

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR1 FEBRUARI 2013 ÄRGÅNG 2

LEDARE

**Allvarligt läge för svensk sjöfart**

HALLANDSREDAREN ALVAR OHLSSON

**Upptaxerad efter 47 år**

PROBLEMS WITH STRICTER SULPHUR RULES

**Methanol is tested as an alternative**



# Allvarligt läge för svensk sjöfart

FEBRUARI

Infrastrukturministern Catharina Elmsäter-Svärd presenterade på ett seminarium i Göteborg den 21 januari regeringens handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft för svensk sjöfart. Till seminariet hade hela det s k sjöfartsklustret inbjudits.

Förväntningarna på att regeringen skulle föreslå något positivt för sjöfarten i sin handlingsplan var begränsade. Regeringen hade så långt inte visat någon större vilja att genomföra de reformer som sjöfartens parter är eniga om behöver göras för att rädda svensk sjöfart.

Handlingsplanen mottogs också tämligen svalt av de församlade åhörarna. Trots att tre talare, vd:n för Sjöfartsforum, en "maritim expert" för Västra Götalandsregionen och gd:n för Sjöfartsverket, hade blivit inbjudna för att lovprisa handlingsplanen. Synpunkterna från åhörarna visade att dessa inbjudna talare var något i otakt med den allmänna meningen om handlingsplanen.

Det fanns visserligen många bra ståndpunkter i handlingsplanen men ingen som visade på en positiv lösning i de mest väsentliga frågorna för att rädda svensk sjöfart. Att i ett läge då svensk sjöfart kämpar för sin överlevnad ta fram en handlingsplan som i allt väsentligt behandlar i sammanhanget perifera saker som beväpnade vakter ombord, frågan om privatisering av lotsningen, fortsatt internationell utbildning (WMU) i Malmö, förbättrad infrastruktur till hamnarna och liknande är något märkligt. Om överlevnadsfrågorna, som ligger inom området skatter och avgifter, nämns inte mycket.

Under perioden 2009-2011 minskade antalet svenskflaggade fartyg över 300 gt med mer än 30 procent. År 2012 har utflaggningen fortsatt i oförminskad takt, vilket innebär att Sverige på mindre än fem år har förlorat halva sin handelsflotta.

Mot den bakgrunden begärde sjöfartens parter i brev i december förra året till finansministern (med kopia till infrastrukturministern) omedelbara åtgärder inom skatte- och avgiftsområdet. Det parterna kraftigt betonade var främst vikten av att snarast sätta ikraft ett tonnageskattesystem och ändra reglerna för sjömansbeskattning och sociala avgifter.

## Inget tillmötesgående

I handlingsplanen finns således inga förslag som på något sätt tillmötesgår de åtgärder som sjöfartens parter i sitt brev till finansministern pekat på som viktigast. Endast tonnageskatten berörs och den

**oförändrat.** Vidare ska utredaren göra en konsekvensanalys och särskilt uppmärksamma vilken inverkan den samlade effekten av sjöfartsstödet och de skattevillkor som gäller för sjöfartsnäringen har på andra branscher. "Det är angeläget att en ny stödordning inte snedvrider konkurrensen inom transportsektorn eller andra branscher."

Det som anges i fet stil ovan kan tolkas på två sätt: Antingen att nuvarande sjöfartsstöd inte ska röras eller att de samlade stödåtgärderna till sjöfarten genom införandet av tonnageskatt inte får öka, d v s att införs tonnageskatt så ska detta kompenseras genom att minska övriga

## "DET ÄR VERKLIGEN HÖG TID ATT REGERINGEN TAR ETT HELHETSGREPP OM SJÖFARTEN OCH BESTÄMMER SIG FÖR OM MAN VILL HA KVAR EN SVENSKFLAGGAD SJÖFART."

skyfflas undan i en ny utredning som ska vara klar senast 15 november 2014. Därefter följer remissbehandling, propositions-skrivning och riksdagsbehandling, vilket torde innebära att ett beslut om tonnageskatt inte kan förväntas förrän framåt hösten 2015.

Direktiven till tonnageskatteutredningen är också oroväckande. Regeringen markerar i klartext att den svenska sjöfartsnäringen i dag är skattemässigt gynnad och erhåller ett omfattande sjöfartsstöd. Utredaren ska därför analysera frågan om tonnageskatt i ett bredare perspektiv och vid utformandet av förslagen beakta andra befintliga stöd för sjöfartsnäringen. **En utgångspunkt bör vara att sjöfartsstödet i grunden ska vara**

stödåtgärder. Den sistnämnda tolkningen är kanske alltför pessimistisk, men med tanke på finansministerns inställning till sjöfartens villkor så kan man befara det värsta.

## Dubbla budskap

Det är ett problem att sjöfartspolitiken hanteras av infrastrukturministern men de sjöfartspolitiska åtgärder som behöver införas snarast ligger inom finansministerns domäner. Det spelar ingen roll hur positiv infrastrukturministern är till sjöfarten om finansministern tycker att sjöfarten endast är en stor utgiftspost. Det är verkligen hög tid att regeringen tar

Fortsättning på sidan 4 ►



## sjöbefälen Nr 1

- 04 Förste vice ordföranden har ordet  
Jörgen Lorén skriver om rehabilitering och Försäkringskassan
- 05 Arbetsmiljön grund för doktorsavhandling  
Sjöingenjör disputerade i Göteborg i december
- 07 Vem försvarar fackliga rättigheter  
Två tunga domstolar i Europa har helt olika synsätt
- 08 Redare och sjöbefäl upptaxeras  
Alvar Ohlsson har betalat skattefria löner i årtal
- 10 Oenighet i Danmark om lotsningen  
Danskt befälsfack vill inte ha en alltför långtgående liberalisering
- 12 Metanol alternativ inför 2015  
Stena Line testar möjligheten i en av sina färjor
- 14 Psykologhjälp till danska befäl  
Ökad belastning ombord kan t o m leda till självmord
- 16 Sjöman härstammar från inre Lappland  
Styrelseledamoten Monica Rönnqvist har långt till jobbet
- 18 Lönsam hamn trots låg kapacitet  
Agadir klarar konkurrensen på grund av citrusfrukterna
- 22 Färja får el via sladd  
Kortare färjelinjer kan drivas med sladdbunden el
- 24 Hydrodynamiken använder djur  
Maneter och valar fungerar som förebilder
- 25 Grekiskt rederi stäms  
Uppsägningar för sju år sedan överklagas i finsk domstol

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 2 Utgivningsdag 12 februari 2013

**Ansvarig utgivare** Christer Themnér  
**Redaktör** Benkt Lundgren, 08-598 99 121, 0705-31 72 96  
**Layout** Trydells Tryckeri AB  
**Adress** Box 12100, 102 23 Stockholm  
**Besöksadress** St Eriksgatan 26  
**Telefon** 08-598 99 085 vx  
**Telefax** 08-651 08 48  
**E-post** sjobefalen@ledarna.se  
**Bankgiro** 332-1478  
**ISSN** 2001-3604

**Tryck** Trydells Tryckeri AB, Laholm 2013  
**Annonser** Display i Umeå AB, 090-71 15 00  
info@display-umea.se

**Framsidesbild** Exporten av frukt och grönsaker håller liv i Agadir hamn. *M/V Phoenix* lastas med 3 400 ton clementiner som ska till USA. Foto Bobo Jonilsson.

**TS-kontrollerad upplaga** 9 000 ex

MEMBER AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

**MANUSSTOPP 2013**  
Nr 2 – 5/3 Nr 3 – 16/4 Nr 4 – 28/5 Nr 5 – 20/8  
Nr 6 – 24/9 Nr 7 – 22/10 Nr 8 – 26/11



► Fortsättning från sidan 2

ett helhetsgrepp om sjöfarten och bestämmer sig för om man vill ha kvar en svenskflaggad sjöfart. För närvarande får vi dubbla budskap från regeringen; ett positivt från infrastrukturministern och ett negativt från finansministern.

Europeisk sjöfart klarar sig inte utan stödåtgärder. Det har EU insett och har, för att inte Europa ska tappa inflytande över den internationella sjöfarten, infört möjligheter för medlemsstaterna att stödja sin nationella handelsflotta. EU:s State Aid Guidelines ska ses i ljuset av att EU fortfarande vill ha inflytande över internationell sjöfartspolitik, sjösäkerhet och havsmiljö. Utan stödåtgärder kommer inflytandet över världshaven att styras av stater som tillhandahåller bekvämlighetsflaggor, dvs i praktiken styras från advokatkontor i New York, London och andra världsstäder. Enligt vår mening är det ett nationellt intresse att Sverige som medlemsstat solidariskt ställer sig bakom EU:s ambitioner att fortsatt ha inflytande över transporter på våra internationella vattenvägar. Sverige bör därför fullt ut införa de åtgärder som anges i State Aid Guidelines, inkluderande tonnageskatt. Kamreren Anders Borg bör upphöra med navelskådandet och höja blicken ovanför kulramen. Den här frågan har en politisk dimension som står skyhögt över siffreräkningen. Sverige har godkänt EU:s State Aid Guidelines och bör följa upp det i handling genom att vidta alla de åtgärder för svensk sjöfart som är möjliga i detta regelverk. Alternativet är att upphöra med stödåtgärderna, låta sjöfarten helt flagga ut till våra grannländer och på så sätt låta deras medborgare bekosta vår sjöfart. Det är möjligen "streetsmart" men inte solidariskt. Dessutom tappar vi all sjöfartskompetens med allt vad det innebär.

Handlingsplanen innehåller dock ett halmstrå genom att framhålla att regeringen är beredd att inbjuda arbetsmarknadens parter till överläggningar för att fördjupa diskussionen om svensk sjöfartskonkurrenssituation. En förutsättning anges dock vara att parterna på arbetsmarknaden efterfrågar detta. En vecka efter det att handlingsplanen presenterades begärde sjöfartens parter att sådana överläggningar måste komma till stånd omgående. En förhoppning är att vi i direkta överläggningar kan precisera vad som behövs för att få svensk sjöfart på fötterna igen och att förmå regeringen att inse vilka åtgärder som behöver vidtas.

## Förhandlingar med Sarf

Avtalsförhandlingarna med Sjöfartens arbetsgivareförbund har inletts genom att parterna utväxlat avtalsyrkanden. SBF:s yrkanden handlar om tarifferlönenivåer och striktare arbetstidsregler. Föreningen har även yrkanden som avser redigering av avtalstexter. Nästa förhandling kommer sannolikt att äga rum under andra hälften av februari. Information kommer att lämnas kontinuerligt, bland annat på hemsidan [sjobefalsforeningen.se](http://sjobefalsforeningen.se).

## Sarf-cirkulär om sjukskrivning

Sarf har i avtalsförhandlingarna yrkat på ändrade rutiner vid sjukskrivning. De har även skickat ut ett cirkulär till medlemsföretagen om detta. SBF:s kommentarer till cirkuläret finns på hemsidan [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se).

# Mer empati, tack!

Att bli sjuk är inget någon önskar sig. Som lokal facklig företrädare är man ofta involverad i frågor som rör just sjukdom. Jag har de senaste två åren varit företrädare ett antal gånger, där jag känt av att klimatet och synen på återgång i arbetet blivit allt mer kyligt. Det finns sjukdom och så finns det sjukdom, som det nu är behandlas alla som om de vore brottslingar. Du måste tillbaka så fort som möjligt, spelar ingen roll hur du mår. Jag frågade en av medlemmarna jag företrätt och företräder i hans rehabiliteringsprocess, om det var okej för honom om jag skrev om den behandling han fått av Försäkringskassan, vilket han sa ja till.

Han insjuknade ombord för cirka 1,5 år sedan. Han föll ihop under arbete och hade svåra krampor. Efter en tid på sjukhus utomlands konstaterades en hjärntumör. Han behandlades i Sverige och opererades så småningom. För cirka ett år sedan träffades vi för första rehabmötet. Då hade operationen utförts, men tyvärr hade komplikationer uppstått. Dock var själva tumören avlägsnad. En kort stund in på detta möte ställdes frågan, om NN hade funderat på annat arbete, eftersom man nu funderade att dra in rätten för sjukersättning, och man vet ju inte hur det går. Uppenbarligen får man lära sig på någon kurs på Försäkringskassan, att när dylikt sägs så ska man se till att lägga huvudet på sned och se lite sorgsen ut. NN hade vid detta tillfälle ej fått

## Medlemsmöten

I april hålls medlemsmöten följande tider och platser:

### STOCKHOLM

måndagen den 8 april kl 16.00

Katarina sjöfartsklubb, Glasbruksgatan 2

### KALMAR

tisdagen den 9 april kl 16.00

Calmar Stadshotell, Stortorget 14

### MALMÖ

onsdagen den 10 april kl 18.00 (obs! tiden)

Elite Hotel Savoy, Norra Vallgatan 62

### GÖTEBORG

torsdagen den 11 april kl 16.00

Lokal meddelas senare

Föreningen bjuder på middag efter mötena, anmäl intresse helst före påskhelgen. För dagordning se föreningens hemsida före mötet.

## Förhandlingar med Almega

Avtalsförhandlingarna med Almega avbröts 23 januari utan resultat. Bland annat har frågorna om en ensning av de tre skärgårdsavtalen diskuterats, men parterna står långt från varandra, särskilt när det gäller lönenivåerna. Vid SB:s pressläggning har inget nytt förhandlingsdatum utsatts. Avtalen löper vidare med sju dagars ömsesidig uppsägningstid.

skallen på plats, om man säger så, själva skallbenet hade icke kunnat opereras tillbaka, och han väntade på återbesök. Vidare så hade kramper uppstått efter operationen som också skulle undersökas. Jag ställde frågan om ingen i rummet hade hört ordet empati, den sjuke medlemmen var mest intresserad av att få veta om det fanns möjlighet att leva vidare ett tag till.

