlingarna

INTERVJU MED TRANSPORTSTYRELSEN

Inga köer inför STCW Manila

VISINGSÖFÄRJAN

CHRISTIAN SKANTZE BYTTE DE SJU HAVEN MOT VÄTTERN



Helt orimlig tolkning, Skatteverket!

OKTOBER

Blå tillväxt, som är ett samarbete mellan Sjöbefälsföreningen, SEKO Sjöfolk och Svensk Sjöfart har nu till slut lyckats få tonnageskatten på plats. Vissa beslut återstår, men vi verkar ha en enig riksdag och med lite vilja ska allt vara klart den 1 januari 2017. Det är ett ofantligt arbete som ligger bakom detta, det har varit flera omfattande utredningar och många synpunkter. Många anser att Sverige är för sent ute för att kunna få en ordentlig ökning av det svenskflaggade tonnage. Det kan tyvärr ligga någonting i detta men vi får avvakta utvecklingen och fortsätta arbeta för att få det resultat vi alla önskar. Det samarbete vi nu har i form av Blå tillväxt har definitivt hjälpt till att få tonnageskatten på plats.

Nu till en tråkigare sida av verkligheten för många av våra medlemmar som seg-



MIKAEL HUSS

lar på utlandsflaggade fartyg där lönen förutsätts vara skattebefriad. Av denna anledning är lönerna i dessa avtal lägre. Problemet är att Skatteverket i vissa fall ändå beskattar dessa individer på grund av faktorer som de själva inte kan råda över. Det är den så kallade 183-dagars regeln eller INT-avtalet, med möjlighet att kunna få en skattefri sjöinkomst under förutsättning att tre huvudregler uppfylls. Fartyget skall i huvudsak gå i oceanfart, vistelsen utomlands skall vara minst 183 dagar under en tolv månadersperiod och arbetsgivaren skall höra hemma i en EU/EES stat. Detta är vad som finns i lagtexten och den är inte mycket att göra åt. (Vi har i och för sig ett ändringsförslag som sedan tre år tillbaka ligger och bereds hos Finansdepartementet.) Det som är ett större problem är Skatteverkets egna tolkningar för tillämpning av regelverket, vi upplever att de blir allt stramare och snävare.

Fartyg skall i huvudsak gå i oceanfart, vilket är en benämning från fartygssäkerhetsförordningen som reglerar bemanning och behörigheter men som kommit in i inkomstskattelagen och numera betyder att fartyget skall vara borta från Europa minst 75 procent av tiden under ett år. Det räcker dessutom inte med att det fartyget du är på skall vara borta från cirkeln som ritats runt Europa, har du varit på flera fartyg under ett år skall samtliga uppfylla reglerna. Det kan bli knepigt om du mönstrar av ett fartyg under våren för att du hört att det ska gå till Europa, du byter båt och hamnar på nytt på bekvämt avstånd från Europa. Detta kan innebära att du under hela året befunnit dig ombord på fartyg i vattnen runt Australien, men din gamla båt som du varit på ett tag i våras gick under sommaren till Medelhavet och var där mer än tre månader. Här kontrollerar Skatteverket samtliga dina fartyg med AIS och registrerar var de befinner sig. Då är du torsk. Vi anser att detta är en orimlig tolkning, som enskild sjöman kan du inte styra över vart i världen fartygen tar vägen.

Sjömän kontrolleras extra noggrant så att på- och avmönstringsdatum stämmer

mot angiven position på fartyget. Här har dock Skatteverket gett möjligheten att räkna dagar antingen på kalenderår eller på skatteår och det tolkas till din fördel. Ta ett fartyg med fyramånadersstörnar, då är du ute åtta månader första året men endast fyra månader nästa år. Här räknas löpande tid och då kan du gå in när som helst under året och räkna tolv månader bakåt, då blir det alltid sex månader (183 dagar) i snitt. Det gäller dock att inga förseningar eller ändringar i schemat sker på grund av väder, last eller haverier. Men sånt händer ju aldrig till sjöss.

Din arbetsgivare skall vara ett svenskt företag eller höra hemma i en EU/EES stat. Här kontrolleras det noggrant att det inte är fråga om något brevlådeföretag som egentligen inte har något äkta arbetsgivaransvar. Vi har till och med upplevt att äkta arbetsgivare ifrågasatts då det ofta föreligger flera avtal mellan arbetsgivaren och de olika uppdragsgivarna. Det kan vara mycket svårt, till och med omöjligt, för den enskilde sjömannen att veta vilka avtal som ligger mellan arbetsgivaren och eventuella uppdragsgivare.

Dessa kontroller gör att en svensk sjöman kan känna sig tvungen att tacka nej till ett erbjudande om arbete på samma sätt som en arbetsgivare kan känna sig tvungen att avstå från att anställa en svensk sjöman. Reglerna har helt enkelt blivit för svåra att överblicka i takt med Skatteverkets allt snävare, striktare och oförutsägbara tolkningar.

Vi har en regering som till många delar försöker få till stånd en positiv anda i sjöfartsbranschen vilket kan medföra ett antal nya arbetstillfällen. Detta uppskattas verkligen, men varför kan de inte i samma positiva anda justera reglerna i inkomstskattelagen? Genom denna ändring kan vi behålla ett hundratal sjömän i arbete som annars riskerar att hamna i arbetslöshet. Regeringens mål är att vi ska ha Europas lägsta arbetslöshet. De kan ju höra av sig om de vill ha några förslag.



sjöbefälen Nr 6

04 Nyheter

På avtalskonferensen drogs strategin upp
Nytt kontrollsystem hos Transportstyrelsen

10 Fackligt

Stig Gustafsson tycker till om löneskyddet
Vice ordförande har ordet
Fråga ombudsmännen

13 Tema: Panama

Bekvämlighetsflaggens Mecka
Tufft för inhemska sjömän

20 Reportaget: Visingsöfärjan

Christian Skantze bytte de sju haven mot Vättern

24 Intervjun: Bo Bergström

Ingen kö hos Transportstyrelsen inför STCW Manila

26 Kultur/historia: Bokmässan i Göteborg

Ove Allansson fick sin egen dag

28 In English: Panama

A paradise for tax planners

13



26



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 6 Utgivningsdag 4 oktober 2016

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Trydells Tryckeri AB

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 2016

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

Framsidesbild Christian Skantze på Visingsöfärjan.
Foto Anna Lindau Backlund

TS-kontrollerad upplaga 8 300 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**



Här bestäms strategin

Vid årets avtalskonferens hade alla klubbordförande och fackliga förtroendemän bjudits in för att prata ihop sig inför de kommande avtalsförhandlingarna.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM SEPTEMBER 2016

Ett tjugotal företrädare hade samlats i den lilla salen på Sjöfartshotellet och diskussionerna leddes av Sjöbefälsföreningens nye vd Mikael Huss. Han började med att informera hur läget i föreningen är just nu och hur det ser ut i omvärlden, med sjöfartspolitik och tonnageskatt.

Sen började förutsättningarna inför avtalsrörelsen att diskuteras med en omvärldsanalys. I år låg märket på 2,2 procent och det var svårt att frånga det. Flera på mötet vill gärna komma ifrån märket, men inser att det blir svårt. Ett

möjligt sätt är att teckna avtal som löper längre än ett år.

På SARF-sidan, med Storsjöavtalet, så blev det i år ett rent lönepåslag med märket. Det enda övriga tillägget som gjordes handlade om att man har rätt till en second opinion från en oberoende läkare, inte en läkare som arbetsgivaren utser.

På Almega-sidan, med skärgårdstrafiken, var det svårare att komma överens. Arbetsgivarna ville ha individlöner och medlemmarna i Sjöbefälsföreningen ville ha tarifflöner. Efter en lång strejk lyckades Sjöbefälsföreningen få igenom tarifflöner.

På Trafikverket sitter de just nu i löne-

förhandlingar. De utgår från märket som sattes i våras, men de får inget retroaktivt utan deras avtal löper till oktober.

Ersättning för extra tjänstgöring

Ett antal motioner från kongressen hade hänvisats till avtalskonferensen för att beslut skulle fattas där. Den första motionen som behandlades var ersättning för extra tjänstgöringsdagar. Motionären anser att man borde få en extra ersättning om man tvingas jobba för att rederiet inte lyckats hitta en ersättare när det är dags att kliva av. De närvarande var eniga om att frågan är viktig och att det vore bra om det fanns en ekonomisk press som sporrar rederierna att leta ersättare mer aktivt. Avtalskonferensen beslöt att ta med sig frågan.

Nästa motion handlade om utpurning av befäl på Storsjöavtalet, och bakgrunden är att det i maskinbefälsavtalet finns en skrivelse om övertidsersättning vid arbete nattetid som inte finns på nautiker-

och intendentursidan. Motionären vill att alla kategorier ska ha rätt till övertidserättning. Problemet kändes igen på flera rederier, på Birka-Eckerö har de till exempel nyligen fått trådlösa telefoner som kan ringa även på ledig tid och då förväntas de svara. Diskussionerna landande dock i en frågeställning om frågan skulle vänta eftersom målet är att få till ett enat avtal för alla kategorier, eller om den ska tas upp nu för att försöka föra in det i nautiker- och intendenturavtalen. Här hade de närvarande delade uppfattningar.

Den tredje motionen handlade om datum för löneutbetalning, där motionären vill att lönen ska betalas ut senast den 25:e varje månad, för att hinna betala räkningarna i tid. Det är en komplex fråga, särskilt eftersom vissa har två löneutbetalningar varje månad. Fortsatta diskussioner krävs.

Högre befordringstillägg

Löneskillnader för befäl med enhetslönehette nästa motion. Motionären anser att vid enhetslönesystem blir lönemarginalerna mellan BFH/TCH-befattningarna, 1:e-befattningarna och 2:e-befattningarna allt för ojämn. Ombudsmannen Lennart Jonsson menar att detta inte riktigt stämmer, då den ena gruppen har mer semester än den andra, och att det dessutom

FAKTA AVTALSRORELSEN

Sjöbefälsföreningens avtal med SARF, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, går ut den 31 januari 2017. Avtalet med Almega går ut den 31 december 2016. Avtalet med Trafikverket håller just nu på att förhandlas och ska vara klart den 1 oktober 2016. Om nya avtal inte är klara när de gamla gått ut fortsätter de gamla avtalen att löpa tills ett nytt avtal är tecknat.

skiljer i arbetstid. Avtalskonferensen kommer i alla fall fram till att ett högre befordringstillägg vore bra.

Nästa fråga gäller en motion om en ny lönegrupp i färjeavtalet för intendenturbefäl. Frågan blir genast om det räcker med en ny lönegrupp eller om hela tariffen behöver göras om, eftersom vi inte har någon seniortabell för intendenturbefäl. Till slut enas konferensen om att ta bort 6:an, lägga till en 11 och tillsätta en arbetsgrupp som ser över nya tariffer för junior- och seniorbefäl.

Examenstillägg för intendenturen

Nästa motion handlar om sjukvårdstillägg. På passagerarfartyg som inte har anställd sjukvårdspersonal är det mycket sjukdomsfall ombord och mycket att hantera för den som är sjukvårdsansvarig. Motionären tycker därför att det saknas ett sjukvårdstillägg. De närvarande håller med om detta och en del tycker inte att det borde vara tillåtet att köra så många passagerare utan utbildad sjukvårdspersonal. Beslutet blir att verka för antingen krav på utbildad personal eller att införa ett sjukvårdstillägg.