### Kan jobba 25 procent – frisk!

Till slut fick han i alla fall återgå med fortsatt sjukersättning. Senhösten 2012 var det åter dags, NN kände sig bättre men hade fortfarande problem med känsel och bortdomningar i ena armen, vilket kunde bero på omständigheter efter operationen. Vi kom överens om att för att komma vidare i rehabprocessen, så skulle bolaget vi arbetar för bistå med arbete upp till 25 procent. Vi såg nämligen att när fartyget låg vid kaj vissa tidpunkter, så kunde NN arbeta en del med administrativa uppgifter, som ligger utanför ramen av vad som normalt ingår i hans arbetsuppgifter. Vi var alla överens om detta, och NN skulle få sjukersättning med 75 procent från Försäkringskassan.

Några få arbetsdagar efter överenskommelsen kom det ett besked att NN:s ersättning skulle dras in, eftersom han var så pass frisk att han kunde utföra ett arbete. Nu var det hans uppgift att gå till Arbetsförmedlingen och söka arbete. Denna syn på sjuka är horribel. Om man råkat ut för en dylik sjukdom, så kan man inte påstå att man är färdigmedicinerad efter 1,5 år. Det är olika i olika härad, den ena sjukdomen är inte den andra lik och

så är det också med människor. Att det ska vara så svårt att fatta! När det rör sig om dessa extrema sjukdomar som ovanstående, så måste man väl för helvete få en chans att återhämta sig någorlunda innan man börjar tjata om annat arbete och rehabprocessen inte ens börjat.

### Rätta till statistiken

Detta och flera andra fall som jag varit med om visar den cynism som nu råder. Man behandlar sjuka människor, som absolut ej är klara att återgå i arbetet, som skurkar och banditer. Totalt hänsynslösa handläggare från Försäkringskassan har en total avsaknad av empati och förståelse för hur sjuka människor faktiskt har det. Där ska man bara få ut en människa ur deras system in i ett annat system för att rätta till statistiken. Bort, bort med alla icke passande. Möjligtvis om du är nästintill död, kan du få behålla din sjukersättning. Vi har helt klart hamnat i ett samhälle som är totalt känslolöst när det gäller sjuka människors rätt till en rättvis behandling från myndigheternas sida.

Jag kommer att fortsätta i mitt värv som förtroendevald att delta i dessa rehabprocesser och där försöka vara den som faktiskt ser till människan. Jag ska även arbeta för att påverka politiker, så att de värsta avarterna vad gäller statistiskt tänkande i regelordningen försvinner, se till att det finns mer utrymme att göra rimliga bedömningar av sjuka arbetstagare, innan de ska återgå i tjänst.

HÄLSNINGAR JÖRGEN LORÉN, ARG FÖRTROENDEVALD

## Arbetsmiljön ombord har lett till doktorsavhandling – igen

Studier som berör arbetsmiljön ombord har lagt grunden för doktorsavhandlingar förut. Strax före jul i fjol var det dags igen för en sjöingenjör att doktorera. Cecilia Österman lade fram sitt arbete "Developing a Value Proposition of Maritime Ergonomics".

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

**GÖTEBORG** DECEMBER 2012

I förordet berättar hon att hennes inspirationskällor går mer än 750 år tillbaka. Det var den norske kungen Skuggsjå som runt år 1250 gav sin son rådet: "Invester i goda skepp eller inga alls! Se till att ditt skepp består som ett gott skepp. Då kommer goda män att ansluta sig, och skeppet blir väl bemannat."

– Jag har tittat på fartygssystemet som en helhet, berättar hon för SB. Ergonomi handlar inte bara om belastningsproblem, och arbetsmiljö gäller inte bara buller. Flera års arbete på Arbetsmiljöverket (AV) har lärt mig det.

– Transportstyrelsen (TSS) och AV har slutit ett samverkansavtal om arbetsmiljön till sjöss. TSS arbete med frågan har förbättrats, det handlar inte längre om att bara följa en checklista. MLC 2006 kommer också att förbättra arbetet.

### Onn cirkel

Om man ska ta på sig den hopplösa uppgiften att sammanfatta en doktorsavhandling i några få ord, så blir det ungefär så här: Cecilia har undersökt vad alla parter vinner på bättre arbetsmiljö; den enskilde sjömannen, rederiet, branschen och samhället.

Om ett fartyg eller rederi förfaller, blir



det en ond cirkel. Personalomsättningen blir större, och det försvårar kunskapsöverföringen, standarden sjunker ytterligare och så vidare.

Det klagas ofta på pappersraseriet för sjöbefälen. Cecilia säger att dokumentation naturligtvis behövs, men den måste vara användbar, ett hjälpmedel i stället för en ytterligare belastning.

Fortsättning på sidan 6 ►

# Methanol is cleaner but the consumption is higher

From the year 2015 there are stricter demands on low sulphur content in the fuel in ships going to e.g. the Baltic Sea, the North Sea and around the British Isles. To fulfill these demands the Swedish company Stena Teknik has a project on board Stena Scanrail to test methanol as a fuel, at first in two auxiliary engines. The project started three years ago, and the first test trip with methanol is planned for this spring.

**GOTHENBURG** JANUARY 2013

Per Stefenson is the project leader of Stena Teknik, and he began with inventing the alternatives low sulphur oil, liquid natural gas (LNG), scrubber and methanol. He focused on methanol which is extracted from LNG, easy to keep and to handle. And there are more advantages.

– Methanol leads us to a "green" fuel, and there are several ongoing projects with biomethanol, which chemically is the same product. If a decision is made about a proportion of bio fuel, we already have it. Environmentally it is also good, the sulphur disappears and the carbon dioxide decreases with 25 per cent, says Mr Stefenson.

## Lower flash point

The goal for Stena, if the project succeeds, is to get 25 Stena Line ferries converted to methanol and operational in 2018. *Stena Scanrail* became the pilot ship because she goes regularly to Gothenburg, is a small unit and has a lot of space for rebuilding and adapting to methanol, running with a separate methanol tank on deck, bunker line and fuel support to the new generators.

Since methanol has a lower flash point than is allowed, the project is made as an exception, which means that documentation is needed to show that it is as safe as allowed fuel. In this process Lloyds is taking part with risk analyses.

## Code completed in 2014

The development of the International Code of Safety for Ships using Gas or other lowflashpoint Fuels, IGF, is a support. There are guidelines to be permanent in 2014, when the IGF Code is planned to be completed.

– Our goal is that IGF will approve fuel with a low flashpoint, and we plan that our methanol project will be in phase with LNG and approved at the same time, says Mr Stefenson.

– At present there is much work with counting and analyzing what is written in the guidelines, and we follow the rules for LNG with fire protection, gas- and fire alarm and double jacketed pipes for the methanol.

Technically methanol is converted to

dimethyl ether in a catalyst. This product is a diesel fuel with a small amount of the original methanol, which via injectors enters into the combustion chamber. The consumption of fuel is estimated as twice as high as fuel oil because of lower energy content in the methanol. This is compensated by lower price of methanol compared to low sulphur oil.

## A small but growing market

Today the production of methanol in Sweden is low. In the whole world the production is 50 million tons. The geographically nearest producer is Statoil with 800 000 tons per year, which would be enough to run all Stena ferries during one year.

As the market grows with some 5 to 10 per cent per year, the forecast is good. Sweden has a strong position in due to a number of paper mills, which in average produce 50 000 tons per year.

On board *Stena Scanrail* the work with the change is going on, and the engineer officers welcome the news on board. The magazine *Sjöbefälen* follows the project and the test runnings, when they start later this spring.

This is a translation of the article on page 12.

► Fortsättning från sidan 5

– Alla som köpt tekniska prylar har stött på dåliga manualer. När det gäller maskiner till sjöss skyller firmorna ibland på att "de ska ju läsas av ingenjörer"! Lyckligtvis har klassningssällskapens internationella organ lacs utarbetat en standard för designen på manualerna.

Bland de tekniska problem hon stött på kan nämnas katalysatorerna. Den reningsprocessen har inte alls fungerat lika bra till sjöss som på motorer i land.

– Orsaken är bristfällig utbildning och i

anpassningen till sjöss. Man har bara förutsatt att maskinbefälen ska klara av dem, och det har brustit i design, drift och underhåll. Och om katalysatorn krånglar, så kan man ju stänga av den, men det var väl inte det som var meningen!

Det har gått cirka åtta år sedan Cecilia senast jobbade som maskinbefäl. Det var i Wallenius. Under den tiden har hon bland annat belönats med Folke Patrikssons pris för unga entreprenörer, samma år som hon skrev sin licentiatuppsats. Och nu kan hon alltså skriva "Doctor of Philosophy" på visitkortet. **BL**

# Skydd för fackliga rättigheter

Stig Gustafsson redogör här för Europadomstolens och EU-domstolens helt olika bedömningar av de fackliga rättigheterna. Den förra ger Europakonventionen och ILO:s konventioner en helt annan tyngd än vad EU-domstolen gör. *TEXT STIG GUSTAFSSON*

**STOCKHOLM** JANUARI 2013

Frågan om fackliga fri- och rättigheter i EU har ställts på sin spets genom EU-domstolens domar i bland annat Laval- och Viking Line-målen. Domarna i dessa mål har – kan man lugnt säga – underminerat grundläggande fackliga rättigheter i EU och begränsat fackens möjligheter att kräva att företag och deras anställda lika behandlas när det gäller löner och allmänna villkor. EU-domstolen har genom dessa domar gjort det svårare för facken att motverka social dumpning och osund konkurrens om löner och anställningsvillkor.

## Oroväckande utveckling

Vilka regler är det då som gäller och vad säger internationella överenskommelser som exempelvis ILO-konventioner och Europakonventionen? Hur är förenings- och förhandlingsrättens och strejkrättens ställning i förhållande till EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna, Europakonventionen, ILO-konventioner och andra bindande internationella överenskommelser? Den utveckling på EU-nivå som ägt rum de senaste åren och som manifesterats i EU-domstolens domar är oroväckande och innebär att fackliga friheter är hotade. Det intrikata samspelet mellan dessa internationella rättsakter gör också situationen svåröverskådlig. Inte minst gäller detta förhållandet mellan EU-rätten och Europakonventionen.

Artikel 11 i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och grundläggande friheterna – Europakonventionen – reglerar föreningsfriheten. Europadomstolen i Strasbourg är den domstol som tolkar Europakonventionen. Domstolen har nyligen i flera domar fastslagit att rätten till kollektiva förhandlingar är en väsentlig beståndsdel i föreningsfriheten och skyddas av artikel

11. När det gäller rätten till stridsåtgärder är det klarlagt att även denna rättighet numera omfattas av samma skydd.

## Ekonomisk frihet kontra facklig

En central fråga är naturligtvis om EU:s ekonomiska friheter utgör ett sådant intresse som Europadomstolen är beredd att tillmäta någon vikt. ILO:s expertkommitté som övervakar efterlevnaden av ILO:s konventioner har klart angett att den inte anser att ett sådant ekonomiskt motiv är skäl nog för att inskränka strejkrätten. Det förefaller inte heller troligt att övervakningsorganet till Europakonventionen skulle godta en sådan princip.

Även om svensk lagstiftning ger ett omfattande skydd för strejkrätten har det visat sig att Sverige inte ensamt råder över sin arbetsrätt. Den värnas inte av EU-domstolen i de fall där den nationella regleringen hamnar i strid med EU-rätten. EU-domstolens praxis innebär alltså att unionsrätten sätter en gräns för exempelvis svenska arbetsrättsliga lagar. De bestämmelser som EU antagit i vissa direktiv har av EU-domstolen ansetts utgöra en gräns för strejkrätten och förhandlingsrätten.

## Strider mot EU:s fundament

Samtliga medlemsstater i EU är parter till Europakonventionen. I ljuset av Europa-

domstolens praxis har det nu visat sig att de två europeiska domstolarna – EU-domstolen och Europadomstolen – har olika syn på kollektiva rättigheter.

Det intressanta i sammanhanget är att Europadomstolen utsträckt skyddet i artikel 11 mot bakgrund av utvecklingen på internationell och europeisk nivå genom att i domen uttryckligen hänvisa till viktiga ILO-konventioner. Rättsläget inom EU – efter bland annat Lavaldomen – skapar incitament för arbetsgivare att söka arbetskraft från andra länder till lägre kostnader eller för utländska företag att som affärsidé erbjuda arbetskraft som arbetar på minimivillkor i arbetslandet. Detta strider mot de fundamentala principer, på vilka EU:s inre marknad en gång grundades. Dessutom uppstår en konflikt med ILO:s grundläggande principer som grundar sig på att "labour is not a commodity". Typiskt är att arbetsgivargruppen i ILO i fjol protesterade mot att ILO bestämt sig för att EU:s ekonomiska intressen inte ska inskränka fackliga rättigheter.

## Politikerna måste ta tag i problemet

Det pågår för närvarande förhandlingar om att EU ska som part ansluta sig till Europakonventionen. Ett syfte med en anslutning är att Europadomstolen ska bli den högsta instansen när det gäller att pröva EU-lagstiftningens förenlighet med Europakonventionen. Därmed skulle Europadomstolen få större tyngd.

Hur löser man slutgiltigt konflikten ILO-EU? Det är enligt min mening lite naivt att tro att juridiken skulle lösa problemet. En politisk lösning är nödvändig. En juridisk tuppfäktning löser inte problemet. **S G**

## Ingen har slutat i Wisby Tankers

I SB nr 8/2012 skrev vi om ett piratöverfall på Wisby Tankers fartyg *Gotland Sofia*. I artikelns ingress stod det att ombordanställda hade slutat inom rederiet på grund av överfallet, men det visade sig senare inte stämma.

– På ett sätt har det förvånat oss att

ingen har slutat på grund av den här händelsen. Men de flesta är positiva till hur vi agerade efteråt och tycker att vi hanterade det bra, även om det finns de som tycker att vi skulle gjort mer, säger Johan Markström, personalchef på Wisby Tankers.

# Upptaxerad efter 47 år som redare

En grundstött skuta med last av soyaskrå vid inloppet till Varberg blev Alvar Ohlssons start i fartygsbranschen. Genom att arbeta i flera länder och undvika uppmärksamhet har han byggt upp rederiet Lupin Shipping med sex torrlastare. Det fungerade tills Skatteverket kom på ett oväntat besök. Nyligen upptaxerades 86-åringen och rederiet med 15,1 miljoner kronor. TEXT MATS ÖHMAN

FALKENBERG NOVEMBER 2012

Alvar Ohlsson växte upp på en gård utanför Varberg och började yrkeslivet med att sälja grönsaker på stadens torg. Han har arbetat hårt och gått sin egen väg med ett minimum av bokföring och administration. Efter flera år med lastbilar och fordon gjorde han några lyckade affärer med grundstötta fartyg 1965. Han har utvecklat en förmåga att hitta billiga fartyg som renoverats och fått gå med sten, spannmål och andra bulklastar innan de sålts vidare eller skrotats. Ett exempel är *Fryken*, byggd 1938 för Broströms, som köptes i Finland och seglade under namnet *Isvania* i 15 år innan det 1986 såldes till Göteborgs Maritima museum och ligger i dag i gott skick nedströms operahuset.

*Havfrakt* var byggd i Danmark, lastade 860 ton och seglade för Alvar Ohlsson fram till en förlisning i danskt vatten december -83. Tre unga svenskar klarade sig medan styrmannen och kaptenen följde *Havfrakt* i djupet.

## Misstänkt för skattebrott

Den här tiden gjorde svensk polis och skatteutredare ett försök att få fast Alvar Ohlsson för allehanda skattebrott, men efter fem år fick utredningen läggas ned. Ohlssons egen förklaring om att han endast var representant för ett rederi i Västindien kunde inte motbevisas, och dessutom var han vid den tiden skriven på en adress i London.

Nu har Alvar Ohlsson återvänt till Sverige. Bland annat köpte han fartygen *Nordcarrier*, *Nordtrader* och *Nordtimber* i mars 2009, när Nordship i Gävle började känna av konjunkturnedgången.

De senaste åren har rederiet haft fyra fartyg i trafik som vanligen går med svensk befälhavare medan övrig besättning kommer från de forna öststaterna. I Falkenbergs hamn finns också Västsvensk Fartygsservice AB, där Alvar Ohlsson är styrelseordförande. Och den 14 december 2011 kom Skatteverket på besök.

## Ingen bokföring

Utredarna har kommit fram till att alla styrelseuppdrag innehas av Alvar Ohlsson, hans familjemedlemmar och några anställda. Då Lupin Shipping inte har någon bokföring (en i sig ganska fantastisk omständighet), har Skatteverket återskapat vad som hänt under åren 2007–2009. Utredningen visar att fartygen gjorde 1 879 hamnbesök, och ett 40-tal ombordanställda fick ut 10,8 miljoner kronor i löner. Sammanlagt omsattes 146,5 miljoner kronor.

Skatteverket har nyligen slagit fast att rederiet har ett fast driftställe i Falkenberg, ett avgörande beslut som innebär skattskyldighet i Sverige. "Det finns överhuvudtaget inget som pekar på att någon del av verksamheten har bedrivits från St. Vincent," sägs i ett taxeringsbeslut, där Lupin Shipping ska betala skatt för 7,9 miljoner kronor i inkomst för de tre åren. Till det

kommer skattetillägg på 40 procent, då rederiet anses ha försökt dölja inkomsterna genom att inte deklarerat.

Dessutom upptaxeras Alvar Ohlsson personligen med 7,3 miljoner på grund av uttag och överföringar från rederiets bankkonton, och han drabbas även av skattetillägg på 40 procent. Skatteverket anser att 86-åringen inte haft någon tydlig gräns mellan sin egen ekonomi och rederiet där han är vd, styrelseordförande, firmatecknare och representant. Och det "råder ingen tvekan om att du, för privat användning och utan skattekonsekvenser, tillgodogjort dig betydande belopp från Lupin Shipping", sägs i taxeringsbeslutet.

Inte oväntat har Alvar Ohlsson motsatt sig besluten men har hittills inte anlitat någon advokat. 86-åringen hävdar, att han har en fullmakt att företräda rederiet men att ledningen finns på St. Vincent. Han poängterar också att alla inkomster kommer från fartygen och att de är registrerade på St. Vincent. **M Ö**

## Oskattade löner

Fem svenska sjöbefäl som arbetat på Lupin Shippings fartyg dras med i Skatteverkets granskning. Männerna trodde att de var skattebefriade, då rederiet och fartygen är registrerade på St. Vincent, men de har nu skatteskulder på uppåt 150 000 kronor.

TEXT OCH FOTO MATS ÖHMAN

Lupin Shipping har på senare år haft fyra fartyg i trafik mellan nordeuropeiska hamnar. Som regel har fartygen svensk befälhavare, medan övriga kommer





Alvar Ohlsson och Lupin Shipping har köpt och sålt ett 60-tal fartyg genom åren. Här är några av de som ligger överksamma i Falkenbergs hamn.

från ett bemanningsföretag i Litauen.

När Skatteverket granskat betalningsströmmarna hos rederiet och Alvar Ohlsson har det framkommit att de fem männen fått ut oskattade löner. Några har haft 30 000 kronor i månaden, andra har haft 1 000 kronor om dagen när de varit ombord men ingen ersättning då de varit lediga. En 58-åring har fått 523 000 under tre år.

### Oceanfart krav för skattebefrielse

Själva hänvisar männen till olika undantag från skattskyldighet i Sverige. Några menar att de är skattebefriade då de seglat på oceanfart, men det godtas inte. Skatteverket pekar på att fartygen nästan uteslutande gått mellan europeiska hamnar som inte omfattas av begreppet oceanfart.

Flera har pekat på en övergångsregel för de som var anställda på utländska rederier före 1985. Men från det året har ett av tre oavvisliga villkor för skattebefrielse under utländsk flagg varit att fartyget huvudsakligen gått i oceanfart.

Om männen hade skattat i annat land hade de kunnat få avdrag på den svenska skatten. Anställningsavtalen säger att "Payroll and taxes are paid by

Lupin Shipping to Saint Vincent and the Grenadines" men kvitton, lönebesked eller andra bevis på att skatter verkligen har betalats finns inte.

Några hävdar att de bara besökt Sverige några veckor varje år och att de skulle ha fått besked att de inte skulle deklarerat eller skatta i Sverige. En 58-åring menar att det bevisas av att han inte fått några deklarationsblanketter de senaste tio åren.

En 57-åring i Lerum som arbetat på rederiet sedan 1977 säger att det varit "i stort sett omöjligt att få tala med någon på Skatteverket som har kunnat förklara reglerna".

### Inga pensionsinbetalningar

I taxeringsbesluten sägs nu att männen är bosatta i Sverige och ska skatta "fullt ut" för inkomsterna. Då de inte deklarerat anses de ha försökt dölja inkomsterna och drabbas av skattetillägg på 40 procent av den nya skatten.

Som om detta inte var nog får männen dessutom besked om att inkomsterna inte är pensionsgrundande i Sverige. Vissa länder har avtal med Sverige om socialförsäkringar men St. Vincent är inte med på den listan.

Hade de varit fackligt organiserade,

så hade SBF kunnat upplysa dem om vad som gäller. För de som hävdar att de i stort sett inte varit bosatta i Sverige, kan påpekas att då är de knappast berättigade till garantipension heller (knappst 8 000 kr/månad före skatt), eftersom det är en bostadsbaserad förmån...

En av de fem sa upp sig 2008 efter att ha fått besked om att rederiet inte betalade några avgifter till hans pension.

Skattebesluten togs i november förra året. Sedan dess har två av männen överklagat till förvaltningsrätten. **M Ö**

### De fem svenska befälen

57-åring i Lerum:

Upptaxeras med 90 000 kronor för 2009. Skatteskuld: 17 649 kronor.

76-åring i Sölvesborg:

Upptaxeras med 298 000 kronor för 2007 till 2009. Skatteskuld: 86 000 kronor.

63-åring i Simrishamn:

Upptaxeras med 192 000 kronor för 2007 och 2008. Skatteskuld: 69 817 kronor.

58-åring i Färgelanda:

Upptaxeras med 523 000 kronor för 2007 till 2009. Skatteskuld 150 837 kronor.

65-åring i Ängelholm:

Upptaxeras med 73 000 kronor för 2007. Skatteskuld: 31 081 kronor.

# Dansk lotsning kan dumpas

Det statliga lotsväsendet i Danmark går mot en liberalisering, vilket kan leda till att privata, utländska, aktörer tar över en del av lotsverksamheten med billig arbetskraft. Søfartens Ledere är rädd för att detta kan gå ut över säkerheten till sjöss och skada havsmiljön.

TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

DANMARK JANUARI 2013

I dag har det statliga Danpilot monopol på lotsservicen för den internationella sjötrafiken genom Danmark. Men sedan 2006 kan privata aktörer genomföra regionala lotsningar i vissa områden till danska hamnar. Danpilot sitter dock fortfarande på största delen av lotsningarna med en omsättning på 450 miljoner svenska kronor årligen.

För närvarande är den danska regeringen i färd med att analysera lotsverksamheten. Regeringen har lovat att lägga fram ett lagförslag om att ombilda det statliga lotsväsendet till en självständig offentlig verksamhet.

## Bör utses efter anbud

Från redarnas sida är det ett starkt önskemål om att minska kostnaderna för lotsning, och man talar därför om en ökad liberalisering, vilket kan betyda en privatisering av hela lotsväsendet. Flera politiska partier, inklusive regeringen, är intresserade av att se på redarnas förslag.

Hos Søfartens Ledere, som är en systerorganisation till den svenska Sjöbefälsföreningen och som organiserar lotsarna, diskuterar man gärna en ökad liberalisering av lotsning för den internationella trafiken genom Danmark. Men den får inte se ut hur som helst.

– Nej, vi vill inte att det blir en fullständig liberalisering så att alla kan komma in på marknaden, säger direktör Fritz Ganzhorn på Søfartens Ledere till Sjöbefälen. Vi önskar att det blir en operatör för varje område. Denne ska utväljas genom en anbudsruna. Om alla får komma till fatet i en öppen konkurrens kan det uppstå rena vilda västern på lotsmarknaden.

Det är inte plikt att använda sig av lots på de internationella lederna genom

Danmark, men hela 93 procent av de 60 000 fartyg som årligen passerar Danmark använder sig av lots. När det gäller tankfartyg ligger siffran på 99 procent.

## Lönen borgar för kvalitet

En vanlig lotsning av ett tankfartyg från Skagen till Bornholm kostar cirka 50 000 kronor. Redarna tycker det är alltför dyrt. Men det tycker inte Fritz Ganzhorn:

– Nej, Danmark är inte det dyraste landet i Europa för lotsning. Vi ligger i mitten av skalan. När redarna säger att priset på lotsning har ökat kraftigt på senare tid, så glömmar man att säga att lotspriset före liberaliseringen 2006 sjönk med 20 procent. Vi ska också komma ihåg att lotsarna har plikt att under sina 165 vakt dagar

om året ställa upp omedelbart när Danpilot kallar, så att fartygen kan betjäna utan väntetid.

De 150 danska lotsarna i Danpilot har en årslön på cirka 900 000 svenska kronor. Grunden till denna lönenivå är att lotsarna ska ha en lön som motsvarar den för en befälhavare på ett stort danskägt fartyg.

Fritz Ganzhorn är övertygad om att lönenivån kommer att bibehållas för lotsarna, även om det sker en liberalisering av marknaden.

– Om man fortfarande önskar en dansk-bemannad och kontrollerad lotsservice av den internationella sjöfarten och den olja och det farliga gods, som transporteras genom våra farvatten, så måste man betala vad det kostar att anställa den rätta arbetskraften, säger Fritz Ganzhorn och fortsätter:

– Alternativt måste våra politiker gå ut och säga att vi i Danmark är nöjda med att lotstjänsten i stället levereras av billig utländsk arbetskraft och utländska operatörer. Eller med andra ord att vi i Danmark prioriterar billig arbetskraft högre än seglatsäkerhet och värn av havsmiljön i Danmark. **C K**

# Medlemsnytta på Idre Fjäll

För första gången sedan mitten av 1990-talet besökte jag någon vecka före jul Idre Fjäll. Jag passade då på att promenera över till Sjöbefälsföreningens fastighet (bild på sidan 28) för att se den i verkligheten.

Det är ett stort hus, med två rymliga lägenheter som medlemmar kan hyra. Då det är jämförelsevis väldigt billigt, rekommenderar jag alla som kan och är intresserade att försöka hyra det under vintern, sommaren eller hösten; var säsong har sin tjusning.