Den sista motionen som tas upp handlar om examenstillägg för intendenturbefäl. Motionären vill att intendenturbefäl ska kunna tillgodoräkna sig relevanta studier för att få examenstillägg. Avtalskonferensen ser en risk med att detta skulle slå undan fötterna på den intendenturutbildning som är på gång. Därför beslöts att avvakta med den här frågan och diskutera den vidare i intendenturkommittén.

Efter två dagar med intressanta diskussioner avslutade Mikael Huss avtalskonferensen. Slutsatserna kommer nu att redovisas på nästa styrelsemöte och sen får vi se vad vi får igenom vid nästa avtalsförhandling. **S C**

Välkommen på facklig grundkurs

Den 16-18 november kommer den fackliga grundkursen att hållas på Nordic C Hotel i Stockholm. Kursen innehåller allt från den lagstiftning som berör de ombordanställda, deras kollektivavtal och försäkringar samt förhandlingsträning genom spel. Alla medlemmar är välkomna, både fackliga nybörjare och de som tidigare gått kursen. Sjöbefälsföreningen står för logi, måltider och resekostnader. Kursen startar klockan 10 den 16 november och avslutas klockan 15 den 18 november. Anmälan sker till Sjöbefälsföreningens kansli på 08-518 356 00 eller sbf@sjobefal.se senast den 2 november.

Nu kan du betala din medlemsavgift via e-faktura

Nu finns möjligheten att betala din medlemsavgift till Sjöbefälsföreningen via e-faktura. Vill du betala via e-faktura så logga in på din internetbank och anmäl dig.

Öppen utfrågning om tonnageskatten i skatteutskottet

Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss har deltagit på en öppen utfrågning om införandet av tonnageskatten i skatteutskottet. Medverkade gjorde också Pia Berglund från Svensk Sjöfart, Jonas Forslind från Seko, Skatteverket samt regeringskansliet genom statssekreterare Leif Jakobsson. Nu återstår bara det sista steget med slutligt antagande den 28 september, där Sjöbefälsföreningen hoppas på ett positivt besked!

Invest now in your future fuel bill

BLADE DELIVERIES 2016

IDEA MARINE AB

RoRo-Ships | 8000kW | 8% less fuel | 1.8knot faster | Less vibrations and noise
14000kW | 22knot | 11% | 5.4m in United States

www.ideamarine.se





Nytt kontrollsystem på G

Transportstyrelsen har ett nytt kontrollsystem på gång för att bättre matcha fartygets krav med befälens papper. Idag kan det hända att obehöriga befäl slinker mellan verkets kontrollsystem. Det är dock mycket ovanligt att någon döms för att de saknar behörighet.

TEXT OCH FOTO LARS SOOLD

GÖTEBORG JUNI 2016

Även om det är ovanligt att svenska befäl saknar behörighet så händer det. Också i svenska vatten. Senaste åren har det hänt exempelvis i samband med privat passagerartrafik i skärgården.

På Transportstyrelsen kontrolleras alla behörigheter noga vid nyansökningar och förnyelse av papperen. Kontroller görs också dess emellan, men vid dessa mönstringskörningar, som Transportstyrelsen kallar dem, upptäcker man inte allt. Nu är dock ett nytt datasystem på gång

som är meningen bättre ska klara av att matcha fartygets krav med olika befälningshavares papper.

– Det är ovanligt att svenska befälhavare saknar behörighet. När det upptäckts handlar det oftast om att de missat förnya läkarintyget. Det är långt mellan domar, ofta läggs de ned, säger Bo Bergström, chef för sektionen för sjöpersonal på Transportstyrelsen.

Små möjligheter att upptäcka fel

Men hur sker kontrollen? Enligt Bo Bergström har man idag inte så stora möjlig-

heter att, förutom vid ansökningar och ny eller förnyad behörighet, upptäcka obehöriga personer.

– Som systemet fungerar idag har vi inte den möjligheten. Den fanns tidigare, för ungefär tio år sedan. Och vi kommer få det igen. Men idag är det möjligt att rapportera in en person som inte har behörighet för sin befattning utan vi upptäcker det.

Tips från konkurrenter, berättar han, är annars det vanligaste skälet till att man upptäcker att något inte stämmer.

Varje år inrapporteras omkring 60 000 på- och avmönstringar för enskilda individer. Transportstyrelsens målsättning är att köra igenom dessa mönstringsregister två gånger om året. Men det senaste året har man prioriterat utbyte av internationella certifikat, vilket lett till färre mönstringskörningar.

Man genomför då datakörningar som programmeras manuellt för att testa olika mätpunkter, exempelvis om någon

sjöman varit mönstrad i mer än 270 dagar under ett enskilt år eller om ett visst fartyg har befälhavare mönstrade ombord i mer än 400 dagar.

– På ett fartyg får det bara finnas en befälhavare mönstrad vid samma tidpunkt. Att ett fartyg ändå kan ha befälhavare mönstrade ombord fler dagar än som finns på ett år beror på dubbelmönstringar som uppstår när man går av och på. Men det är mycket ovanligt att man kommer över 400.

När man får träff på olika mätpunkter söker man vidare. Ofta hittar man då flera fel från ett och samma rederi, vilket kan bero på att det har ny personal på kontoret och utan uppsåt lämnat felaktiga uppgifter.

– Det brukar snabbt korrigeras när vi påpekat det. För oss är det viktigaste att vi får rätt uppgifter i systemen, eftersom de ligger till grund för tillstånd av olika slag, säger Bo Bergström.

Ovanligt med bristande behörighet

Teoretiskt kan ett rederi uppsåtligen lämna fel uppgifter. Det är dock mycket ovanligt. Men det har hänt, som i Gribbysundsfallet för några år sedan när personer i fel befattning rapporterades liksom personer som inte var ombord. Det ledde till rättsligt efterspel och att Transportstyrelsen drog tillbaka behörigheten för ett flertal personer.

– Däremot är det mycket med så kallade traditionsfartyg som ägs av föreningar. Där har det hänt att man rapporterat in passagerarna som besättning. Men det upptäcks ganska snart, säger Bo Bergström.

Upptäckterna av bristande behörighet fungerade bättre fram tills för lite drygt tio år sedan.

Då kunde systemet matcha fartygets krav med en besättningsmans behörighet. Men med tiden och den globala utvecklingen hängde systemet inte med. Så länge det bara behövde ta hänsyn till svenska behörigheter gick det bra, men i takt med att allt fler fick sina intyg utomlands klarade systemet inte av matchningen. Körningen stängdes då ned.

Men nu är den här möjligheten på väg tillbaka.

– Så hoppas vi att det ska bli och våra utvecklare har sagt att det ska fungera. Vi bygger om hela systemet, vilket kommer skapa helt nya förutsättningar.

Systemet kommer att i samma sekund som en person med otillräcklig behörighet mönstras på skicka en fråga till rederiet om man anser att mönstringen är korrekt.

Rederiet kan då välja att ändra eller genomföra mönstringen.

– Det kommer upp vid våra mönstringskontroller. Det ger oss mer på fötterna om vi tar det vidare till åklagare eftersom vi kan visa att det skett uppsåtligen, säger Bo Bergström.

Lanserar nytt register

Vid det kommande nyåret lanserar Transportstyrelsen ett register med uppgifter om godkända certifikat öppet för redare, olika svenska, men framför allt internationella, kontrollmyndigheter. Internationellt är detta ett oerhört stort problem och enligt den brittiska haverikommissionen finns tiotusentals illegala certifikat i omlopp. Hur många vet ingen då mörkertalen är stora. Köpta certifikat går hand i hand med bristande säkerhet och dåliga arbetsförhållanden och det har förekommit utstuderade korrupta samarbeten för att tillverka falska certifikat. Inte sällan är



Bo Bergström.

stater som erbjuder bekvämlighetsflagg inblandade. IMO:s statistik visar att en stor del förfalskade certifikat utfärdats i exempelvis Panama, Georgien, Indonesien, St Vincent och Grenadinerna och i Antigua Barbuda.

Här hemma kan Transportstyrelsen genom sina register inte, och kommer heller inte kunna, kontrollera om rätt antal besättningsmän är ombord. Det kan bara Kustbevakningen, som på uppdrag av Transportstyrelsen sköter kontroller ombord. Man kontrollerar alla svenskflaggade fartyg med en bruttovikt upp till 1 500 ton. De större fartygen sköter Transportstyrelsen själva. **LS**

LÄS DE SENASTE
NYHETERNA PÅ

www.sjobefalsforeningen.se



Dr Lars Spangsberg
Legitimerad läkare
spec. allmänmedicin

Sjöfolksintyg / Manilaintyg

Tidsbeställning 042-12 40 90

Doktor Spangsbergs Mottagning
Roskildegatan 4. 252 21 Helsingborg
www.spangsberg.se

APROPÅ TONNAGESKATTEN:



BOKANJÄRERNA INBJUDER ALLA HAVETS BERÄTTARE TILL EN NY ANTOLOGI: KASTA LOSS

Titeln kan tolkas på olika sätt. Alla bidrag är tillåtna så länge de utspelar sig på de sju haven. Gärna i modern tid. Men även berättelser från historien och framtiden ingår i urvalet för tävlingen. Bokanjärerna har tidigare gett ut tre antologier: Trampa däck, Springa läck och På fallrepet. I samband med föreningens 10-års jubileum har årsstämman beslutat att inbjuda till en fjärde som denna gång riktar sig även till fritidsseglare, skutseglare etc. och inte enbart till yrkeskåren sjömän. Antologin KASTA LOSS är tänkt att lanseras i samband med Bokmässan i Göteborg 2017.

Lektörer

Som lektörer har vi denna gång inbjudit Anna Gable, (språkkonsult i svenska, seglare, författare, mm), Benkt Lundgren (f.d. redaktör för tidningen Sjöbefälen), Irina Öström-Zetterman (informatör på Landstinget) och som redaktör Lennart Johnsson (författare och f.d. redaktör för tidningen Sjömannen).

Vi startar med en skrivarkurs

Liksom vid tidigare antologier inbjuder vi till en skrivarkurs i samarbete med Katarina Sjöfartsklubb med start den 12/9. Vi har fem träffar på klubben samt tre via webben på distans. Se vidare på Bokanjärernas hemsida och på Studieförbundet Vuxenskolas Skrivarkurs för havets kvinnor och män – SV Stockholm för ytterligare information, www.sv.se

Insändning av manus

Bidrag skickas in per e-mail senast den 28 februari 2017 till rolfostrom@hotmail.com och skall bestå av två delar. Dels manuset i Wordformat med dubbelt radavstånd, max 12 000 tecken. Dels en separat fil med författarens namn, adress och telefonnummer samt e-mailadress. Samtliga tävlingsbidrag avidentifieras så dessa blir anonyma för lektörerna. Insända bidrag måste vara korrekturlästa. Några lektörsutlåtanden, annat än mycket korta anvisningar, lämnas inte. Insända tävlingsbidrag returneras ej.

Medlemskap i Bokanjärerna

För nya medlemmar som skickar in manus innan den 1 december bjuder vi på första årets årsavgift, 200 kr, för medlemskap i Bokanjärerna, föreningen för främjandet av havets berättelser. Mer information på www.bokanjarna.se.

Historiskt få strejker

Antalet anställda som gick ut i strejk förra året var det lägsta på över 120 år, enligt officiell statistik från den brittiska regeringen. Bara 81 000 personer var involverade i en strejk under 2015, jämfört med 733 300 2014.