Vi är många som är anställda hos arbetsgivare som erbjuder semesterboende till en reducerad kostnad, men i de fall

den anställda får bo billigare än lokalt marknadsvärde, innebär det att mellanskillnaden ska förmånsbeskattas. Då blir det ofta dyrare än vad det först förefaller. Hyr man däremot sitt fritidsboende av någon annan, till exempel Sjöbefälsföreningen, blir det ingen arbetstagarförmån, och man behöver inte heller betala förmånsskatt.

Jag har ännu inte haft vägarna förbi våra boenden i Tegefjäll, Sälen eller Torrevieja, men jag är övertygad om att det är lika stor medlemsnytta med dem.

MATS HÖGBLOM  
ORDFÖRANDE

### PRELIMINARY PROGRAMME (12th Jan 2013)

0800 - 1600	<b>EXHIBITION</b>	<b>Registration</b>			
0900 - 0945		<b>Conference room Stora salen</b> <b>Fartygsförsäkringar ur ett praktiskt perspektiv, Johan Ström, Alandia Bolagen</b>		<b>Conference room Ryssö</b> <b>Fuel Testing and Fuel Management</b>  Det Norske Veritas & Germanischer Lloyd <b>Fuel / bunker quality in Baltic and North Sea</b>	
1000 - 1045		<b>Presentation av sjöfartsbranschen för grundskoleelever, Dan Mikkola, Godby Shipping</b>	<b>Conference room Auditoriet</b> <b>RORO-seminarium</b> <b>Framtiden för roro fartyg</b>	<b>Conference room Fiskö</b> <b>Passagerarseminarium</b> Moderator Roger Jansson, Mariehamns stad  <b>Viking Grace, Mikael Backman, Viking Line</b> <b>Gasdrift av passagerarfartyg, STX</b>	<b>Fuel system check / separator efficiency</b>
1100 - 1145		<b>Rederipresentationer</b> Godby Shipping, Viking Line, Bore, Neste och Rederi Ab Eckerö	<b>Roro-marknaden, Erik Klöve, Trollship</b>  <b>Lastägarens syn på transporter</b>	<b>Trafikutvecklingen i nord-syd riktning (Finland-Estland samt centraleuropa), Håkan Fagerholm, TallinkSilja</b> <b>Destination Gotland – marknadsföring av en destination, Christer Bruzelius, Destination Gotland</b>	<b>Top Monitoring</b>
1200 - 1300		<b>LUNCH</b>			
1300 - 1345	<b>Other</b> AT Marine Consilium Scandinavia Emerson Process Management Gard (Baltic) Gasum John Nurminen Marine Lloyd's Register EMEA Mariehamns stad Marinefloc Maritim Rina Sweden Sjömanspensionskassan Sjömansservicebyrån Telemar	<b>Conference room Stora salen</b> <b>Alandia Marine Insurance Seminar</b> AlandiaBolagen  <b>Seafarers fatigued – time to wake up?</b>  <b>Welcome, Leif Nordlund, Alandia</b>  <b>EU measures for safer shipping – Quality shipping, Markku Mylly, European Maritime Safety Agency</b>  <b>Safest working place in shipping 2012</b> <b>Project Horizon/Martha – Fatigue management toolkit</b> <b>Teambuilding at sea – the way we did it, Lars Blomberg, Master Mariner</b> <b>Fatigue Management – Crew comfort, Flavia Mellilo, SKULD</b>	<b>Conference room Auditoriet</b> <b>Nordic/Baltic Shipping Policy Seminar 2013</b>  Ålands landskapsregering	<b>Conference room Ryssö</b>  Det Norske Veritas & Germanischer Lloyd  <b>Energy Efficiency - theory and practice</b>	
1400 - 1445	Transas Marine International				
1500 - 1545	Wilhelmsen Ships Service				
1600 - 1645	www.seaventures.fi /Rederierna i Finland				
1700 - 1745	Ålands sjöfartsmuseum				

For registered exhibitors, delegates, speakers and guests  
1900 – 2000 hrs cocktail, tour of Ålands sjöfartsmuseum, followed by dinner and drinks

## Register at [www.sjofart.ax](http://www.sjofart.ax)

*Welcome!*

Organizer

### ålands sjöfart

In partnership with



# Metanol renare men åtgången större

För att möta EU:s svaveldirektiv 2015 driver Stena Teknik ett projekt ombord på *Stena Scanrail* med syfte att testa metanol som bränsle, till att börja med i två nya hjälpmaskiner. Projektet startade för tre år sedan, och första provturen med metanol i tankarna beräknas ske i mars/april.

TEXT CLAES HINDENFELT/METRA REPORTAGE FOTO LEIF HANSSON/WORLD REPORT

**GÖTEBORG** JANUARI 2013

Per Stefenson är projektledare på Stena Teknik och startade med att inventera alternativen lågsvavlig olja, LNG, scrubber och metanol. Fokus hamnade på metanol som utvinns ur naturgas, är enkel att förvara och att hantera. Och det finns fler fördelar.

– Metanol leder mot ett grönt bränsle, det finns flera pågående projekt med biometanol som är samma produkt rent kemiskt. Om det kommer ett beslut om en viss del inblandning av biobränsle finns det redan på plats. Ur miljöperspektiv är det också bra, svavelutsläppen försvinner, och koldioxiden minskar med cirka 25 procent, säger Per Stefenson.

## Lägre flampunkt

Målsättningen, förutsatt att projektet är lyckosamt, är att 25 av Stena Lines färjor ska vara konverterade till metanoldrift 2018. Att *Stena Scanrail* blev pilotfartyg beror på att hon går i regelbunden trafik på Göteborg, är en mindre enhet och har bra utrymme för ombyggnad och anpassningar till metanoldrift. I samband med femårsöversynen i december, då *Stena Scanrail* låg i docka i Göteborg, startade ombyggnaden till metanoldrift med en separat metanoltank på däck, bunkerlina och bränsleförsörjning till de nya generatorerna.

Eftersom metanol har en lägre flampunkt än tillåtet genomförs projektet som ett undantagsförfarande, vilket innebär att det krävs underlag som styrker att det är lika säkert som dagens tillåtna bränslen. Med i den processen är Lloyds, som bland annat gör riskanalyser.

Hjälp på vägen är utvecklingen av IGF-koden, (International Code of Safety for

Ships using Gas or other lowflashpoint Fuels). Där finns en del guidelines som ska permanentas 2014, när IGF-koden beräknas vara klar.

– Vår målsättning är att IGF ska godkänna bränsle med låg flampunkt, och vi räknar med att vårt metanolprojekt ska vara i fas med LNG och godkännas samtidigt, säger Per Stefenson.

– Nu är det mycket arbete med beräkningar och granskningar utifrån vad som står i guidelines, och vi följer det som gäller för LNG med brandskydd, gas- och brandlarm samt dubbelmantlade rör för metanolen.

Rent tekniskt omvandlas metanol till

dimetyleter i en katalysator. Det är ett dieselbränsle med en liten inblandning av restmetanol, som via insprutarna kommer in i förbränningsrummet. Bränsleåtgången beräknas till det dubbla i förhållande till brännolja på grund av det lägre energiinnehållet i metanolen. Det kompenseras genom det lägre priset på metanol i förhållande till lågsvavlig olja.

## Liten men växande marknad

Idag produceras små mängder metanol i Sverige. Globalt är produktionen 50 miljoner ton, den närmsta producenten är Statoil med 800 000 ton/år, vilket skulle räcka för att driva samtliga Stenas färjor under ett år.

Eftersom marknaden växer med 5–10 procent per år är prognosen god, och Sverige ligger bra till genom pappersbruken som var och en beräknas producera 50 000 ton/år.

Ombord på *Stena Scanrail* pågår arbetet med omställningen och maskinbefälen ser positivt på att det händer något nytt ombord. Sjöbefälen följer projektet och provkörningarna, när de startar senare i vår. **CH**



Per Stefenson på Stena teknik i Göteborg leder projektet med byte av bränsle från olja till metanol på Stena Lines färjor.



**FÄRJEREDERIET**  
TRAFIKVERKET

**Nu söker vi sommarpersonal till följande tjänster:**

**Befälhavare**  
**Motorman/Matros**

Till distrikt:

Stockholm

Södra Roslagen

Norra Roslagen

Mellansverige

Läs mer om våra lediga tjänster

[www.trafikverket.se/jobb](http://www.trafikverket.se/jobb)

## UTBILDNING INFÖR EXAMINERING PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

# KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB

## AV INCERT GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRA

### Praktisk kylteknik

Dagens skärpta miljökrav på hantering av typen HFC köldmedier innebär ett markant ökat ansvar på ombordanställd personal. Därmed ökar kraven på kunskaper inom praktiskt handhavande, avancerad kylteknologi samt kraven på energibesparing och optimering.

### Praktisk kylteknik för maskinbefäl

omfattar fem dagars kylutbildning. Utbildningen baseras på praktiska övningar på en avancerad nivå. Man inriktar sig på de vanligast förekommande kylarbetena ombord, t.ex. på kyl/frysanläggningar, luftkonditionering o.s.v.

<b>Kurs &amp; Tider</b>	<b>År</b>	<b>Vecka</b>
Praktisk kylteknik	2013	10, 20

### Nyexaminering

Enligt miljökrav ifrån köldmedieförordningen SFS 2007:846 och F-gasförordningen skall all ombordanställd personal som utför arbete på kylaggregat ombord ha certifierad kompetens.

**Utbildning inför nyexaminering** omfattar tre dagar, två dagar teori (F-gasförordning/köldmedieförordning) och en dag för praktiskt och teoretiskt prov.

**Certifikat Kategori 1** är högsta certifikat (omfattar alla typer av aggregat och fyllnadsmängder).

<b>Kurs &amp; Tider</b>	<b>År</b>
Nyexaminering Kategori 1	2013

### Omexaminering

Omexaminering skall ske vart femte år och utbildningen är på två dagar och omfattar köldmedieförordningen SFS 2007:846 och F-gasförordningen.

<b>Kurs &amp; Tider</b>	<b>År</b>	<b>Vecka</b>
Omexaminering Kategori 1	2013	7, 11 15, 19, 21

Plats:

**Kylutbildningen Göteborg AB**  
Södra Hildedalsgatan 6  
417 05 Göteborg

Kursledare:

Kent Lembratt/Anders Lembratt  
Kursanmälan: Ann-Marie Johansson  
e-mail: [ann-marie@kylservice.nu](mailto:ann-marie@kylservice.nu)  
Tfn: 031-47 26 36, Fax 031-47 26 23

<b>Vecka</b>
7, 11 15, 21

# Psykologhjälp i Danmark

Danska fackföreningen Søfartens Ledere erbjuder sedan en tid psykologhjälp över nätet till sina medlemmar. Syftet är att ge möjlighet att förebygga psykisk ohälsa och stärka välbefinnande men även att bidra till ledarskapsutveckling.

TEXT JOHAN ERICHS, MERAMEDIA



Arbetet ombord har speciella förutsättningar och krav. "Det är lätt att bli isolerad och inåtvänd. Då är det värdefullt att ha möjlighet till samtal för att kunna lösa bekymmer och konflikter", säger affärspsykologen Mads Schramm som medverkar i den psykologsatsning som Søfartens Ledere lanserat.

**DANMARK** NOVEMBER 2012

Befälsmedlemmarna kan vända sig helt anonymt till psykologrådgivningen netpsykologer.dk, och oavsett om de är till sjöss eller i land är tjänsten tillgänglig. Problemen eller situationen som föranleder behovet av psykologhjälp kan vara både av privat eller yrkesmässig art. Tjänsten är kostnadsfri för medlemmen.

Bakgrund till satsningen är att kunna erbjuda medlemmarna uppbackning och problemlösning i form av mentalt och psykologiskt stöd i en tid av nedskärningar, omorganisationer och oklara framtidsutsikter i rederibranschen. Men tjänsten erbjuder även hjälp för att lösa problem, konflikter och relationsbekymmer inom privatlivet och ledarcoachning.

– Det faktum att det genom Skype och

genom sociala medier som Facebook och Twitter med mera går att hålla en direkt och ständig kontakt med hemmarvarande familj och vänner är en ny utmaning för dem som är till sjöss. Även om de fysiskt befinner sig långt borta från närstående, så kan de ändå i realtid dela upplevelser och problem. Detta är en ny situation som är positiv men som också kan innebära att det uppstår ett behov av samtalsstöd för de som är sårbara och kanske vid påmönstring tvingas lämna hemmet mitt under en familjekris. Det kan också handla om upplevd ensamhet, stress eller helt enkelt någon av de livskriser man så lätt kan hamna i, som föranleder ett behov av att ha någon professionell att tala med, förklarar Fritz Ganzhorn, direktör i Søfartens Ledere.

## Förebygga

Netpsykologer.dk har tidigare arbetat med maritima uppgifter och har flera uppdragsgivare bland de ledande danska rederierna, vilket gör att de har en bakgrundskunskap och insyn i levnadsförhållanden och de utmaningar som finns i uppdragen ombord.

Under det inledande året tjänsten har varit igång har fler än 50 av 3 000 medlemmar i Søfartens Ledere utnyttjat erbjudandet. Problemen har varit av varierande art från bekymmer på hemmaplan till regelrätt ledarskapscoachning och samarbetssvårigheter ombord.

Som en aktiv och drivande fackförening ser Søfartens Ledere det som nödvändigt att erbjuda medlemmarna möjlighet till psykologhjälp.