– De här siffrorna visar att strejk alltid är den sista utvägen när din arbetsgivare vägrar förhandla och vägrar kompromissa. Strejker är mycket ovanligare idag och tenderar att vara korta, säger Frances O'Grady, generalsekreterare på TUC, British Trades Union Congress. (TELEGRAPH)

Dödsfall vid lotslejdare

En jungman dog och en lots skadades allvarligt när de fastnade mellan en superyacht och en lotsbåt utanför Vietnam förra året när lotsen skulle borda yachten. Under det tredje försöket att använda lotslejdaren krossades lotsen och jungmannen mellan skroven. Jungmannen föll i vattnet och hans kropp hittades aldrig. En undersökning har kommit fram till att superyachten inte hade följt kraven i "Safety of Life at Sea Convention". (TELEGRAPH)

Låg nivå av piratattacker

Piratattacker på handelsfartyg har sjunkit till den lägsta nivån på 20 år. Enligt IMB:s (International Maritime Bureau) globala piratrapport så var det 98 incidenter det första halvåret 2016, jämfört med 134 under samma period 2015. Även våld mot besättningen har sjunkit, från 289 incidenter det första halvåret 2015 till 118 första halvåret i år. De senaste fem åren har 15 personer dött i samband med piratattacker, men första halvåret 2016 var det inga dödsfall. (TELEGRAPH)

Italienska jobb hotas av STCW

Italienska sjöfartsfackförbund varnar för att Transportministeriets senfärdighet med att utfärda nya behörigheter och certifikat enligt STCW Manila hotar medlemmarnas jobb. De tror att så många som 15 000 sjömän måste jäkta igenom uppdateringsproceduren om de ska ha en chans att få sina papper i ordning till den 1 januari 2017. Ett av problemen är att man i Italien inte kunde ansöka om nya behörigheter och certifikat förrän i december 2015, vilket endast gav sjömännen ett drygt år på sig att ansöka. Ett annat problem är att endast en tredjedel av Italiens 64 sjöfartsskolor kan anordna de nya kurserna, och inte alla på samma gång, vilket innebär att sjömännen måste ta sig till minst två olika skolor. (TELEGRAPH)

Visselblåsare får en miljon dollar

En amerikansk sjökaptan som agerade visselblåsare har fått mer än en miljon amerikanska dollar efter ett domstolsbeslut. Kaptenen hade anmält brott mot sjösäkerhetslagen till myndigheterna och rederiet hade därför degraderat honom till förste styrman och gett honom tillfälliga jobb på helt andra turer än de han jobbat på innan. Domstolen har fastslagit att detta var ett sätt för rederiet att hämnas på kaptenen och de får därför betala över en miljon amerikanska dollar till honom. (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



DISPLAY

FÖRSÄLJNINGSFÖRETAGET INOM MEDIA

Din annons här?

Välkommen att kontakta mig:

Fredrik Sjodin

090-711 504

fredrik.sjodin@display-umea.se

www.display-umea.se



Har jag skydd för lönen?

Tidigare kunde en arbetsgivare kvitta skulder från arbetstagaren på lönen – i värsta fall kunde hela lönen försvinna. Men vad gäller idag? Stig Gustafsson reder ut.

Vilket skydd har jag för lönen? Kan arbetsgivaren råda över min intjänade lön innan den utbetalas? Före 1970 hade arbetsgivaren en privilegierad ställning i detta hänseende. Om arbetsgivaren till exempel hade en fordran på varor som arbetstagaren fått köpa behövde han inte som en vanlig säljare gå till domstol utan kunde dra beloppet från lönen. Även om fordran var oklar kunde arbetsgivaren kvitta den mot lönen. En annan inte helt ovanlig situation i ett anställningsförhållande är också att en arbetstagare fått för mycket i lön och arbetsgivaren längre fram inser detta och kräver tillbaka det överskjutande beloppet.

Kunde kvitta bort hela lönen

Från social synpunkt ansågs det oacceptabelt att arbetsgivaren kunde kvitta bort hela lönen och därmed vältra över ansvaret för arbetstagarens och hans familjs försörjning på det allmänna. Fram till 1970 hade arbetsgivaren denna omfattande rätt till kvittning i lön om han ansåg sig ha en motfordran på arbetstagaren. Det kunde också röra sig om krav på ersättning för skador på maskiner och verktyg eller för skadestånd för brott mot uppsägningsregler eller brist i redovisning av pengar. Skulderna – verkliga eller påstådda – kunde ligga flera år tillbaka i tiden. I dessa och liknande fall kunde en arbetsgivare i extremfall kvitta bort hela lönen för den anställde – en situation som då och då inträffade, särskilt när en arbetstagare slutade sin anställning. Ofta räckte det med att arbetsgivaren påstod

att det fanns en skuld. Arbetstagaren kunde naturligtvis i efterhand stämma arbetsgivaren på beloppet men i praktiken förekom det av lättförklarliga skäl, rättegångskostnader och så vidare, mycket sällan.

1970 fick vi – främst på förslag från de fackliga organisationerna – en lag om kvittning i lön som innebar att arbetsgivarens kvittningsrätt inskränktes betydligt. Enligt denna lag får en arbetsgivare i princip bara använda sig av kvittning när det finns ett medgivande från arbetstagarens sida. En arbetstagare kan återkalla medgivandet och arbetsgivaren kan då inte använda sig av kvittning. När en arbetstagare fått en del av lönen i förskott kan dock arbetsgivaren göra avdrag för detta vid nästa avlöningstillfälle.

Måste haft uppsåt

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

Tagit emot i god tro

Om en arbetsgivare felaktigt betalat ut för hög lön eller missat att göra avdrag för att arbetstagaren varit sjuk eller frånvarande av annan orsak har arbetsgivaren rätt att kräva tillbaka vad han betalat för mycket. Arbetsgivaren har dock inte rätt till kvittning om arbetstagaren i god tro mottagit och förbrukat beloppet. Man tar här hänsyn till arbetstagarens behov av lön för sin och sin familjs försörjning. Domstolarna utgår från att en arbetstagare lever, som man säger, "ur hand i mun".

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

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

STIG GUSTAFSSON

Sjöbefälsföreningen söker ny ombudsman

För att bredda och behålla kompetensen inom organisationen söker Sjöbefälsföreningen en ny ombudsman. Önskemål är en färdigutbildad sjöingenjör med intresse för fackliga frågor. Stationeringsort är Stockholm och tjänsten är en tillsvidareanställning, med sex månaders provanställning. Ansökningar behandlas löpande.

För mer information, gå in på www.sjobefalsforeningen.se eller kontakta Mikael Huss, vd, på mikael.huss@sjobefal.se eller 08-518 356 25.



Vice ordförande har ordet

Sjömän i alla länder, förenen eder! En travestering på ett betydligt mera känt uttalande. Eller med andra ord: Sjöbefäl, gå med i föreningen! En av anledningarna till det kan stavas solidaritet. En annan kan vara att du får hjälp av mycket kompetenta människor när du som mest behöver det. Det är faktiskt förvånande hur många sjöbefäl i dag som inte är medlemmar men ändå tycker att de skall åtnjuta samma löner, villkor, pensioner och rättigheter, som en ansluten medlem.

I dag är vi en förening som organiserar de olika befälsyrkesgrupperna ombord i ett fartyg. Rötterna till dagens förening hittar vi i Machinistsamfundet grundat 1848 och Sveriges Fartygsbefälsförening grundat 1907, så vi har en lång historia bakåt i tiden. Historiskt har det funnits olika föreningar för yrkena ombord, kanske en naturlig lösning med tanke på den tidens hierarki ombord. Inte alltid så lyckat, då redare och andra arbetsgivare inom sjöfart aldrig har tvekat att spela ut de olika föreningarna mot varandra. Vad intendenturen beträffar startade de första föreningarna i början på 1900-talet i Sverige och internationellt, och det har varit en lång och ganska krokig väg fram till idag.

Någon kanske undrar vad Sjöbefälsföreningen gör. Det första i alla lägen är att ta hand om medlemsnyttan. Vi förhandlar om löner, arbetstid, sociala förmåner och pensioner. Våra ombudsmän hjälper dig i tvister, vi svarar på remisser, vi är engagerade i utbildning och vi har en bra kontakt med sjöbefälsskolorna i fråga om vad kurserna bör innehålla. Vi är också internationellt engagerade med olika uppdrag inom sjöfart och säkerhet.

Vi är en politiskt obunden förening, men vi bedriver politik i form av till exempel remissvar. Även avtalsförhandlingar är en form av politik "hands on" och det är sådana här avvägningar som ibland känns aviga för medlemmarna. Men styrelsen har inte bara ett ansvar mot medlemmarna, den har också ett ansvar för föreningen, dess ekonomi och välbefinnande, samt bolagen som finns för att sysselsätta medlemmar. Styrelsen har också att förhålla sig till de andra aktörerna, arbetsgivare, centralorganisationer och statsmakter. Därför de senaste årens turbulens när saker och ting börjar avvika från styrelsens uppfattning om vad som är rätta vägen att gå. Som i en stark förening har styrelsen agerat i de fall det har funnits anledning, kanske inte alltid tillräckligt tidigt, men med den kraft vi förmått.

Som ni alla känner till har Sjöbefälsföreningen haft sin första kongress som en enhetlig förening. Undertecknad tackar för det fortsatta förtroendet. Jag hoppas kunna motsvara era förhoppningar! Som ni kanske förstått är bland annat utbildningsfrågor mycket viktiga för mig. Vad som är glädjande är också att en kvinnlig sjöfarare tagit plats i föreningens ledning, välkommen Annelie Hamberg, det gläder mig mycket! I övrigt fick vi en uppmaning från våra medlemmar i skärgårdsflottan, och kanske med all rätt, det är dags att få allt på plats även där. Även Mats Höglblom fick fortsatt förtroende som ordförande, även det gläder mig mycket, ett bra val!

Kongressen är ju det styrande organet för oss. Om jag får vara lite kritisk, skulle jag önska att många fler medlemmar skulle använda sig av sin rättighet att skriva motioner, alternativt vända sig till styrelsen. Vi måste värna om demokrati i föreningen. Så ett tips är att höra av er när ni önskar en förändring av något!

JAN HÄGGBLOM



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

Jag tjänstgör på ett fartyg som går under Storsjöavtalet och jag undrar hur mycket av min lön som jag får ut om jag blir sjuk?

Om du har varit anställd i minst ett år i samma rederi har du rätt till så kallad sjuklön, det vill säga hundra procent av din ordinarie lön i upp till tre månader. Har du fem års anställning i samma rederi har du rätt till sjuklön i fem månader. Detta kallas för redarskyddad tid. Det här är ett mycket bra avtal som vi har förhandlat fram till medlemmarna. En landbaserad arbetare har vanligtvis endast ersättning från sin arbetsgivare från dag 2-14 med 80 procent av sin lön.

Efter den perioden får du vända dig till Försäkringskassan. Vad du får ut från dem beror på hur mycket du tjänar. Det handlar då om din sjukpenninggrundande inkomst, SGI, normalt 80 procent av maxtaget, vilket är en årsinkomst på 332 200 kronor.

Tänk på att du också kan ha rätt till ersättning från andra håll, till exempel via din tjänstepensionsförsäkring eller via AFA. Blir du långtidssjukskriven rekommenderar vi dig som medlem att kontakta Sjöbefälsföreningen för att se över din försäkringssituation.