– Det handlar om att förebygga och stödja innan våra medlemmar riskerar att hamna i situationer som kan få allvarliga följder och är betydligt svårare att lösa.

Inför utformningen av projektet förekom två dödsfall inom medlemsgruppen.

– Två självmord där personer hoppade överbord. Det satte självklart ett djupt

intryck och hjälpte oss att fatta beslutet att starta psykologtjänsten. Men jag vill betona att tjänsten inte på något sätt är sjöfatt för att vara någon form av rådgivning vid självmordsrisk och allvarigare psykiska åkommor, säger Fritz Ganzhorn.

## En annan press

De psykiska kraven och villkoren ombord är annorlunda idag än förr i tiden. Manskaper är färre till antalet, personalomsättningen är hög vilket gör det svårt att skapa och behålla varaktiga relationer ombord, det ställs högre professionella krav, och ansvarsbördan är vanligtvis tyngre. Sammantaget ökar den psykiska belastningen hos dem som jobbar ombord.

– Sjöfarten är mer hektisk idag än tidigare, det är krav på ökad produktivitet vilket leder till växande stress. Det är också svårare för rederierna att ha tillräcklig insyn om personalens och individens välbefinnande när man inte ses så ofta.

En första uppföljning av projektet som startades hösten 2011 är gjord.

– Tjänsten fungerar bra praktiskt. Vi är nöjda inte minst med att tjänsten används både utifrån privata och yrkesmässiga problem. Grovt kan man säga att hälften av kontakterna har handlat om yrkesmässiga problem och hälften privata.

## Nätdialog

Praktiskt är tjänsten uppbyggd så att den enskilde individen tar kontakt med psykolog via nätpsykologernas hemsida. All kommunikation är tänkt att föras över nätet. Svar på frågor och funderingar utlovas inom 48 timmar. Det finns än så länge ingen möjlighet till direktchatt. Terapisamtalen förs därför med viss fördröjning i kommunikationen. Vid önskemål finns det även möjlighet till personligt möte i land. Det går också att vid behov skifta från mail-konversation till telefonkonsultation.

– Mellan kontakterna med psykolog får medlemmen uppgifter att arbeta med och att tänka på och att utvärdera i syfte att bearbeta en situation eller ett problem, säger Fritz Ganzhorn.

Det finns ingen statistik om vilka som dragit nytta av erbjudandet, men enligt Fritz Ganzhorn handlar det om med-

lemmar från olika ålders- och tjänstegrupper.

### Välmående

Stärkt mental beredskap, ökat välbefinnande och förbättrad yrkesutövning är positiva potentiella konsekvenser som ligger i kölvattnet av psykologsatsningen.

– När det gäller ledarskapet är det viktigt att det finns möjlighet till träning, coaching och utveckling av olika personliga egenskaper som kan vara viktiga i ett ledarskap. Det är fel att anta att bara för att man är befäl på ett fartyg är man med automatik född ledare. Så är det naturligtvis inte, och därför är en psykolog som coach värdefull både för individen och rederierna. Det är viktigt att ha tillgång till problemlösning även som ledare.

Kostnaden för satsningen vill Danska Søfartens Ledere inte uppgå.

– Vi finansierar det hela men vad det kostar vill vi i dagsläget inte gå ut med. Vi har ett fast avtal med Netpsykolog.dk.

En hel del pekar på att Søfartens Ledere kommer att permanenta psykologerbjudandet som i nuvarande form löper fram till 31 oktober 2013 och som enligt Fritz Ganzhorn än så länge är unikt inom sjöfarten.

– Vi är övertygade om att detta erbjudande hjälper medlemmarna både i tjänsten och i privatlivet. Lyckas vi i tid förebygga misstrivsel, samarbetsvårigheter och konflikter som annars riskerar att till leda tidskrävande överläggningar med arbetsgivarna, kanske rättsfall och krävande omorganisationer, är mycket



Danska sjöbefäl erbjuds nätpsykolog för att hantera arbetsmässiga och privata problem.

– Med psykologstöd kan du dessutom coachas till att bli en bättre ledare, berättar Fritz Ganzhorn, direktör i Søfartens Ledere, som är mycket nöjd med tjänsten.

vunnet. Dessutom får vi mer nöjda medlemmar om vi dessutom lyckas att hjälpa till att lösa deras privata problem, menar Fritz Ganzhorn.

### Öppna upp

Netpsykologer.dk har tio års erfarenhet av terapi och rådgivning över nätet. Praktiskt fungerar samtalen så att klienten, i detta fall medlemmen i Søfartens Ledere, tilldelas ett användarnamn och en inloggningskod till Netpsykologer.dk:s hemsida. På sedvanligt sätt personifierar

användaren därefter sina inloggningsuppgifter och får tillgång till en egen sida hos nätpsykologerna, Min Sida. Hanteringen är helt säker och kommunikationen kan endast läsas av klienten och nätpsykologen.

– Upplägget fungerar väldigt bra. Vi har dessutom utifrån tidigare uppgifter insyn om de villkor och de omständigheter och problemställningar som gäller vid arbete ombord. Det är en stor fördel eftersom det till sjöss ofta är speciella förhållanden med nya förutsättningar, skiftande arbetsuppgifter och ständigt nya arbetskamrater, berättar affärspsykolog Mads Schramm, netpsykologer.dk.

Psykiska problem orsakade av konflikter, samarbetsvårigheter m m förekommer inte sällan på en arbetsplats.

– Det handlar om att förebygga problemen genom att skapa ett öppet samtalsklimat. Våga diskutera brister i egna ledarskapet och belysa förhållanden man inte är nöjd med. Kodordet är förtroende. Skapas förtroende mellan de ombordvarande är det lättare att diskutera frågor och lösa problem. En svårighet i att skapa öppenhet är dock att sjöfolket generellt ofta är inåtvända i sin personlighet.

Mads Schramm ser gärna att det etableras inläringskultur och öppenhet ombord och att man vid behov hjälper varandra med arbetsuppgifter och problemlösning.

– Detta skulle ge ökad trivsel och bättre sammanhållning. Prestationsmässigt skulle arbetet bli effektivare och rederiets status som en trivsam arbetsplats skulle förmodligen höjas, säger Mads Schramm. **JE**



## 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

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

# Sjöman med rötter långt från havet

Monica Rönnqvist, sedan kongressen ordinarie i SBF:s styrelse, flyttade för åtta år sedan tillbaka till hembyn Harsjö i södra Lappland. Och den är omgiven av vild natur men inget hav. Monica har tillbringat hela sitt yrkesliv till sjöss och tycker att hon bor i paradiset. *TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN*

**HARRSJÖ** JANUARI 2013

Först ska vi reda ut rubriken. Som alla andra kvinnor till sjöss som SB:s reporter talat med har hon inget emot att bli kallad "sjöman".

– Däremot har jag blivit irriterad, när någon hittat på en titel som "maskinista"! säger hon.

Och därmed är det ämnet färdigdiskuterat. Fast det var nära att hennes sjömanskarriär hade blivit kort av ett skäl som inte hade enbart med könet att göra. En gång som motorman (ja, det heter ju så

också) i en Johnsonbåt blev hon ofta satt på att måla och gärna beordrad att bära målarpytsar på upp till 20 kg. Men att hålla i en skiftnyckel betraktades som ett tungt jobb som bara män kunde utföra.

– Det handlade nog mest om hierarki. Men hade den där attityden varit typisk, så hade jag nog gått i land illa kvickt.

Åter till rötterna, som alltså inte precis doftade havsluft. I barndomen var hon hemma hos morföräldrarna i Harsjö åtminstone under somrarna och andra skollov. Helst ville hon egentligen bli hårfrisörska.

– Men de äldre släktingarna, som själva hade sexårig folkskola, tyckte att man skulle utbilda sig till läkare eller något sådant. Så när jag och en kompis i tonåren fick för oss att gå till sjöss och söka till Sjömansskolan i Härnösand, var de ganska tveksamma till det också.

Inget självklart yrkesval alltså, och det samma gäller valet att jobba i maskin. Hennes första jobb ombord var som mässjanta under första sommarlovet från Sjömansskolan. Naturligtvis har hon ett tekniskt intresse, men valet var delvis ett negativt skäl. Hon hade lite för dålig syn för att bli nautiker.

– På den här tiden var det nog också lite slentrian att välja däck. Det ansågs lättare att få jobb då, eftersom det oftast var fler matrosar än motormän ombord.

## Fick motormansjobb i krisbransch

Det tidiga 80-talet var en begynnande krisperiod inom sjöfarten, även om John-





son och Salén ännu fanns kvar. En lärare på skolan hade bra rederikontakter och hjälpte Monica till motormansjobb i Johnsonbåtar.

– Det kändes som att jag hamnat rätt, och även om jag sen läste till sjöingenjör i Göteborg och Härnösand, ville jag inte egentligen mönstra upp. De maskinistjobb som fanns var mest i småbåtar i kustfart eller Nordeuropa.

– Men sjötarmen sög, så sen blev det utesjöfart i några år i bland annat Nordic Oriental, som på den tiden bemannade Frontline.

– En gång var vi nästan mitt i New York, en väldig kontrast efter flera veckor i öppet hav. Bland de stora husen tänkte jag att händer det något nu, går det fort. Så jag gick till styrmaskin, där man kan styra för hand, det kändes tryggare just då.

### Till färjetrafik och facket

1995 ringde man från *Sea Wind*. Där hade hon varit andre maskinist över sommaren tidigare. Nu ville de ha tillbaka henne, och där har hon blivit kvar sedan dess, i dag som 1e fartygsingenjör. Året därpå började det fackliga engagemanget.

– Svante Gunnarson, som satt i förbundsstyrelsen i dåvarande SMBF, jobbade i Silja, och vi hade jobbat tillsammans ända sedan Johnsons tiden. Han ville jag skulle kandidera som kongressombud. Jag kände mig lite osäker, men han övertygade mig.

Vad hon inte visste då var att det just för att det var så ovanligt med kvinnor på valsekeln till kongressen, så blir de nästan garanterat valda. Hon fick också flest röster av alla kandidater. Det var andra gången i förbundets 148-åriga historia en kvinna var kongressombud. Den första var Monica Huss 1988. År 2000, vid samma kongress som förbundet bytte namn, blev dock Monica Rönnqvist historisk som suppleant i förbundsstyrelsen. Och efter det nya sammanslagna förbundets kongress i fjol är hon ordinarie. Någon stor förändring innebär det inte. I genomsnitt är uppemot hälften av de ordinarie styrelseledamöterna frånvarande på grund av jobb, så under de 12 åren som suppleant har Monica varit på åtskilliga styrelsemöten.

– Det fackliga arbetet kom på lika plötsligt som en gång yrkesvalet. Jag verkar halka på bananskal i livet ibland. Men det fackliga blir mer och mer intressant, ju mer man lär sig.

SB besöker henne hemma i Harrsjö, på



Monica och Gunnar i vardagsrummet. På undre bilden skymtar matbordet åt rådjuren längst till höger.

gården som hon och sambon Gunnar Hamberg för åtta år sedan övertog av en moster till Monica.

### Tidsödande resa till jobbet

En ovedersäglig fördel med sjömansyrket är att man kan välja bostadsort oberoende av var jobbet är förlagt. Men när Monica ska i väg till eller hem från 14-dagarsstörnarna i *Sea Wind* kan resan vara tidsödande. Ibland övernattar hon både hos sin brorsa i Umeå och på Sjöfartshotellet innan hon mönstrar på. För SB:s reporter, som ändå bjöds på en övernattningsnatt, var det komplicerat. För att kunna fotografera i dagsljus (cirka fyra timmar i mitten av januari) och inte tvingas gå upp mitt i natten före hemresan var det enda alternativet att flyga till Östersund och köra hyrbil de återstående 20 milerna. Harrsjö ligger precis efter länsgränsen. Byn före, Norråker, ligger i Jämtland.

Miljön är betagande, tyst och lugn, men tyvärr måste vi skrinlägga planerna på en skotertur. Vintervädret är lite för bistert den här dagen, -19° C. En promenad blir det dock tillsammans med Arrak, en finnspets som är ovanligt livlig för sina 11 år. Måhända blir han uppspelt av nya bekanskap. I hushållet finns även katten Tiger, och ute på tomten kommer ofta fåglar och rådjur på besök. Gunnar



Morbros Bertil med hustrun Elaine har övertagit den gård där Monica tillbringat många somrar.

har satt upp en behållare respektive ett bord som matplatser åt dem.

Byn har 15 tvåbenta invånare, men när vi passerar det hus där Monicas morföräldrar en gång bodde föreslår hon spontant att vi ska se om någon är hemma. Visst, hennes morbror Bertil med hustrun Elaine har övertagit gården och bjuder på kaffe med dopp, ett tacksamt tillfälle att komma in i värmen.

Senare kommer Gunnar hem från verkstadsjobbet på Samhall i Dorotea sex mil bort. Det är inget ovanligt jobbstånd i den här delen av landet, och de är ett par stycken som kan samåka. Gunnar har tidigare jobbat i skogen, och numera jobbar han ofta med sjörensning. I utbyggda vattendrag, där nivån kan variera mycket under året, samlas det alltid en massa bråte från träden. Så det är ett jobb som alltid behövs.

Till den välsmakande middagen bjuds bland annat på kött från "skogens konung", ett av de exemplar som i höstas stupade för det egna jaktlaget.

Monica har bott på lite olika ställen. Det sydligaste är Delsbo i Hälsingland, där hon hamnade på 90-talet genom några arbetskolleger. Men i Harrsjö tycker hon att hon kommit hem.