Jag jobbar inom skärgårdstrafiken och är 63 år gammal. Nu undrar jag om jag har möjlighet att gå i pension redan nu, och vad jag i så fall ska tänka på?

Du som är medlem i Sjöbefälsföreningen och anställd för tjänstgöring ombord på fartyg med avtal mellan Sjöbefälsföreningen och Almega samt är anställd av arbetsgivare som är medlem i Almega har rätt att ansöka om pension mellan 60-65 år.

Du bör dock tänka på att ersättningsnivån är betydligt lägre än den lön du har haft och att den allmänna pensionen påverkas negativt. För mer information om pensionen kan du kontakta Tom Möller på PRI pensionsgaranti som beräknar pensionsärenden åt parterna och kan göra en beräkning av pensionens storlek samt tillhandahålla ansökningsblanketter.



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, SAN, bildades 1956 och är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivare och fackliga organisationer. SAN verkar för att förbättra arbetsmiljön och öka säkerheten inom svensk sjöfart och fungerar som en knutpunkt för arbetsmiljöarbete inom branschen. Nämnden ger finansiellt stöd till olika projekt, anordnar konferenser, delar ut arbetsmiljöpris och mycket mer. På www.san-nytt.se får du veta mer om oss.

Organisatorisk och social arbetsmiljö – en utmaning för sjöfarten

Få som sysslar med arbetsmiljö lär ha undgått att den nya föreskriften organisatorisk och social arbetsmiljö (AFS 2015:4) trädde i kraft i våras. Men vad innebär den egentligen och hur gör man för att införliva de nya bestämmelserna ombord? De här frågorna och många andra ska vi ge svar på under höstens San-konferens. Självklart kommer vi också att uppmärksamma Sans 60-årsfirande med en historisk tillbakablick på åren som varit. Vi avslutar dagen med en gemensam buffé.

Konferensen hålls torsdagen **den 27 oktober** i "Läppstiftet" i Göteborg. Anmäl dig **senast den 20 oktober**. Inbjudan, program och anmälningsblankett hittar du på Sans hemsida www.san-nytt.se. Deltagandet är kostnadsfritt. För mer information, kontakta Eva Ohlsson på Sjöfartens Arbetsgivareförbund, tfn 031-629540 eller eva.ohlsson@transportforetagen.se. Varmt välkommen!

Dags att premiera årets bästa arbetsmiljöinsats!

I höst delar vi åter ut San-priset för särskild berömvärda arbetsmiljöinsatser ombord. Mottagaren kan vara en grupp av människor eller någon enskild, besättningsmedlemmar eller landanställda.

Nu behöver vi din hjälp att hitta dessa personer. Utmärkelsen består av 10 000 kronor samt ett San-standar och delas ut i samband med San-konferensen.

**SAN PRISET
2016**

Förslag på kandidater lämnas senast **den 1 oktober** till Eva Ohlsson, eva.ohlsson@transportforetagen.se eller Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, Box 404, 401 26 Göteborg.



SAFETY GRUPPEN
SECURITY & SAFETY TRAINING
en del av Navigationsgruppen

Utbildning mot verklighetens krav...

Safetygruppen är godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen. Utbildningscentret i centrala Stockholm ligger på Långholmen i en maritim miljö nära 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, Härnösand, Örebro, Göteborg och Helsingborg.

safetygruppen.se
info@safetygruppen.se
08-410 215 50

TEMA PANAMA

TEMA
PANAMA



Utsikterna är små att kunna förändra Panamas regelverk. Likt sjömän världen runt, drabbas en stor del av den egna befolkningen av landets skattepolitik. 40 procent lever i fattigdom medan advokater smörjer kråset för varje fartyg de flaggar in. TEXT OCH FOTO LARS SOOLD



I Panama City samsas moderna skyskrapor med slitna bostadsområden.

PANAMA CITY MAJ 2016

En gigantisk skopa med vatten verkar ha hållits över Panama City. På väg in i city-kärnan styr taxin varsamt genom sjöar som samlats på vägen. I maj är regnperioden här och gör den tropiska värmen extra klibbig. En kletig känsla, ungefär som det mycket liberala regelverk som råder för fartyg som seglar under landets flagg.

Genom vindrutan möts blicken av mängder av skyskrapor och vid foten av dessa, strax nedanför motorvägen, mycket slitna bostadsområden. Enligt svenska UD lever en fjärdedel av befolkningen i fattigdom, en direkt konsekvens av landets mycket låga skatteintäkter. Skyskraporna bär namn av internationella storheter inom bank, finans och försäkring. I den världen lever affärsmänniskor gott i flödet av internationellt kapital som attraherats av möjligheter till ljusskygga globala transaktioner.

36 länder finns med på ITF:s lista över de som erbjuder öppna register, vilka ger redare stora fördelar men är ödestigert för många sjömän. Den överlägset mest populära flaggstaten är Panama som med dryga tre miljoner invånare och endast ett eller ett fåtal egna små rederier har en

fartygsflotta större än Kinas och USA:s tillsammans.

Så vad är det som gör att Panama är så populärt bland redarna?

– De väljer Panama för att proceduren för att komma med i registret är väldigt enkel och därför tilltalande. Myndigheterna utför inte inspektioner som de ska, och en del fartyg flaggas in helt utan inspektion, säger Ivan DeLaGuardia, ITF-koordinator i Panama.

Han är till yrket kapten på kanalens bogserbåtar och ordförande i kaptenernas fackförbund. Han tar emot i fackets lokaler beläget ett par hundra meter från kanalmyndighetens högkvarter i närheten av mynningen på Stilla Havssidan. Kanalmyndigheten är en slottsliknande byggnad på en kulle bortom en bred trappa som leder ned till ett ståtligt monument. Framför slottet och monumentet ramar två rader av planterade palmträd in en gräsyta lika stor som en av kanalens 102 år gamla slussar. Det är bara några veckor kvar till invigningen av kanalens nya slussar.

Anställda som arbetar på och med kanalen har, enligt ITF, inte rätt att strejka. Den är landets största inkomstkälla och drivs, sedan Panama tog över den från USA vid millennieskiftet, fortsatt som en liten stat i staten. Strejkförbudet gäller inte

i det övriga samhället, varken för privat eller offentligt anställda.

Försöker få facket ogiltigt

Många transportarbetare är anslutna till ett stort förbund där ingen egentligen kan få upp sina frågor på dagordningen. Bogserbåtskaptenerna bröt sig ur för åtta år sedan för att stärka sin röst. Kanalmyndigheten och arbetsmarknadsverket har, enligt facket, tillsammans via domstol försökt få facket ogiltigförklarat.

– Vi lever med att vara ifrågasatta och motarbetade. Nu förhandlar vi sedan drygt ett år om vårt första kollektivavtal, men det är svårt att komma överens, säger Ivan DeLaGuardia.

Han är koordinator för ett ITF-projekt för att öka samarbetet mellan, och stärka fackförbund och yrkesgrupper som på ett eller annat sätt arbetar med kanalen, hamnarna eller sjöfarten i stort.

– ITF har från internationell nivå startat det här projektet i Panama. Vi märker att myndigheterna lyssnar mer på oss och är medvetna om vad som är på gång.

Bekvämlighetsflagg har bekämpats av ITF sedan 1948. Man anser att Panama inte är lika dåliga som andra öppna register när det kommer till säkerhetsfrågor, men brister i kontroller, uppföljning



Kanalmyndigheten ligger i en pampig byggnad högst upp på en kulle.



Kapten Ivan DeLaGuardia är ITF-koordinator i Panama.



Kapten Luis Fruto tror att internationella påtryckningar är det enda som hjälper.

av olyckor och stöd till besättningar.

Ganska säkert hänger Panamas popularitet som flaggstat samman med den affärskultur som nu sett dagens ljus. ITF välkomnar starkt avslöjandena av Panama Papers och hoppas att det ska stärka kampen mot bekvämlighetsflagg. Man pekar på att både dessa transaktioner och bekvämlighetsflaggen har sina rötter i en kultur av lyckta dörrar, brist på möjligheter att utkräva ansvar, pengatvätt och skatteflykt.

Panama Papers kretsar kring en advokatbyrå och advokater är även strategiskt inblandade i inflaggningen.

– Många advokater arbetar åt Panamas register för att få hit fler rederier. Jag vet inte hur många de är, men staten och advokaterna delar på inkomsterna. Advokaterna tar den största delen, säger Ivan DeLaGuardia.

Bland gemene man i Panama har dock snacket klingat av.

– Det pratas inte längre så mycket om Panama Papers. Men detta kan på sikt påverka utländska investeringar negativt, säger Ivan DeLaGuardia.

Målet är att få bort utflaggning

ITF:s mål är att få bort utflaggning till andra länder. Man arbetar för ett globalt

avtal för att tydliggöra och stärka kopplingarna mellan ägarens nationella hemvist, flaggstaten fartyget seglar under, redare och sjömän, ett avtal man tror skulle kunna undanröja mycket av problemen.

Hur reagerar man på detta i Panama?

– De har fram till nu inte reagerat alls på några diskussioner om förändrade regler för inflaggning, säger Ivan DeLaGuardia.

Panama deltar i det internationella samtalet. Bland annat genom sin, tack vare den stora inflaggningen, starka röst i IMO.

– De använder inte sin röst för sjömännen utan bara för att tillgodose sina klients intressen.

På lokal nivå träffar ITF myndigheterna för att försöka förändra regelverket. Ivan DeLaGuardia säger att det viktigaste är att ge sjömän ett bättre socialt skydd.

Men det går trögt.

– Frågar du mig tror jag inte mycket kommer att hända. För ju färre och svagare regler de erbjuder desto större och fler rederier får de hit.

En liten öppning ser han i att myndigheterna är mer känsliga för internationella påtryckningar, som när ITF kommer på besök från London. Han rekommenderar att ITF sätter hårdare press på Panama.

Hans kollega, sjökaptan Luis Fruto som leder Sjöbefälsföreningen i Panama, är ITF-

inspektör och är med vid förhandlingarna.

– När vi träffar politiker och de marina myndigheterna säger de ”det är okej, det ska vi titta på”, men sedan händer ingenting.

Luis Fruto håller med om att internationella påtryckningar är det enda som kan hjälpa.

– Det är mycket som kan göras från internationellt håll eftersom de har kontakter med de stora rederierna.

Men inte heller han verkar särskilt hoppfull.

– Panama är inte för sjöfolket. Det handlar bara om pengar och det är viktigare för dem att advokaterna får sina pengar, säger ITF-inspektör Luis Fruto. **LS**

ITF:S KAMPANJ

ITF:s kampanj sjöstartades formellt 1948. Den består av två delar: En politisk kampanj för att eliminera systemet med bekvämlighetsflagg genom en global överenskommelse för det genuina sambandet mellan flaggstat, ägarens nationella hemvist, redare och sjömän. Och en industriell kampanj för att säkerställa att sjömän som tjänstgör på bekvämlighetsflaggade fartyg, oavsett nationalitet, är skyddade från ägares exploatering.



– MYNDIGHETERNA BAKOM
DEN PANAMANSKA
FLAGGNINGEN SKA SLUTA
SE DETTA SOM ENBART EN
INKOMSTKÄLLA OCH SKAPA
ETT REGELVERK EFTER IMO:S
RIKTLINJER.

Tufft för panamaner

Befälhavare i Panama lider själva av bekvämlighetsflaggen. Många är arbetslösa när flera redare väljer billigare officerare. Den kvinnliga panamanska kaptenen Tulia H Tapia har jobb som överstyrman på ett leveransfartyg utanför Brasilien. Även hon känner av orättvis lönebildning. *TEXT OCH FOTO: LARS SOOLD*

BALBOA MAJ 2016

Varje dag är en utmaning vid oljeplattformar utanför Macau i Brasilien.

– Vädret kan göra att jobbet blir riktigt tufft där ute. Men vi har en bra arbetsmiljö ombord. Lönen är jag däremot inte riktigt nöjd med.

Det som retar henne är att befäl från andra länder får så mycket mer. Självtjänar hon ungefär motsvarande 38 000 svenska kronor medan kollegor som gör samma jobb kan komma upp i 67 000 kronor.

Tulia H Tapia är född och uppvuxen i Panama, gick ut Sjöbefälsskolan 2004 och är nu fyllda 34 år. Hon har seglat jorden runt på kyllastare, bulk- och andra lastfartyg i Afrika, Asien, Amerika, Sydamerika.

Hon lotsades in i livet till havs av sin far som var sjökaptan. Besöken på hans jobb satte djupa spår och ett liv till sjöss blev för henne det enda alternativet.

– Men det är inte precis som att jag går i hans fotspår, eftersom han jobbade på tankfartyg och jag mest är på kyllastare. Jobbet har också förändrats mycket under de här åren.

Jobbet att serva plattformarna innebär för henne att leda lastning och lossning, kontrollera fartygets kondition, sköta om underhållet, leda besättningen och hålla i schemalaggen. Hon förbereder också leveranserna till plattformarna.

De jobbar fyrsjift, sex timmar per pass och tolv timmar per dygn. I tre månader med en månads ledighet.

– Jag gillar allt med jobbet. Det här är mitt liv. Det bästa är att möta och lära känna människor från så många olika länder och kulturer, säger Tulia H Tapia Camargo.

Sjöbefälen intervjuar henne en majdag i Balboa i Panama. I ett område inte långt

från hamnen med samma namn, belägen vid mynningen till Panamakanalen på Stilla Havssidan. Här ligger kanalens huvudkontor i en slottsliknande byggnad på höjden ovanför en allé av planterade palmer som med det exakta mått symboliserar en snart utgången kanalsluss. I området kring allén huserar beskickningar och representationskontor för länder och internationella organ.

Invigningen av kanalens nya slussar och delvis nya sträckning är bara några veckor borta. Ett drygt decennium av förberedelser har kantats av allt från att inte blivit klara till kanalens 100-årsjubileum 2014, brister i kanalarbetarnas arbetsmiljö och byte av felaktigt byggda slussväggar.

Känsligt fråga om arbetsförhållanden

Med vid intervjun är också ordföranden för intresseorganisationen för sjökaptener och maskinchefer i Panama, kapten Luis Fruto. Tanken var att tidningen skulle göra ett besök ombord på något Panamaflaggat fartyg. Kontakter togs tidigt för att förbereda besöket. Men nu visar det sig tyvärr inte möjligt.

– Du får tänka på att du är i Panama. Det är känsligt att gå ombord och ställa frågor om arbetsförhållanden och arbetsmiljö, säger kapten Fruto och nickar medhållande när Sjöbefälen nämner ordet bekvämlighetsflagg.

Kapten Tulia H Tapia berättar att även hon seglar under bekvämlighetsflagg i Brasilien. Fartyget ägs av de nordamerikanska rederiet TideWater som enligt sin hemsida är världens ledande leverantör av offshorefartyg som servar oljeplattformar. De har flaggat hennes fartyg i den lilla ögruppen Vanuatu i Söderhavet mellan Solomonöarna och Fiji.

– De hade förstås kunnat flagga in henne

i Panama. Men Vanuatu erbjuder ännu mer liberala regler än Panama, säger Tulia H Tapia.

Kämpat för att bli accepterad

Hon har oftast varit ensam kvinna på sina tankfartyg och fått kämpa för att bli accepterad. I början upplevde hon att hon var tvungen att mer än män bevisa sin duglighet. Receptet har varit att jobba hårt. Nu ses hon som partner och fullvärdig besättningsmedlem.

– De ifrågasatte om jag var tillräckligt stark. Men det gör de inte längre.

Hon tycker dock att rederier och andra behöver tänka efter och kan fortfarande uppleva gamla attityder hos äldre sjömän.

– Vi är inte lika starka som män. Men rederier och andra måste förstå att vi har kvaliteter som väger upp detta. Tyvärr märker jag att vissa äldre sjömän tycker att havet är till för män. Den attityden är svår att ändra på.

Fyra år in i karriären, 2008, fick hon uppleva ytterligare en dimension av att vara ensam kvinna ombord. Hennes fartyg låg då två veckor strax utanför Somalias kust för att lägga ut kablar.

– Det är väldigt svårt att jobba där. Vi förberedde oss enligt konstens alla regler mot piraterna enligt Best Management Practise. Men det var oroligt och svårt att

FAKTA BEKVÄMLIGHETSFLAGG

Ett fartyg som seglar under bekvämlighetsflagg seglar under en annan flagg än det land där ägaren har sin hemvist.

För besättningar kan detta innebära:

- mycket låga löner
- dåliga arbetsvillkor
- dåligt med mat och dricksvatten
- långa arbetsperioder utan vila som skapar stress och trötthet

En redare som flaggar ut sitt fartyg från sitt land kan dra nytta av:

- minimalt regelverk
- låga registreringskostnader
- låga eller inga skatter
- möjlighet att anställa billig arbetskraft



sova, för vad händer om det dyker upp en liten båt mitt i natten?

Hon var extra rädd för att hon var ensam kvinna ombord, och resten av besättningen var också orolig för vad som kunde hända henne om pirater tog över fartyget.

– Kapten är deras främsta mål eftersom denne ger mest i lösensumma. Men av någon anledning betalar sig kvinnor lika bra. Jag vill inte gärna tänka på vad de kunde ha hittat på under en kidnappning, säger Tulia H Tapia.

Hon fick som risktillägg dubbel lön ena veckan, men av någon anledning ingen extra ersättning den andra. Detta framstår som extra anmärkningsvärt när hotet blev mer än påtagligt då *MV Maersk Alabama* attackerades och kapten Phillips kidnappades bara ett par nautiska mil från hennes fartygs position.

– Vi visste vad som pågick men åkte inte därifrån. Ett jobb är ett jobb.

Arbetslöshet största problemet

Kapten Luis Fruto lyssnar på hennes berättelse och nickar igenkännande. Han minns händelsen som blev biofilm om attacken, gisslandramat och amerikanska

flottans räddningsaktion. Hans organisation samlar 2000 kaptener och marinchefer från olika länder som har det gemensamt att de bor och arbetar i Panama. Han säger att man arbetar för att tillvarata befälhavarnas rättigheter och förhandlar om avtal med ett stort antal rederier.

– Arbetslösheten är det största problemet, eftersom redarna väljer billigare officerare, säger Luis Fruto.

Lagen i Panama försvagar de inhemska sjömännens position. Fram till 1998 sa den att minst tio procent av besättningen skulle komma från det egna landet. Men fick då den svagare skrivningen att det är önskvärt med inhemsk besättning.

– Vi försöker få tillbaka den tidigare skrivningen i lagen. Även om tio procent inte heller är så mycket så vore det ett steg i rätt riktning, säger Luis Fruto.

Så även de inhemska sjömännen drabbas alltså av de öppna registren och bekvämlighetsflaggen. Kapten Tulia H Tapia har sin åsikt klar över Panamas roll.

– Myndigheterna bakom den panamanska flaggningen ska sluta se detta som enbart en inkomstkälla och skapa ett regelverk efter IMO:s riktlinjer. **LS**

LANDFAKTA PANAMA

Folkmängd 3,9 miljoner (uppskattning 2014)

Huvudstad Panama City

Yta 1/6 av Sverige

Språk Spanska + urfolkens minoritetsspråk

Religion Katoliker 85 %, protestanter 15 %

Konstitution Flerpartisystem med enkammarriksdag.

Källa: Svenska Utrikesdepartementet, 2015.

LÄNDER MED BEKVÄMLIGHETSFLAGG

36 länder erbjuder bekvämlighetsflagg enligt ITF. Av dessa länder är fem mest populära, enligt IHS Fairplay:s lista över inflaggade fartyg på mer än 100 bruttoton. Singapor har näst flest fartyg, men deras bruttotonnage är lägre än de andra. Ingen av dessa länders fartygsflotta står i proportion till landets storlek.

Panama	8 100
Liberia	3 200
Marshallöarna	3 000
Hong Kong	2 400
Singapore	3 400



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

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



Svart ryggsäck

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



Svart mössa

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

Svart Keps

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

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



Från hav till sjö

Han har rundat Kap Horn och seglat genom Magellans sund, men var sak har sin tid och sedan några år tillbaka "nöjer" sig befälhavare Christian Skantze med att köra färja mellan Gränna och Visingsö.

– Av alla hav jag seglat på är Vättern det mest ombytliga. Sjön är lynnig och har snabba väderförändringar – den kan ligga blank som en spegel för att i nästa stund blåsa upp, säger Christian.

TEXT OCH FOTO ANNA LINDAU BACKLUND

Christian Skantze bytte de sju haven mot Vättern och är i dag styrman/befälhavare på Visingsöfärjorna *Braheborg* och *Ebba Brahe*.



VISINGSÖ SEPTEMBER 2016

Christian Skantze bestämde sig tidigt för att gå till sjöss och något egentligt alternativ fanns inte. Men så hade han också fått det, om inte med modersmjölken så i alla fall med "fadersmjölken".

– Min pappa var till sjöss. Han var styrman och senare kapten på kylbåtar och var ute väldigt länge. När jag växte upp på

60-talet kunde han vara borta åtta-nio månader, och mer än en gång var vi nere på kontinenten för att möta upp båtar, säger han.

Christian växte upp med en pappa som var borta mycket och en mamma som var hemmafru och tog hand om honom och syskonen. I familjens kök satt en världskarta och ungefär en gång i månaden ringde pappan hem och de fick då veta om han var på väg till Los Angeles eller Tokyo, eller någon helt annanstans på jorden.

– Jag fick insikt i yrket, och efter gymnasiet och militärtjänsten mönstrade jag på som jungman på en ro-ro båt, minns han. Jag gjorde en fem månader lång törn med trailerfart på Nordsjön och tre resor till Nigeria med papper. Därefter åkte jag ut som jungman igen.

Men det var egentligen inte vad han hade tänkt då han kom hem i april -85. Bruce Springsteen var på allas läppar och Christian hade kommit över biljetter till konserten på Ullevi. Så kom då frågan: ville han gå till sjöss igen? Och sjön drog mer än Springsteen...

– Jag mönstrade på ännu en ro-ro båt som jungman, och vi gick till Västafrika med alla sorters gods. Det var lastbilar, personbilar och mycket annat, och efter den törnen var jag ledig några månader innan jag gick ut sju månader som matros på tankbåten Zenit Minerva.

Därefter väntade jobb på några kylbåtar och inom tank, innan han bestämde sig för att sätta sig på skolbänken 1988. Han kom in på styrmanslinjen i Kalmar och gick ut våren 1990. Direkt efter detta läste han till kapten och våren 1991 tog han examen.