– Det är ett paradiset att bo så här, fixa sin egen mat och rå sig själv, säger hon. **BL**

# APELSINER FÖDER AGADIR

I skuggan av de gigantiska utbyggnaderna av hamnarna i Tanger och Casablanca ligger den medelstora hamnen i Agadir som borde sakna framtid.

Om det inte vore för apelsinerna.

TEXT MARGARETA JONILSON FOTO BOBO JONILSON



AGADIR JANUARI 2013

Kustlandet Marocko har 12 kommersiella hamnar och 21 lokala fiskehamnar. De största och viktigaste hamnarna är Tanger, där man fortfarande bygger på den nya storhamnen Tanger Med, och Casablanca som tredubblar sin storlek för att få kapacitet att skeppa ut alla bilar och lastbilar som tillverkas i den växande industristaden.

Agadir är väl en ort som vi mest förknippar med jordbävningen 1960 och dagens omfattande solturism, men här finns också en av de där 12 hamnarna. Som egentligen består av tre:

– Vi har en kommersiell hamn med gods- och passagerartrafik, en lokal fiskehamn och en småbåthamn för lustjakter, säger Ait Abdelmalek, driftschef på Marsa-Maroc, som driver infrastrukturen i Marockos hamnar.

### Låg kapacitet

Det är Ait Abdelmalek som för resone-mangent om att en hamn av Agadirs storlek egentligen är dödsdömd.

– Vi har åtta kajplatser och den längsta är 170 meter och 10,5 meter djup, medan den djupaste är 15 meter djup och 150 meter lång. Vi kan ta emot ett panamax-fartyg, men då blir det med särskilda arrangemang.

Detta menar Ait Abdelmalek i längden är en för blygsam kapacitet för att attrahera rederierna, som hellre skapar lönsamhet genom att gå med så stora tonnager som möjligt.

– Den aspekten är den ena konkurrensfaktorn vi måste hantera, säger han. Den andra är landsvägstrafiken. Motorvägen mellan Agadir och Casablanca, som passerar Marrakech, har bara ett par år på

nacken och håller hög kvalitet. En långtradare tar sig till Casablanca på mindre än fem timmar.

Efter detta är vi beredda att se de vikan-de siffrorna för hamnen i Agadir.

– Nejnej, slår Ait Abdelmalek ifrån sig och skrattar. Det går bra för oss, vi ökar trafiken och lönsamheten hela tiden!

Förklaringen visar sig vara saftig. Den storregion Agadir ligger i producerar 70 procent av de apelsiner, clementiner och citroner som exporteras från Marocko och ut över stora delar av världen.

– Visserligen går lite mer än hälften, cirka 300 000 ton per år, av frukten på långtradare upp genom landet och vidare till Europa, men under högsäsongen nu i vinter så skulle vi inte klara exporten utan fartygstransporter direkt från Agadir.

Även andra känsliga jordbruksprodukter, som squash, bananer och paprika, måste snabbt iväg, vilket kräver all transportkapacitet landet kan uppbringa under intensiva skördeperioder.

### Importvaror mest till fruktpackning

Utöver frukt och grönt har Agadir-regionen andra råvaror, som cement, mineraler och koppar att skicka iväg. Frågan är vad man tar in till hamnen?

– Mja, där är det lite värre, tillstår Ait Abdelmalek. Men nu börjar vi närma oss en balans mellan ingående och utgående gods, och det är framförallt träråvara – inte sällan från Skandinavien för övrigt – och papper som kommer in. I båda fallen används varorna för att packa frukt.

Fiskehamnen lever sitt eget liv, här landas tonvis med fisk varje dag. Den kyls och förpackas i de flesta fall redan ute till havs och lastas om till fryscountrynar i hamnen. Ofta går de frysta paketen vidare på lastbil samma dag.



Vice hamnchefen Hicham Bezzaz gick i land för sex år sedan. "Men jag kan sakna rytmen till sjöss – och kommandobryggan", säger han.



Ait Abdelmalik påpekar att Agadirs hamn egentligen är för liten. Ändå växer både volymer och lönsamhet varje år.

I fiskehamnen landas tonvis med fryst fisk som lastas över i fryscountrynar och distribueras över landet med lastbil.



En liten delikatess i sammanhanget är den lilla sardinhamnen som ligger i ett hörn av fiskehamnen. Den stoltserar med att vara världens största sardinhamn, men då är nog inte konkurrensen om den titeln så stor.

– Sardinerna behöver inte mycket transporter, konstaterar Ait Abdelmalek. De går ut till lokal konsumtion direkt.

När vi besöker hamnen ligger ett mäktigt passagerarfartyg inne.

– I regel har vi ett passagerarfartyg om dagen, förklarar Hicham Bezzaz som är vice hamnkaptan. Det är turister från Spanien, Portugal och England som kommer hit för att besöka Agadir. Ofta hinner de också med en dagstur med buss till Marrakech.

### Gillar svenskt program

Inne ligger också det liberiaflaggade fartyget *M/V Phoenix* med kaptenen Dmitry Khudyakov och en besättning på 17 personer. Efter fyra dygn på redden för att vänta in lasten ser han nu nöjt på hur lastrummet fylls med clementinlådor. Det kommer att ta tre dygn innan alla 3 400 ton är ombord och *Phoenix* kan avsegla till Wilmington, Delaware.

Kapten tar oss direkt till datorn och börjar förevisa det utmärkta meteorologi- och navigeringsprogrammet Spos, som har förändrat många sjöbefäls vardag.

– Titta här, säger han och böjer sig över skärmen. Här är en linje som visar på den kortaste ruten över Atlanten och en annan som visar den snabbaste i förhållande till väderutsikterna.

Men Dmitry Khudyakov har redan bestämt sig för en tredje bana.

– Vi skulle egentligen kunna göra den här resan på nio dagar, förklarar han. Men eftersom fruktlådorna ändå måste gå



igenom ett 14 dagar långt impregneringsprogram mot skadeinsekter innan vi får ta in dem i USA, så har vi marginaler.

Han visar på ett ruskigt oväder som tornar upp sig nära den amerikanska kusten åtta dagar efter avfärd. Vi talar om 25 sekundmeter och åtta meter höga vågor.

– Här vill vi ju inte ligga och kajka, konstaterar kapten. Då är det bättre att ligga bi i några dygn i fint väder tre dagar från den marockanska kusten. Det gör att vi sparar både bränsle och slitage på fartyget, och så kan vi passa på att göra underhållsarbete i lugn och ro.

Att dessa dagar dessutom kommer att inträffa mitt i nyårsfirandet är ingen nackdel.

– Vi kommer säkert att se andra fartyg därute och morsa på varandra, ler Dmitry Khudyakov.

Vice hamnkaptanen, som har eskorterat oss ombord, passar på att göra en kundenkät och frågar Dmitry Khudyakov vad han tycker om Agadirs hamn.

– Den är utmärkt, svarar denne utan att tveka. Det är rent och snyggt, all utrust-

*M/V Phoenix* befälhavare Dmitry Khudyakov ser fram emot överfarten till USA och tycker att navigeringssystemet Spos är smått genialiskt.

ning fungerar och det är bra folk här. Det är en bild jag har av alla Marockos hamnar för övrigt. Det märks att det finns en bra hamntradition i landet.

Hicham Bezzaz sträcker på sig. Han har varit hamnofficer sedan 2010, dessförinnan gjorde han 16 år på havet som överstyrman. Han kommer från Casablanca där han fortfarande har sin familj, och veckopendlar numera de 50 milen.

– Det är ju ändå ingenting mot när jag låg ute till havs i flera månader, ler han.

### Stressigare jobba i land

Hicham Bezzaz jobbade på en kemikalietanker som lastade fosfor i Marocko och lossade den i Indien. Sedan fortsatte fartyget till Malaysia och Indonesien för att hämta upp palmolja som skulle till Europa.

– Schemat brukar vara fyra månader ute, två månader hemma. När jag bildade familj 1999 förändrades min situation, och jag gick så småningom i land.

I det stora hela är Hicham nöjd med förändringen, även om han förstås siktar på att få motsvarande jobb i Casablanca förr eller senare, men två saker kan göra honom nostalgisk inför livet till sjöss.

– Här i land är det alltid lika stressigt, alltid saker jag måste springa på hela tiden. Till sjöss varierade det mer. Det kunde vara enormt hektiskt, men det fanns också lugnare transportsträckor.

– Och så är det det där med kommandobryggan... Det finns en tillfredsställelse i att göra någonting som inte alla andra kan. Det kan jag sakna ibland. **M J**



Ett stort passagerarfartyg lägger till i Agadis hamn varje dag. Turisterna besöker strandpromenaden i badorten eller tar en busstur till Marrakech.

# WE MAKE YOUR BUSINESS SEAWORTHY



Management Facilities Group is a fast-growing internationally operating shipping company with its head office in Farmsum (Delfzijl). In terms of size the organisation is now in the top five in the Netherlands and occupies an especially prominent position in the tanker segment. The Marine Division, which forms the company's core division, operates under the flag of Management Facilities Group. The Marine Division is responsible for the day-to-day management of a fleet of 55 oil and chemical tankers and dry cargo vessels.

Management Facilities Group is a full-service fleet manager. Its tasks range from overseeing new shipbuilding projects, crew matters and nautical-technical management to financial management and quality control. We organise all of these processes down to the finest details. Safely and reliably. We do that by making optimum use of our expertise, knowledge and resources. Combined with a hands-on mentality we offer shipping companies and captain-owners 100% 'seaworthiness'; a well-considered interplay between confidence in the ship, its crew and professional management ashore. That leaves our customers entirely free to concentrate on what they're best at: transport from A to B. In other words: we make your business seaworthy!

Our activities and good results have not gone unnoticed. More and more customers are discovering the 'seaworthiness' of Management Facilities Group. They are hearing and seeing that we offer added value for their business, helping to meeting their targets more quickly and effectively. That means that we're going full speed ahead into the New Year. Like 2012, 2013 is promising to be another great year for Management Facilities Group. Our fleet was recently extended once again with five tankers and 100 crew members. A 'seaworthy' development that is set to continue in the (near) future. Not least because we're always there for our customers. Each and every day.



**Management Facilities Group**

[www.managementfacilities.nl](http://www.managementfacilities.nl)

**We make your business seaworthy**

# FÄRJA MED SLADD

I Hamburgsund i Bohuslän har färjan fått eldrift, via kabel från land. Kabeln vindas ut och upp på ett stort hjul ombord på färjan. Det är första gången i Sverige en färja får el på detta sätt. TEXT AGNETA OLOFSSON

**HAMBURGSUND** JANUARI 2013

En kort färjeled, 130 meter, med en linfärja. Det var förutsättningarna för att Trafikverkets färjerederi skulle testa att ta elen från land i stället för att tillverka den ombord. Tidigare förlitade man sig på ett diesellaggregat, som via elmotorer drev de två vinscherna ombord, en i fören för att vinscha in vajern och en i aktern för att vinscha ut vajern.

Sedan oktober drivs dessa elmotorer med el från land på Hamburgö. En kabel går från land via en skiljetransformator ut till färjan, och ombord på färjan sitter en stor vinda som snurrar upp och ut kabeln med en liten elmotor.

– Vi har fått göra en del justeringar hur snabbt kabelhjulet lägger ut och drar in kabeln. Den lilla elmotorn ska synkroniseras med färjans fart. Det är barnsjukdomar, men det har gått bättre än väntat, säger Jarl Andreasson, rederiingenjör och projektledare vid Färjerederiet/Trafikverket.

De stora elmotorerna har effekten 75 kW vardera, men färjan tar ut 45 kW som mest när den kör. Spänningen som behövs är 400 volt, och under vintern är det inte alltid som elleverantören klarat



Den eldrivna färjan Saga har ett hjul på sidan där kabeln vindas ut och upp. Foto: Kasper Dudzik.

att hålla den spänningen. Då har man fått köra med det gamla diesellaggregatet som fortfarande finns kvar ombord.

## Bättre miljö på flera sätt

Det nya driftsättet har väckt stor uppskattning i Hamburgsund, där färjan går mitt i byn och där många tidigare störts av buller från dieselmotorerna. Dessutom har utsläppen av kväveoxider och partiklar gått ner till noll.

Jarl Andreasson påpekar dock att elen ska tillverkas någonstans, så miljöpåverkan är inte noll, även om avgasutsläppen är det. De som kör färjan har enligt honom varit positiva allihop, trots att det varit jobbigare än vanligt för dem under startperioden.

Färjerederiet har medvetet lagt denna period efter högsäsong, när det inte är lika många båtar som korsar leden. Nu när man är i gång ligger kabeln på sam-

ma djup som linan, och fritidsbåtarna får som tidigare bara korsa leden när färjan ligger i hamn.

## Kommer att betala sig

Ombyggnaden har kostat cirka en miljon kronor, men färjerederiet räknar med en ordentlig besparing med tekniken.

– Det här blir billigare än att tillverka elen själv, säger Jarl Andreasson.

Färjerederiet ska prova hur det utfaller under ett år, därefter står andra linfärjor på tur att få tekniken, om allt fungerar som det ska.

## Passar för kortare leder

Trafikverket har 21 linfärjor i Sverige. Fem till sex av dem har så korta leder att det är värt att försöka. Det finns en gräns för hur lång kabel som kan användas.

En linfärja med lagom kort led, 230 meter, är Kornhallsfärjan norr om Göteborg. Där kan Jarl Andreasson tänka sig att testa tekniken. Nackdelar där är att älven är ström och att man inte vet hur kabeln beter sig då, eller om skräp kan komma flytande och fastna i kabeln.