– Jag fick då möjlighet att börja i kyl på Winterfartygen och var med och flaggade in *Winter Wave* under svensk flagg. Då var det svensk besättning, men senare blev det utflaggade Winterbåtar med mixad besättning.

Han kom ut som andre styrman och fick ut sitt sjökaptensbrev runt 1995. På Winterbåten fick han hela världen som arbetsplats – med anlop i Nord-, Syd- och Centralamerika, Medelhavet, kontinenthamnar, västra och södra Afrika, men också resor till Japan och genom Söderhavet till Nya Zeeland. I huvudsak var det frukt han körde under sina resor.

Han har sett många länder, men också mycket vatten, och arbetsförhållandena ombord hade hunnit ändra sig en hel del sedan hans pappa var på sjön på 60-talet.

– Som regel var jag ute tre-fyra månader i taget och sedan hemma lika länge. Jag har många gånger fått frågan hur jag kan vara ledig under så lång tid, men de som inte är på sjön vet ju inte hur våra arbetsdagar ser ut ombord. Där ger en dags tjänstgöring en dag hemma då vi jobbar 1-1.

När Christian var i tjänst som överstyrman gick han vakt på bryggan mellan 04.00 och 08.00. Därefter väntade frukost och kontorsarbete samt en runda på däck. Det var mycket som skulle kontrolleras – allt från besättning till last och underhåll – innan han fick ett par lediga eftermiddagstimmar.

– 16.00–20.00 gick jag vakt igen, varefter jag vilade mellan 20.00 och 04.00, och det är en oskriven lag ombord: en stängd dörr betyder att man vill vara ifred, men är den öppen går det bra att knacka på.

Bestämde sig för att gå iland

Han trivdes ombord, men 1999 bestämde han sig för att gå i land och fick jobb som operatör på Stockholmsföretaget Cool Carriers. Därefter blev han inspektör och besökte 40-50 båtar om året. Men i samband med en omorganisation togs hans tjänst bort och han blev arbetslös efter nio år.

– Jag fick bästa tänkbara uppbackning av Trygghetsrådet och Arbetsförmedlingen och fick rådet att hålla fast vid min kompetens. Då började jag köra Djurgårdsfärjan.

Tack vare ett tips från en gammal kollega fick han in en fot i Trafikverkets färjerederi och efter två somrar som skeppare på Djurgårdsfärjan började han köra färja i Roslagen som timvikarie. Hela tiden har han bott – och bor alltjämt – i Falkenberg och veckopendlar. Och detta pendlande skulle det bli mer av, han fick en möjlighet att testa Visingsöfärjan.

– Jag ville komma närmare hemmet och att köra Visingsöfärjan passade bra för mig, säger han. Där började jag som timvikarie våren 2014 och blev fast anställd för ett och ett halvt år sedan.

I dag jobbar han dels som styrman på *Braheborg* som tar 34 bilar och 395 passagerare, och dels som befälhavare på *Ebba Brahe* som tar 22 bilar och 297 passagerare. Han kan också rycka in och köra den mindre färjan *Christina Brahe* vid behov.

– På *Braheborg* har jag alltså en styrmansposition där jag bland annat kontrollerar och sköter lastningen, men ska även kunna lösa av befälhavaren om så skulle vara.



”Visst kan jag sakna livet ombord på de stora båtarna, men sedan jag började köra Visingsöfärjorna har jag fått ett bättre liv hemma i Falkenberg”, säger Christian Skantze.

Han trivs med arbetet på Visingsötrafiken. Det är en vacker trakt och en vacker ö och arbetet på Vättern kan vara helt magiskt en dag då sjön ligger blank som en spegel. Men Vättern betar sig inte alltid som kapten Skantze önskar...

– Det är en speciell sjö med konstiga vindar och strömmar, säger han. Det kan blåsa kraftigt i Gränna och svepa ner ostliga vindar över Grännaberget, samtidigt som det är lugnt på Visingsö. Blåst tycker jag inte om, men det är en del av jobbet och något man får hantera.

Blåsten kommer han inte ifrån, men det finns perfekta dagar på jobbet också.

Dagar då Vättern ligger helt lugn, solen skiner och det finns många nöjda människor ombord. Då andas färjeturen glädje och positivitet och det är inga sura miner bland passagerarna.

– Men det är jättetrevligt att köra Visingsöfärjorna oavsett väder, tycker han. Det är bra stämning och mycket bra arbetskamrater, och arbetstider som gör det lättare att ha en fungerande relation hemma.

Tack vare detta jobb kan jag ha ett liv på ett annat sätt och när jag är hemma kopplar jag av med min sambo och goda vänner.

Visst kan han sakna livet ombord på de stora båtarna, och han kan sakna värmen och de tropiska, stjärnklara nätterna. Men nu är det en annan tid och han är nöjd – han jobbar en vecka och är ledig en vecka, även om han värjer sig mot ordet ”ledig”.

– När jag är i tjänst på *Ebba Brahe* eller *Braheborg* jobbar jag olika pass, och den tid jag kan vara hemma har jag jobbat in.

Många kommer utifrån

Varannan vecka tillbringas han i hemmet i Falkenberg och varannan vecka är han hänvisad till vaktstugan på Visingsö, där det finns fritidslokaler i anslutning till arbetsplatsen med möjlighet att vila. Vaktstugan är belägen i en före detta lanthandel, som också fungerat som privatbostad, och köptes av Trafikverket 2015.

– Många i besättningen kommer utifrån

i dag, förklarar han. Så var det inte tidigare då kravet var att man skulle bo på Visingsö om man jobbade på färjan. Förr kunde man börja på sjön utan behörighet och lära sig arbetet under resans gång. Men i dag krävs utbildning och behörighet och det är inte bara att ”börja jobba på färjan”.

Då behövs en vaktstuga för att tillmötesgå besättningens behov av vila, och den gamla lanthandeln fyller ändamålet optimalt. Där finns sju rum, med plats för lika många ”sjöfarare”, och under sommar-månaderna då färjorna går tätt mellan Gränna och ön kan det vara fullt i huset.

Riktigt så är det inte nu då det råder eftersäsongs, men Christian behöver inte känna sig ensam i vaktstugan. När vi hälsar på har han sällskap av Henric Karlsson, styrman på *Braheborg*, och Anders Nilsson, matros på *Ebba Brahe* och *Braheborg*, som båda är timvikarier.

– Vi har inga bestämda rum, utan tar det som är ledigt, säger Henric och de andra nickar instämmande.

– Som sjöfolk är vi vana vid kojer och att dela utrymmet med andra, så det fungerar mycket bra att nyttja huset mellan passen.

Henric bor i Linköping och har varit till sjöss i 19 år. Tidigare körde han TT-line, men sökte sig till Visingsötrafiken för ett och ett halvt år sedan. Och han trivs både med jobbet och vaktstugan.

– Det blir som en förlängning av båten, säger han och får medhåll av Anders, hemmahörande i Karlskrona och på Ljungskär, och före detta yrkesfiskare som också varit till sjöss flera år:

– Det är en vaktstuga, men det gäller att göra vistelsen här så trevlig och hemlik som möjligt. Var och en har sin plats i kylskåpet, men exempelvis ketchup och lingon, som alla behöver, köper vi in gemensamt, säger Anders.

Försöker lära känna befolkningen

På vilan mellan passen umgås de med varandra, samtidigt som de gör sitt bästa för att få in en fot i ösammhället. Sakta men säkert lär de känna befolkningen och många hejar glatt när de stöter ihop med sjömännen i affären. Och för att skaffa sig nya kompisar har Anders några kräftburar i sjön, och träffar då andra kräftfiskare, medan Christian går på bio så ofta han kan.

– Det är ett sätt att knyta nya kontakter, säger han, och han är mycket imponerad av öns biograf.

– Filmerna visas i Bydegården på ön samma vecka som de går upp i Stockholm och Göteborg.

Vägarna till hemorterna kan de vid det här laget mycket bra, och Christian vet att det är 22 mil mellan Gränna och Falkenberg och att det tar exakt två och en halv timma att köra. Men trots alla resor, både till hemorten och på de sju haven, har han aldrig ångrat sitt yrkesval.

– Jobbet är ombytligt och trevligt, med mycket ansvar. Och jag har fått se mig omkring, även om det varit mycket vatten. Det finns otroligt mycket vatten på vår jord.

Som sjöman blir man duktig på att fungera ihop med andra, både ombord och under vilopassen.

– Det är mycket frihet under ansvar och det trivs vi med, säger de tre sjömännen samstämmigt. Och det blir som ett kall – när man är iland blir man sugen på att komma ut igen. Det ligger mycket i påståendet att "sjön suger". **A L B**



Vaktstugan på Visingsö är inrymd i en före detta lanthandel och privatbostad och där kan sjömännen vila och koppla av mellan passen. Från vänster Anders Nilsson, matros, Christian Skantze befälhavare/styrman och Henric Karlsson, styrman.



Som sjöfolk är de vana vid att umgås med andra, både till sjöss och när de vilar, och det råder inga sura miner i vaktstugan. Här är det Christian Skantze, Anders Nilsson och Henric Karlsson, till höger.

INGEN KÖ INFÖR STCW



Nu är det inte långt kvar till 1 januari 2017 då alla behörigheter och certifikat ska vara utbytt mot de nya enligt STCW Manila. Sjöbefälen tog ett snack med Bo Bergström, chef på sektionen för sjöpersonal på Transportstyrelsen, för att se hur läget ser ut just nu.

TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO TRANSPORTSTYRELSEN

NORRKÖPING SEPTEMBER 2016

SB: Hur ser det ut med utbyte av behörigheter?

– Det ser väldigt bra ut, vi har inga långa handläggningstider. Det är många som byter ut nu, det började redan 2014. Vi vet hur många aktiva sjömän det finns, cirka 15 000, och av dem är cirka hälften intendentur som inte behöver lika många certifikat och behörigheter. Den andra hälften, cirka 7 500 personer, är det vi kallar driftsbesättning och det är de som behöver flera olika nya certifikat och behörigheter.

Under 2014–2015 fick vi in 22 700 ansökningar, och under 2016 tror vi att vi kommer att landa på cirka 20 000. Så vi tror inte att det blir någon stor puckel i höst, de flesta har nog redan ansökt. Men det är svårt att säga eftersom vi märker att det inte bara är svenska sjömän som kommer till oss, utan även utländska sjömän kan göra sin ansökan via oss, och vi ser inte i våra system vilka som är svenska sjömän. Det kan vara så att det finns ett antal kvar som ännu inte har ansökt.

SB: Hur lång tid tar det att få ut sin nya behörighet?

– Hittills i år har handläggningstiden varit i snitt 6,1 arbetsdagar. I Finland har de legat på sju veckors handläggningstid.

SB: Hur kommer det sig att ni är så mycket snabbare?

– Vi hade turen att det sammanföll med en automatisering av ärenden som vi har jobbat med. Det innebär att systemet själv känner av att rätt utbildning finns, att läkarintyg finns, att ansökan är betald, och så vidare. 75 procent av alla våra behörigheter och certifikat har utfärdats automatiskt. Ärendena är också helt elektroniska. Jag tror att många är förvånade att det går så snabbt.

– Rent konkret går det till så här att om

någon går en utbildning, till exempel basic safety, så när den är klar rapporteras den in till oss från utbildningsanordnaren. Så fort det är gjort kan de ansöka om behörigheten via mina sidor för sjömän. Handläggningstiden kommer snart att kunna kortas till 4 dagar genom att vi inför direktbetalning. Idag tar det två dagar innan vi kan se betalningen som gjorts till banken, men den väntetiden försvinner som sagt när vi får direktbetalning.