Sedan tidigare finns en eldriven färja till Malö i Bohuslän. Den drivs med batteri som laddas mellan turerna. Batterierna har en livslängd på fyra till fem år.

– Kabeldrift blir betydligt billigare, säger Jarl Andreasson. **A O**

## Säkrare kanaltrafik

Fartygsrörelserna i världens mest trafikerade farvatten, Engelska kanalen, ska bli säkrare genom en ny teknologi. Systemet, kallat e-Loran, ska fungera som backup ifall de normala GPS/SatNav-systemen inte fungerar som de ska.

eLoran-teknologin baseras på långvägiga radiosignaler, vilka sänds från 10 separata stationer i England, Frankrike, Tyskland och Färöarna.

PETER LORIN  
Källa BBC News



## THANK YOU!

Terntank would like to send a sincere greeting to all our staff. Your contribution makes our business possible and profitable. We are excited to enter 2013 with all of you.

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



Vi söker

## Haveriutredare inom civil sjöfart

Anställningen är på heltid vid SHK:s kontor i Stockholm

Läs gärna mer anställningen och om vår verksamhet på [www.havkom.se](http://www.havkom.se)

Sista ansökningsdag är den 15 mars 2013

---

*Statens haverikommission (SHK) är en statlig myndighet som har till uppgift att undersöka olyckor och tillbud till olyckor i syfte att säkerheten ska förbättras.*

# Boka vårens utbildningar för yrkesfolk!



Sjöskolan på Beckholmen utbildar dig som arbetar till sjöss. Vi är kvalitetscertifierade av Transportstyrelsen för bl.a. Basic Safety, CCM och FMA.

Våra professionella lärare genomför utbildningarna i en levande maritim miljö med skepp, varv och skeppsdockor som våra övningsfält. Vi finns ett stenkast från Stockholm City.



**sjöskolan**  
PÅ BECKHOLMEN

[www.sjoskolan.se](http://www.sjoskolan.se) tel 08-661 09 09

# DJUR SOM FÖREBILD

Inom hydrodynamiken har forskare kommit på olika sätt att härma naturen för att få en effektivare framdrivning och minskad friktion mot vattnet. Ett exempel är maneter, som visar på en bättre vattenstråleteknik. TEXT AGNETA OLOFSSON

**GÖTEBORG** JANUARI 2013

När en manet simmar spärrar den ut sin kropp för att sedan dra ihop den, varvid vatten skjuts bakåt och maneten rör sig framåt. Det liknar vattenstråletekniken, som används på snabbgående färjor, med den skillnaden att framdrivningen sker i pulser hos maneten.

Inom hydrodynamiken har man upptäckt att det här är något att efterlikna.

– Det visar sig att man kan öka verkningsgraden på strålen om den pulserar, säger Lars Larsson, professor i hydrodynamik vid Chalmers.

Medeltrycket blir högre över tiden, vilket kan bero på att mer vatten sugts in från sidorna. Tekniken finns i modellskala i laboratorium vid California Institute of Technology i USA.

En tänkbar nackdel är att framfarten blir ryckig, men kanske märks inte det så mycket med hög frekvens på pulserna. Det finns ett par förslag till hur den pulserande strålen ska åstadkommas, men ännu inget i full skala.

En teknik som kommit längre är den där man härmar valstjärtens rörelser i vattnet. Det handlar då om en fena som rör sig upp och ner i vattnet och där anfallsvinkeln mot det strömmande vattnet ändras så att vatten skjuts bakåt.

När fenan rör sig uppåt ligger framkanten högt och när fenan rör sig neråt är framkanten lägre än bakkanten. Detta kan lösas med länkar i en mjuk fena, men det finns olika sätt att konstruera den här tekniken.

## Utnyttja vågenergin

En modell är holländska Walvisstaart med ett hjul med horisontell axel, där vingar sticker ut horisontellt åt sidorna från hjulet. När hjulet roterar beskriver vingarna en cirkelbana och har en optimal anfallsvinkel i varje läge. Forskarna bakom Walvisstaart hävdar att man kan få en 30 procents förbättring med metoden,

men Lars Larsson tror inte på den siffran.

Närbesläktad är tekniken att ta vara på vågenergin vid framdrift. Det har hamnat i skuggan. Oförtjänt, enligt Lars Larsson.

– Vågenergi är intressant, jag tycker man borde satsa mer på det, säger han.

I en våg beskriver vattenpartiklarna en cirkelrörelse, och medelpunkten rör sig inte framåt. Nere under vattenytan avtar cirkelrörelsen exponentiellt mot djupet. Det gör att man kan sticka ner en anordning med en fena på, återigen med rätt anfallsvinkel. När båten rör sig upp och ner i vågorna rör sig även fenan upp och ner i vattnet, vid ett djup där vågrörelsen är mindre, och driver båten framåt.

Detta har testats av normannen Einar Jakobsen på en 7,5 meters fritidsbåt. Han rapporterar 30 procent mindre bränsleförbrukning vid färd i sex knop mot vågorna. Lars Larsson hävdar att tekniken är applicerbar på ett stort fartyg. Forskare har skissat på vingar som fästs i fören på fartyget.

– Mycket lovande, men tekniken har inte provats i verkligheten, säger han.

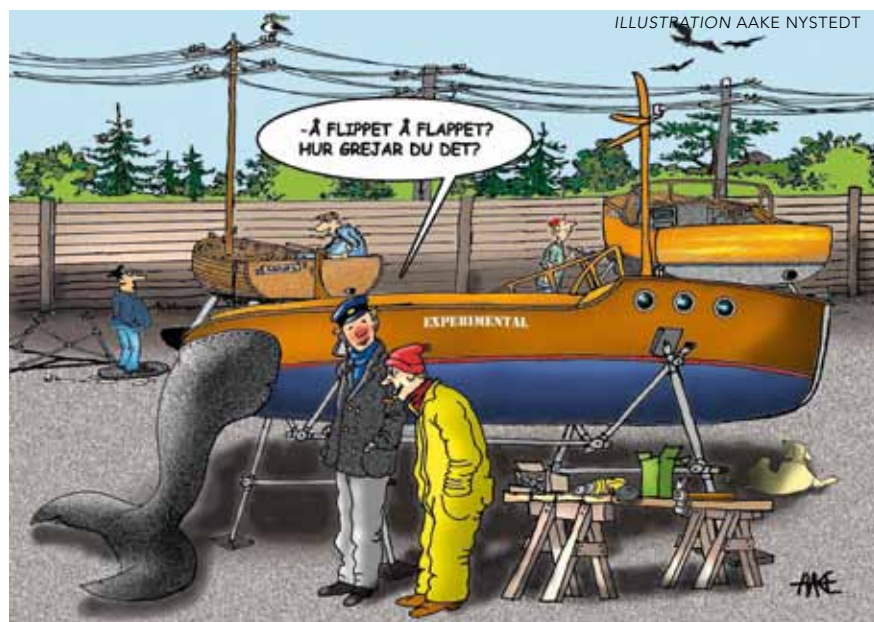
En teknik som testats inom simsporten är hajsinnstekniken. Hajarnas skinn består av små fjäll med mikroskopiska räfflor. Räfflorna gör att den turbulens som annars bildas intill kroppen vid framfart i vattnet störs. Friktionen blir därför mindre, vilket resulterade i ett antal världsrekord inom simningen innan dessa baddräkter förbjöds.

## Skrovet för skrovligt

Forskarna har försökt applicera tekniken på fartyg, men det blir problem om ett stort skrov ska ytbehandlas. Räfflorna är mycket små, som spåren i en gammaldags grammofonskiva, och ett fartygsskrov har en skrovlighet som är större än dessa fina strukturer.

Däremot bör en slät propeller kunna behandlas, vilket skulle minska friktionen mellan propellerbladen och vattnet. Räfflorna har dessutom visat sig vara avskräckande mot havstulpaner, därför bör det finnas en marknad bland fritidsbåtar.

– Men ingen vet hur man ska tillverka det så att det blir kostnadseffektivt. Vi har ett patent men har gett upp försöken att hitta någon som kan göra det, säger Lars Larsson, som är med i den forskargrupp vid Chalmers och Göteborgs Universitet som tagit fram räfflorna som både minskar motståndet och förhindrar påväxt av havstulpaner. **A O**





# Grekiskt rederi stäms

Ett synnerligen mångnationellt rättsfall behandlas i Helsingfors. Rätten ska bedöma finsk och tysk lagstiftning, och fallet gäller en stämning från sjömän från flera nationer mot grekiska rederiet Superfast Ferries. Det gäller felaktiga uppsägningar i samband med ett övertagande som gjordes redan 2006. TEXT BENKT LUNDGREN

**HELSINGFORS** JANUARI 2013

Uppsägningarna omfattade flera hundra ombordanställda. Men de flesta har dragit sig ur processen, oftast på grund av att de inte haft någon facklig organisation som kunnat stötta dem. En av de som alltjämt driver ärendet är Gerhard Gaum, medlem i SBF och numera pensionerad.

Det grekiska rederiet Superfast Ferries uppmärksammades 2002, då de hade kört färjetrafik mellan Hangö i Finland och Rostock i Tyskland. De försökte starta en linje även mellan Södertälje och Rostock och bjöd in bland annat pressen under mycket buller och bång. Nummer 1/2002 av Sjöbefäl hade en omslagsbild, där simstjärnan Therese Alshammar döpte den nya färjan *Superfast IX*. Men den satsningen avbröts hastigt efter bara ett par månader, då den inte ansågs lönsam, trots EU-bidrag.

## Övertagande av verksamhet

Gerhard fortsatte dock att jobba som inventarietkontrollant i *Superfast VII* på

Hangölinjen fram till 2006. Men plötsligt hävdade Superfast Ferries att Tallink hade övertagit trafiken.

– Och då sa de att vi skulle ersättas av estnisk besättning och att vi var uppsagda, berättar Gerhard. Det fick vi veta i samband med ett varvsbesök, när vi motades ut!

– Men i det läget tog det tyska fackförbundet Verdi strid och sa att det var övertagande av verksamhet och att uppsägningarna var ogiltiga. Dessutom hade Superfast dragit pensionsavgift från våra löner, pengar som skulle betalas in till Nat, den grekiska pensionskassan. Men nu har många av oss upptäckt att pengarna troligen aldrig betalades in. Vi fick inte ut någon tjänstepension från Superfast. Först efter kontakt med EU och långt processande i Bryssel ser det nu ut som om vi kommer att få ut våra pensioner.

– Det handlar inte bara om pensionspengar, det är oklarheter vad gäller hela det sociala paketet.

Rederiet slarvade även med de dokument som Gerhard behövde efter uppsäg-

ningen. Det gjorde det svårare för honom att få ersättning, fränsett att han och Verdi bestrider uppsägningen.

Så småningom tog han av hälsoskäl jobb i land före pensionen men fortsätter alltså att kämpa för sina och kollegernas rättigheter.

Förutom att de anställda kom från många olika länder är även processen mångnationell. Man har till och med tvistat om var rättegången ska hållas. Enligt den sk Romkonventionen från 1980 har den finska tingsrätten beslutat avgöra ärendet efter både finsk och tysk lag.

Parterna lämnade fram sina synpunkter i slutet av januari, och domstolen har meddelat att ett beslut kommer tidigast den 4 mars. **BL**



Från Sjöbefäl nr 1/2002.

**SCANCOOL**  
SCANDINAVIAN COOLER AB

**SCAVANGE AIRCOOLERS and HEAT EXCHANGERS**  
for all major makes of diesel engines.

Oxelgrevvägen 34, S-152 42 SÖDERTÄLJE, Sverige • Tel: 08-550 858 80  
Fax: 08-550 809 71 • E-mail: info@scancool.se • www.scancool.se

## Brister i handhavande

En mångårig medlem har reagerat på notisen "Bränslereglar ger blackout" i SB nr 8/2012 och skriver nedanstående. Det bör noteras att skribenten tagit del av den artikel i tidningen *Telegraph*, som notisen byggde på, och han konstaterar att det inte handlar om brister i översättningen.

Problemet, som kan orsaka blackout, är inte bränslekraven utan handhavandefel. Vid övergång från tjockolja till diesel eller gasoil måste man vara mycket försiktig och ta god tid på sig. Hela bränslesystemet kan hålla en temperatur på mer än 120° C. Diesel eller gasoil håller en temperatur motsvarande maskinrummet eller utrymmet där dagtanken för hjälpmaskinerna finns. Skiftar man för snabbt innan tempen utjämnats kan bränslepumparna hänga sig eller i värsta fall skära. Med hjälp av viscosimeter kan man enkelt ändra tempen sakta och säkert tills all tjockolja är förbrukad och bara gasoil/diesel finns i systemet. Jag har själv flera års erfarenhet från en Nohab F 312V och misslyckades aldrig. Det var förstas sedan (80-talet), men problematiken lär vara densamma. Speciellt vid övergång till gasoil är det känsligt, då den är mycket torr och inte smörjer pumpkolvarna.

Mycket av detta är grundläggande maskinistkunskap. Bättre koll av utbildningar och behörigheter behövs nog. Lite sunt förnuft skulle inte heller skada.

BENGT LARSSON

## Kajer i Oxelösund renoveras

Renoveringen av den 300 meter långa kajen vid SSAB:s stålhamn i Oxelösund har snart kommit halvvägs. 2014 beräknas hela projektet, värt 200 miljoner kronor, vara avslutat.