SB: När måste man senast skicka in sin ansökan?

– Vänta absolut inte längre än till den 1 december! Vi tror inte att det kommer att bli någon anstormning, men det finns en möjlighet att det finns ett antal som inte har ansökt än. Så rådet är att så fort du har gått din utbildning ska du göra din ansökan. Men det man ska vara mest orolig för är att utbildningsanordnarna inte har så många platser kvar.

SB: Vad kostar det att förnya sin behörighet?

– Det kostar 800 kronor per behörighet eller certifikat. Många tycker att det är dyrt, men den stora kostnaden ligger inte i själva tillverkningen av behörighetsbeviset utan i de datasystem vi måste ha för att leva upp till de internationella krav som finns för att registrera behörighetsbevis och certifikat.

SB: Vilka är de vanligaste frågorna ni har fått från sjömännen?

– De vanligaste frågorna vi har fått är: Hur byter jag ut mina behörigheter och certifikat till STCW Manila? Vilka kurser måste jag gå? Och kan jag använda mig av mitt utländska läkarintyg? Vi har varit ute med mycket information och många frågar om de måste byta ut sina certifikat trots att de redan har gjort det, utan att tänka på det.

Vi har också fått frågor från skärgårds- trafiken som undrar vad som händer med

dem. Svaret är, nästan ingenting, det här gäller de som jobbar internationellt.

SB: Finns det några oklarheter som har uppdragat sig?

– Behörigheterna har alltid varit tryckta på gult papper, men av pedagogiska skäl bytte vi nu till blå papper. Detta för att kunna säga att om du har blå papper så är du klar. Men 2012 kom det nya certifikatkrav om att alla i besättningen skulle inneha sjöfartsskydd. För att det inte skulle bli för dyrt och krångligt, gjorde vi så att alla kunde skriva ut sina egna certifikat. Av naturliga skäl blev de då vita och de gäller fortfarande, trots att vi nu säger att alla papper ska vara blå. Vi vill dock gärna att de byts ut så att de blir säkra och inte går att förfalska.

SB: En av farhågorna var att arbetslösa och säsonganställda sjömän skulle behöva bekosta de nödvändiga utbildningarna själva, och därmed kanske inte ha råd att få ut en ny behörighet. Hur har det gått?

– Det vet inte jag. Vi har kontakt med Sjöarbetsförmedlingen och jag vet att de har satt in extra resurser, men jag vet inte i vilken utsträckning. Vi har skickat ut information till alla sjömän i vårt system om att de ska se över sina behörigheter och ansöka i tid. Men det är inte till Transportstyrelsen de vänder sig om de inte har råd att bekosta kurserna.

SB: Finns det något annat du vill säga till våra medlemmar?

– Det jag tycker är positivt är att det har kommit igång så tidigt, det började öka redan 2014 och 2015. Sjömännen vinner egentligen på att vänta, eftersom deras certifikat då kommer att gälla en längre period. Det beror på att certifikaten är tidsbegränsade till fem år och de nya kraven börjar gälla först den 1 januari 2017. Ju senare man tar ut sitt certifikat, desto längre gäller de alltså. Men senast den 1 januari måste man ha sina nya certifikat, så det blir lite av en chansning om man ansöker för sent. Jag har med viss bävan sett fram emot det här. Men man har tagit ansvar, både redarna och sjömännen, och det gör att jag känner mig förvissad om att det här kommer att gå jättebra!

– Uppmaningen är att vänta inte. Har du gått utbildningen, så ansök! **S C**

Allansson fick egen dag

Imponerad tittar jag på manuset som sjöfolkets egen författare Ove Allansson visar mig.

– Boken som bland annat innehåller reseberättelser och noveller ska heta "Allans blandning", berättar Ove. Det är i slutet av december förra året. TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON

GÖTEBORG SEPTEMBER 2016

Tillsammans med Oves livskamrat hustrun Sonja "La" har vi precis fikat och ska diskutera projektet att i en dokumentärfilm skildra Oves liv. Som alltid blir det en trivsam stund i Oves och Las mysiga hem på gränsen mellan Göteborg och Mölndal. På spårvagnen hem kommer jag på att jag intervjuade Ove Allansson för första gången redan 1973, den gången för ABFs tidning Fönstret.

Drygt en vecka senare sitter jag på New Delhis flygplats i väntan på flyget hem efter en reportageresa till Indien och Nepal. Då ringer mobilen och jag hör en röst som säger "Ove är död, han dog igår."

I kaoset på den myllrande flygplatsen är det först svårt att ta in beskedet att vännen och inspiratören Ove Allansson har avlidit. Vem ska nu komma med kritik eller beröm efter något jag skrivit? Vem ska jag nu sitta och lyssna på gamla jazzplattor med och samtidigt få underbara skrönor till livs om sjöbröder Ove mött varvat med anekdoter om jazzens stora namn. Efter ett par glas uselt indiskt rödvin börjar jag ändå inse att det inte är en mardröm och ögonen fylls med tårar.

Bildade Ove Allanssonsällskapet

Sedan debuten 1967 med sjöromanen "Resan till Honduras" hann den tidigare metallarbetaren och sjömannen Ove

Allansson med närmare 40 böcker, romaner, novellsamlingar och reseberättelser. De flesta med motiv från sjölivet eller kring andra kommunikationsmedel.

Några av titlarna är "I överrockens köl-vatten", "Hong Kong Blues", "Svarvarns första sommar", "Oståkaren" och "Här seglar Manfred Nilsson".

Debattromanen "Ombordarna" som kom ut 1971 ledde till flera riksdagsmotioner och bidrog till att hyttstandarden för det svenska sjöfolket förbättrades.

Dessutom var Allansson huvudredaktör för antologier som "Rallarros" och "Dikt babord". Han var även redaktör för praktverket "Sjölivets berättare" som kom ut 2009. I denna bok porträtteras 312 svenskspråkiga sjöskildrare och hela 515 böcker.

Under månaderna som gått sedan Ove avled har han fortsatt varit aktuell på många sätt. Några av hans närmaste vänner har bildat det litterära sällskapet Ove Allanssonsällskapet – på minnets redd som lanserades på årets bokmessa i Göteborg. På mässan presenterades dessutom det som tyvärr blev Oves sista bok "Allans blandning".

Imponerande avslutning

Boken är en imponerande avslutning av sjöfolkets store författare. Avsnittet Järnväg blues blir en hyllningssång till den sedan länge nedlagda Västgötabanan och avslutas med texten Nedläggning Blues – Min sista tågresan till Kvänum, den ort i Västergötland där Ove Allansson växte upp.

Ove Allansson visar inte minst i "Allans Blandning" vilken skicklig reseförfattare han är. Han skriver om resor han gjort tillsammans med hustrun La till bland annat Sydafrika, Sydamerika och Spanien. Men det är inga glättade resereportage utan istället texter fyllda med historia och intressanta fakta. Även om flera reportage är publicerade tidigare är materialet uppdaterat och känns fortfarande högaktuellt.

Avsnittet om Spanien handlar i några intressanta texter om de drygt 500 svenskar, främst sjömän, som var frivilliga under det spanska inbördeskriget på 1930-talet. De kämpade på den demokratiskt valda republikens sida mot Francos fascister. Många av de svenska sjömännen stupade i denna kamp.



Artikelförfattaren Lennart Johnson tillsammans med Ove Allansson. Foto: Stefan F Lindberg.

Ove Allansson tillhörde också skaran som är besatt av nisomani, av kärlek till öar. Läsaren möter i "Allans blandning" både kända öar som Barbados och Kanarieöarna och något mindre kända som Dominica och Shamian Island. Ibland beskriver Ove möten med öar i poesins form.

*När vi går runt en mindre tropisk ö
för att lasta eller lossa i en av öns hamnar
kan vi få känslan av att fartyget
ligger stilla
medan ön sakta snurrar
Innanför oss, vrider fram utskjutande
uddar med slutningar täckta av djungel
ibland en glänta med människor
hundar, hyddor eller lundar av
kokospalmer,
bananplantager eller ananasodlingar
i snörräta rader.*
(Ur dikten Inte alltid förbipassagerare)

Boken avslutas med några mustiga och fångslande sjönoveller där vi bland annat möter karaktärer som Gabardin-Jocke, Södra Korset och Strutsen. Som alltid skildrar Ove Allansson sjöfolket med värme även om en del av karaktärerna kanske är lite sönderseglade.

Det känns konstigt att veta att "Allans blandning" troligen är det sista nyutgivna vi får läsa av Ove Allansson. Desto mer imponerande då att han in i det sista höll en så hög klass på sitt skrivande. Boken förtjänar att nå läsare långt utanför sjöfolkets krets.

Det är en viktig kulturgärning Tre Böcker förlag har gjort med att ge ut "Allans blandning". Omslaget som är gjort av en av Ove Allanssons nära vänner konstnären och den tidigare sjömannen Lars Mellis Melander skulle utan tvekan ha uppskattats av Ove.

Kanske, kanske finns det ändå en liten möjlighet att det framöver kan komma ut ännu en bok av Ove. Precis innan vi skiljdes åt den sista gången vi möttes visade Ove mig ett nästan helt färdigt romanmanus, en skröna som utspelar sig i Grodhavet (Vänern). Kanske ett framtida projekt för det nya Ove Allanssonsällskapet att försöka få denna roman utgiven?

Hyllningsdag till Ove

I Sjöfartsmontern på den nyligen avslutade Bokmässan i Göteborg ägnades monterprogrammet under en heldag åt Ove Allansson. När Oves mångåriga samarbetspartners musikgruppen KAL och författa-



Musikgruppen KAL som i många år samarbetade och turnerade med Ove Allansson framförde några av Oves dikter inför en stor publik i Sjöfartsmontern på bokmässan i Göteborg.

ren Anders Wällhed genomförde ett hyllningsprogram var det mer än fullsatt i montern. Andra författare som personligt berättade om möten och kontakter med Ove Allansson var Torgny Karnstedt och den unga poeten och kallskänkan Jenny Wangborg. Jenny som nyligen valts till ordförande i föreningen Arbetarskrivare berättade att Ove Allansson hade medlemsnumret 1 i denna förening och ingen medlem ska i framtiden kunna få detta nummer.

Medverkade gjorde också Allanssons förläggare Lena Pilborg och Anders Lindström, förste ordförande i det nybildade Ove Allanssonsällskapet.

– Det nya författarsällskapet kommer på olika sätt att försöka lyfta fram Ove Allanssons på många sätt unika författarskap, säger den tidigare sjöfacklige ordföranden Anders Lindström.

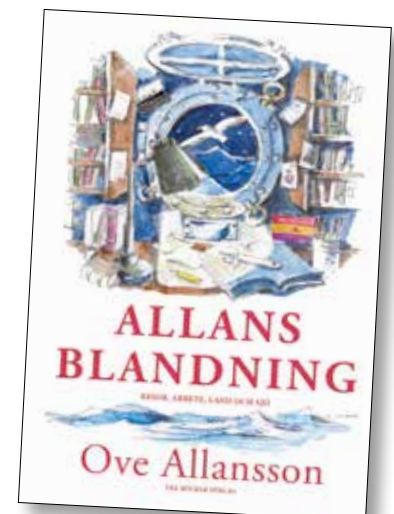
– Ingen annan svensk arbetarförfattare har i sitt författarskap lyft fram en yrkesgrupp så konsekvent och ofta som Ove Allansson har gjort med sjöfolket. Därför är det viktigt att hålla minnet av Ove levande och inte minst att försöka nå ut till en yngre läsekrets.

Närmast kommer Ove Allanssonsällskapet att ordna ett Allanssonmöte i Helsingborg den 25 oktober och på Sjöfartsklubben Katarina i Stockholm den 30 november.

Varför har sällskapet fått tilläggsnamnet På minnets redd?

– Det är titeln på en finstämd dikt som Ove Allansson skrev tillsammans med Anders Wällhed och som ingår i diktsamlingen "Spökmatrosens sånger", berättar Anders Lindström.

*På minnets redd med vaskad durk
i tidvattnets provins,
där sitter vi en övergiven
sjömanskår och minns.
Vi minns vart akterljus som tiden
utplånat och släckt,
var rostig holk, var hygglig skorv
vi minns er med respekt.*



A paradise for tax planners

The prospects are small to change the Panamanian regulatory framework. Like sailors around the world, a large part of Panama's population is affected by the country's fiscal policy. 40 per cent live in poverty and at the same time the lawyers feast every time a ship changes to the flag of Panama. ÖVERSÄTTNING CURT ISAKSSON

A giant bucket of water seems to have been poured over Panama City. On the way to the city center the taxi drives carefully through pools of water on the road. In May rainy season makes the tropical heat additional sticky. A messy feeling, reminding of the very liberal regulations for vessels flying the country's flag.

A lot of skyscrapers can be seen through the windshield and at the foot of these skyscrapers, just beneath the motorway, there are worn residential areas. According to the Swedish Foreign Ministry a quarter of the population lives in poverty; a direct consequence of the country's very low tax revenues. Skyscrapers are named after international celebrities within banking, finance and insurance. In this world business people live well in the flow of international capital attracted by possibilities to shady, global transactions.

36 countries are on the list from the ITF over those who offer open registers, which give ship owners great advantages, but are fateful for many sailors. The overwhelmingly most popular flag state is Panama, which with over three million inhabitants and just one or a few small shipping companies has a fleet larger than the fleets of China and the USA together.

So what makes Panama so popular among ship owners?

– They choose Panama because the procedure to be included in the register is very simple and therefore appealing. The authorities don't perform inspections as they should, and some vessels change their flags without any inspections at all, says Ivan DeLaGuardia, ITF-inspector in Panama.

He is by profession sea captain on the

canal's towboats and chairman of the captains union. He greets welcome in the union's facilities a couple of hundred meters from the headquarters of the canal authority, near the canal's mouth to the Pacific. The canal authority is a castle-like building on a hill beyond a broad staircase leading down to a stately monument. In front of the castle and the monument there are two rows of palm trees framing a grass area as big as one of the canal's 102 years old locks. There are only a few weeks left to the opening ceremony of the canal's new locks.

No right to strike

Employees who work with and on the canal have, according to the ITF, no right to strike. The canal is the country's largest income source and operates still as a little state within the state, after Panama took over it from the USA at the turn of the century. There is no strike ban in the rest of the society, either for private or public employees.

Many transport workers are affiliated to a big trade union, where no one actually can get their issues on the agenda. To strengthen their voices the towboat captains broke out of the union eight years ago. The canal authority and the labor market authority have together, according to the trade union, tried to get the trade union invalidated through the court.

– We live with being questioned and opposed. Since over a year we are negotiating our first collective agreement, but it is difficult to agree, says Ivan DeLaGuardia.

He is coordinator of an ITF-project to strengthen and increase the cooperation between trade unions and professional groups, working with the canal, ports or shipping at large.

– The ITF has from an international level started this project in Panama. We have noticed that the authorities listen

more to us and are aware of what is going on.

Flag of convenience has been opposed by the ITF since 1948. One considers that Panama not is as bad as many other open registers when it comes to safety questions, but is insufficient in controls, follow-up of accidents and assistance to crews.

Panama's popularity as a flag state is pretty sure connected to the new business culture that has emerged. The ITF welcomes strongly the revelations of the Panama Papers and hopes that this will strengthen the struggle against flag of convenience. One points out that both these transactions and flag of convenience have their roots in a culture with shut doors, a lack of possibilities to demand responsibility, money laundry and tax evasion.

The Panama Papers revolve around a law firm and lawyers are also strategically involved in change of flags.

– Many lawyers work for Panama's register to get more ship owners here. I don't know how many they are, but the state and the lawyers share the income. The lawyers take the largest part, says Ivan DeLaGuardia.

Talk has however diminished among common man.

– There is not so much talk about the Panama Papers any more. But this can eventually affect the foreign investments negative, says Ivan DeLaGuardia.

Get rid of flag of convenience

The ITF's target is to get rid of flag of convenience. One works for a global agreement to clarify and strengthen the links between the ship owner's home country, the flag state the vessel is flying, ship owners and seamen; an agreement one believes would remove many of the problems.

How are the reactions about this in Panama?

– Up until now there have been no reactions at all to any discussions about changed regulations regarding change of flags, says Ivan DeLaGuardia.

Panama participates in the international discussion, with help of its strong voice in IMO, because of the many ships being registered in Panama.

– They don't use their voice for the sea-

This is a translation of the article
on page 13–15.

men, just to satisfy the interests of their clients.

On a local level the ITF meets the authorities to try to change the regulatory framework. Ivan DeLaGuardia says it is most important to give sailors a better social protection. But this process is slow.

– If you ask me, I don't think much will happen. Because the fewer and weaker rules they offer, the larger and more shipping companies there will be here.

But he thinks it is positive that the authorities are more sensitive to international pressure, as when the ITF comes to visit from London. He recommends that the ITF puts a harder pressure on Panama.

His colleague, sea captain Luis Fruto, leader of the Maritime Officers' Association in Panama, is an ITF-inspector and takes part in the negotiations.

– When we meet politicians and maritime authorities they say “it is okay, we will look at this”, but then nothing happens.

He agrees that international pressure is the only thing that can help.

– Much could be done from international levels since they have contacts with the big shipping companies.

But nor he seems to be very hopeful.

– Panama is not for seafarers. It is all about money and the most important thing is that the lawyers get their money, says ITF-inspector Luis Fruto.



In Panama City you find fancy skyscrapers next to worn residential areas.

ITF:S CAMPAIGN

The ITF campaign was launched formally in 1948. It consists of two parts:

A political campaign to eliminate the system of flag of convenience. The system is eliminated by a global agreement for a genuine relationship between the flag state, the ship owner's home country, ship owners and seamen.

An industrial campaign to ensure that seafarers, regardless of nationality, serving on vessels with flag of convenience are protected from the owners' exploitation.

FLAG OF CONVENIENCE

A ship flying flag of convenience has another flag than the home country of the ship owner.

For crews this can imply:

- Very low wages
- Poor working conditions
- Bad food and drinking water
- Long working periods without rest which creates stress and tiredness

A ship owner changing to flag of convenience can take advantage of:

- A minimum of rules
- Low registration costs
- Low or no taxes
- The possibility to hire cheap labor

COUNTRIES WITH FLAG OF CONVENIENCE

36 countries offer flag of convenience, according to the ITF. Five of these are most popular according to IHS Fairplay's list over vessels with more than 100 gross ton changed to flag of convenience. Singapore has the second highest number of vessels, but the gross tonnage is less than the others. None of these countries' fleets are in proportion to the size of the country.

Panama	8 100
Liberia	3 200
The Marshall Islands	3 000
Hong Kong	2 400
Singapore	3 400

COUNTRY FACTS PANAMA

Population 3,9 million (2014)

Capital Panama City

Size One sixth of Sweden's size

Language Spanish and indigenous minority languages

Religion Catholics 85 per cent, Protestants 15 per cent

Constitution Multiparty system with one chamber parliament

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus i Idre Fjäll, Sälenfjällen, Tegefjäll eller Torrevieja i Spanien.



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	Övervåning	Undervåning
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

För bokning och upplysningar om fritidshuset och övernattningslägenheten i Stockholm, skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningsdatum 15/9.



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

På Kamrerarvägen 10-12 i Hägersten i sydvästra Stockholm finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det fem sängplatser.

Kompleta 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.



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

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 längst upp på denna sida.) 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! Medlemmar som anmält e-postadressen till medlemsregistret får det automatiskt. Sådan anmälan görs också via mejl till sbf@sjobefal.se eller på telefon 08-518 356 00.

Sjöbefälsföreningen

–förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss
08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss – 08-518 356 25
Mats Johansson – 08-518 356 40
Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50
08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55
Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95
Margaretha Norling – 08-518 356 90
Caroline Sjöblom – 08-518 356 97

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65
Mariette Grankull – 08-518 356 70
Sherly 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

Kungssportsavenyen 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

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 FÄRJETRAFIK

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 LÅRBRO
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

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

STYSÖBOLAGET

Bengt Gollungberg, Vildkaprifolen 9, 423 33 TORSLANDA
tel 031-56 33 53, 0707-34 71 80, e-post 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

TRSM GROUP 1

Mikael Stein, Bäckalidsvägen 48, 138 36 ÄLTA
tel 08-773 46 36, 0706-24 80 01, e-post micke.stein@gmail.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 BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

**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 sjöräddning.se.
Du kan också ringa 077-579 00 90.



Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



Modul	Pris SEK inkl moms och frakt	Antal
1 The Scania Engine (Function Description)	100	—
2 Successful Test of the First K98MC Engine at Hyundai Heavy Industries	100	—
3 Overhaul of Exhaust Valve	100	—
4 The Loss of the OBO-carrier Derbyshire	100	—
5 Building the Largest Common-Rail Engines	100	—
6 Shuttle Tanker Navion Britannia	100	—
7 Shuttle Tanker Propulsion	100	—
8 Overhaul of Piston with Rod and Stuffing Box	100	—
9 Common Rail at Sea: The Sulzer RT-flex Engine	100	—
10 The Intelligent Engine: Development Status and Prospects (MAN B&W)	100	—
Paketpris Modul 1-10	800	—
Grammar Adjectives and Adverbs	80	—
Grammar Prepositions	80	—
Grammar Subject-Verb Agreement	80	—
Paketpris Grammar modul	200	—
Formal Letters, Resumés and Curricula Vitae	50	—
One Hundred and Eighty-Seven Illustrated Tools	150	—
Hel pärm	950	—

Så här beställer du

Privatperson

sätt in beloppet på bg 5236-0351. Glöm inte att skriva vilka moduler du vill ha samt namn och adress.

Företag

skicka beställningen till SMBF Service AB, se adress nedan, så fakturerar vi.

Företag

Namn

Avdelning

Gatuadress

Postnr Ort Land

E-post

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm
 Telefon 08-518 356 50
 E-post accounting@sjobefal.se Bankgiro 5236-0351

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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 MEDLEMSKAP

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 MEDLEMSKAP

– 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.

STUDERANDEMEDLEMSKAP

– 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. Ingen medlemsavgift erläggs.

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!

POSTTIDNING B
Avs
Sjöbefälen
Box 12100
102 23 STOCKHOLM

ACCEPT
Försäkringar



www.accept.se/sjobefal

Med Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring kan du försäkra lön upp till 100 000 kr i månaden

Du väljer själv om du vill ha möjlighet att få ersättning i 100, 150 eller 200 dagar vid arbetslöshet.

Prisexempel: Försäkra lön på 55 000 kr i 100 dagar för endast 206 kr!

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