Renoveringen utförs av anläggningsdykare från företaget SUAB och betraktas som det största dykararbetet i modern tid i Sverige.

PETER LORIN

## Akvarellkurs för sjöfartsmotiv

I mars 2013 går en målarkurs som i första hand riktar sig till havets kvinnor och män, men även landkrabbor är välkomna! Förkunskaper är inte nödvändiga. Den som saknar erfarenhet av akvarellmålning kommer att få häftet "Börja måla – nybörjare i akvarell Del 1".

### Program

Kl. 10–16 samtliga dagar

#### Onsdag 6/3

Presentation och introduktion.

Övningar med himmel, hav och olika slags horisonter.

#### Torsdag 7/3

Förenklade fartyg. Speglingar och vågformer.

#### Onsdag 20/3

Teckna och måla fartyg, gärna efter

egna foton. Fartygets perspektiv och läge i vattnet.

#### Torsdag 21/3

Måla vita gäss, stänk och skum med olika tekniker.

**Ledare** la Säflund, [www.tintoart.se](http://www.tintoart.se)  
**Pris** 1 980 kr exkl. material

**Material** Ta med om du har, annars går det att förbeställa från kursledaren.

**Plats** Katarina sjöfartsklubb, Glasbruksgatan 2, Stockholm

Anmälan till [annika.ingeson@sv.se](mailto:annika.ingeson@sv.se)  
tel. 08-679 03 71. Senaste anmälningsdatum 28 februari 2013.

Kursen genomförs av Studieförbundet Vuxenskolan i samarbete med Föreningen Bokanjärerna och Katarina sjöfartsklubb.

## Stål på 1700-talet?

Den fältskär, vars dagbok citerades i SB nr 8/2012 hette Johan Sigfrid Schedvin. I ingressen råkade det stå fel i efternamnet. En läsare, Claes-Göran Dahl i Sollentuna, ifrågasätter också om man exporterade stål redan på 1700-talet. Först med bessemer- och martinmetoderna från mitten av 1800-talet kunde man tillverka verkligt stål. Troligen har Dahl rätt, men artikelförfattaren påpekar, att stålexport redan på 1700-talet omtalas även i t ex boken "Segelfartygens tid" från 2008.

Dahl har också reagerat på termen "hängmattor" om sjömannens primitiva sängplatser förr. Ordet låter alltför bekvämt, anser han, och förespråkar "hängkojer". På den punkten finns uppenbarligen delade meningar. SB, som gärna fördjupar sig i sjömansspråket, välkomnar synpunkter på bland annat nämnda ordval, kanske särskilt från läsare med kunskaper om äldre tiders örlogsfartyg.

## Ny terminal för Baltikum-trafik

Oskarshamns Hamn AB planerar att bygga en ny färjetterminal för Gotlands-trafiken och en framtida roro-förbindelse till Ventspils i Lettland som ett led i det EU-stödda Cargoto-projektet. Det drivs främst av näringslivet och kommuner i norra Småland.

Den nya terminalen beräknas vara klar under första halvåret 2015 och kosta cirka 230 miljoner kronor.

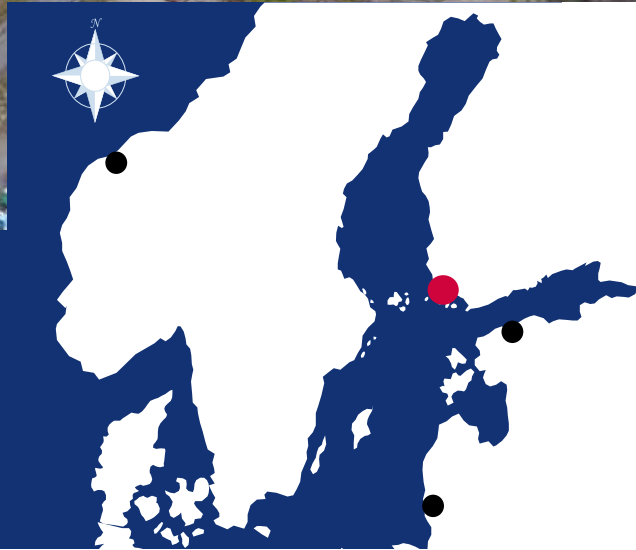
PETER LORIN

## Byggstart i Sundsvall 2014

Projekteringen av Sundsvalls nya kombiterminal och containerhamn har startat. Sundsvalls kommun ska bygga anläggningarna samt ytor för andra verksamheter inom hamnområdet.

Avsikten är att stärka Sundsvalls position som knutpunkt och samtidigt flytta över fler godstransporter från lastbilar till fartyg. Bygget planeras vara klart 2017.

PETER LORIN



# TURKU REPAIR YARD

Finland has a long tradition in shipbuilding and repairs. Turku Repair Yard Ltd, established in 1989, proudly continues this long tradition in the biggest dry dock of the Baltic. Our dock of 265 x 70 metres accommodates ships up to Aframax size, but vessels of any size are welcome to our yard. Our team is skilled in repairs, maintenance and conversions of both big and small vessels.

## ***Docking facilities in Naantali***

*Dry dock:* 265 m x 70 m x 7.9 m  
*Floating dock:* 101 m x 21.6 m x 6 m 4000 ton  
*Crane capacity:* 150 tons, 100 tons, 2 x 30 tons

Our yard has the capacity to meet the needs of our customers all year round. The weather does not affect our performance because in Finland we are prepared for all types of weather conditions. Our quality is consistently high, and we stick to our schedules come rain or shine.



**TURKU  
REPAIR YARD**  
BLRT GRUPP

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
2-6	3 500 kr
7-16	5 000 kr
17-51	2 000 kr
52-1	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	2 500 kr
17-49	1 000 kr
50-52	2 500 kr



### TORREVIEJA

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.

Säsong	Övervåning	Undervåning
Låg	2 500 kr	2 200 kr
Hög*	4 000 kr	3 500 kr

\*15 april-30 sep



### 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 lägenheten i Stockholm, kontakta Anita Isaksson på telefon 08-598 99 112 eller Agneta Häll på telefon 08-598 99 204.



## STOCKHOLM, HÄGERSTEN

I en av Sjöbefälsföreningen ägd fastighet på Kamrerarvägen 10-12 i Hägersten i sydvästra Stockholm finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns 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	500 kr	750 kr
Dygn söndag-torsdag	300 kr	500 kr
Vecka max 7 nätter	1 200 kr	2 000 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  
Telefontid mån-tors 9-16, fre 13-16
- **Ledarnas a-kassa** 0200-87 12 12  
Telefontid mån-fre 9-11  
Talsvar dygnet runt på 08-441 37 82

**Ska du** söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-598 99 095 eller använd blanketten på sidan 35.

### Allmän e-postadress: [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se)

Den adressen kan användas av alla som vill kontakta någon på kansliet, oavsett ärende, alltifrån medlemmar som söker en ombudsman till prenumeranter på tidskriften som ändrat adress. Sådan post registreras som inkommen och läses samma dag eller – om det är skickat helg eller kvällstid – nästkommande vardag. Sedan vidarebefordras det till berörd handläggare.

### Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se) och meddela detta! Medlemmar i Ledarna får det automatiskt, om e-postadressen finns i medlemsregistret. Om inte: Logga in dig på [www.ledarna.se](http://www.ledarna.se) och lägg in e-postadressen. Korrigera ev. felaktigheter också!

### Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

Verkställande direktör Tillträdande vd  
 Christer Themné Martin Lindeblad  
 –08-598 99 110 –08-598 99 632 –08-598 99 478

Vice verkställande direktör  
 Hans-Dieter Grahl

### Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör  
 Hans-Dieter Grahl  
 –08-598 99 478  
 Vice vd Tillträdande vice vd  
 Christer Themné Martin Lindeblad

#### Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss – 08-598 99 109  
 Mats Johansson (tjl) – 08-598 99 092  
 Leif Palm – 08-598 99 108  
 Lennart Runnegård Jonsson  
 – 08-598 99 143

Johanna Briding – 08-598 99 583

#### Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50  
 08-598 99 097

#### Informationschef

Marie Halvdanson – 08-598 99 288

#### Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-598 99 095  
 Agneta Häll – 08-598 99 204  
 Anita Isaksson – 08-598 99 112  
 Charlotte Lindberg – 08-598 99 111  
 Margaretha Norling – 08-598 99 161  
 Linda Palm – 08-598 99 687  
 Rocío Arevalo Perez – 08-598 99 090  
 Madelaine Edlund – 08-598 99 605  
 Elaine Estrela Moura – 08-598 99 061

#### Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-598 99 149  
 Mariette Grankull – 08-598 99 030  
 Sherly Joseph – 08-598 99 031

#### Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm  
 Besöksadress S:t Eriksgatan 26  
 Telefon 08-598 99 085  
 Telefax 08-651 08 48  
 E-post [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se)

Internetadress

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

Bankgiro 332-1478

Expeditionstid 8.00–16.10

#### Expeditionen i Göteborg

Prinsgatan 12, 3 tr  
 413 05 Göteborg  
 Telefon 031-12 80 50  
 Telefax 031-704 95 20

## Klubbarnas ruta

Denna plats i tidskriften kommer i första hand att avsättas för information från SBF:s klubbar, gratisannonsering om årsmöten eller annat. Skicka in materialet till [sjobefalen@ledarna.se](mailto:sjobefalen@ledarna.se)!

## Scandlines-klubb byter namn

Efter Stena Lines övertagande av Scandlines trafik med Aurora har klubben bytt namn och ordförande. Klubben heter numera "Auroraklubben i Stena Line AB". Se kontaktuppgifter på sidan 33.

## Uppdatera e-postadressen!

Sjöbefälsföreningen har på grund av tekniska omläggningar som dragit ut på tiden inte kunnat skicka ut nyhetsbrev på över ett år. Nu är problemen lösta, och intresserade medlemmar bör kolla att e-postadressen i medlemsregistret stämmer. Aktiva medlemmar kan själva redigera registret, men SBF:s kansli ger naturligtvis hjälp till den som behöver.

## Margareta & Richard Zedellers fond

Fondens ändamål är att utdela understöd till änkor efter sjökaptener och styrmän, som är i behov därav, och vars män varit medlemmar i Sveriges Fartygsbefälsförening.

För att kunna komma i fråga till utdelning fordras att vederbörande ansökt därom, eller det på annat sätt kommit till styrelsens kännedom att behov föreligger. Behovet skall, om så påfordras av förvaltarna, styrkas genom intyg av trovärdig person. Kontroll av tidigare medlemskap sker i föreningens äldre matriklar.

Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller beställas från Sjöbefälsföreningens kansli: Inga Bergenmalm, tel 08-598 99 149, e-post [inga.bergenmalm@ledarna.se](mailto:inga.bergenmalm@ledarna.se).

## Sjökaptenensring

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

**18 K rödguld** à 7 300:- (+ postförskott)

**18 K rödguld/vitguld** à 7 725:- (+ postförskott)

I priserna ingår moms, valfri gravyr och ett snyggt etui. Svenskt Guldsmed levererar en exklusiv ring av högsta kvalitet, utförande och finish. Som en extra köptrygghet lämnas ett års kvalitetsgaranti mot eventuella fabriktionsfel, räknat från leveransdagen.

För ytterligare information och beställning kontakta Agneta Häll, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 204, e-post [agneta.hall@ledarna.se](mailto:agneta.hall@ledarna.se).

## Sjöingenjörarring och sjökaptenensring



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

**Sjökaptenensringen**, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 5 796:-

**Sjöingenjörarringen**, bredd 5 mm, 18 K guld à 4 840:-

I priserna ingår moms, valfri gravyr och etui. Frakt/porto tillkommer.

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

För ytterligare information och beställning kontakta Anita Isaksson, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 112, e-post [anita.isaksson@ledarna.se](mailto:anita.isaksson@ledarna.se).

## Propellersmycke

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



Stor propeller i rödguld ca 4,8 gram	4 755:-
Stor propeller i vitguld ca 5,2 gram	5 725:-
Stor propeller i silver	750:-
Liten propeller i rödguld ca 2,8 gram	2 775:-
Liten propeller i vitguld ca 3,4 gram	3 745:-
Liten propeller i silver	550:-

För vidare info och beställning se [www.thim.nu](http://www.thim.nu) Jan-Åke Thim, 1:e fartygsingenjör, Stena Line

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Februarikrysset".  
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 5/3 2013. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna får ej delta i denna tävling.

Namn \_\_\_\_\_

Gatuadress \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_

## Stöd krävs till inlandssjöfart

– Sjöfacken bör trycka på myndigheter-na att öka stödet till inre vattenvägar.

Det sa Mark Dickinson, generalsekretäre i brittisk-holländska befälsfacket Nautilus på en ITF-konferens om inre vattenvägar i Rotterdam i december.

Sjöfarten kan spela en mycket större roll för säkra, effektiva och miljövänliga transporter i inlandet, menar Dickinson. Men politikerna måste ta beslut om bättre integration med andra transportslag. Facken måste förhindra undermåliga transportörer här lika noggrant som i oceanfarten. Det finns för få internationella regler på området (TELEGRAPH)

## Brandskydds-föreningens kurser vårterminen 2013

### Grundkurs

V 22 27–30 maj Göteborg

### Fortbildningskurser

V 10 4–5 mars Göteborg

V 11 11–12 mars Kalmar

V 12 21–22 mars Göteborg

V 13 25–26 mars Helsingborg

V 15 8–9 april Göteborg

V 16 15–16 april Kalmar

V 17 22–23 april Helsingborg

V 19 6–7 maj Göteborg

V 20 13–14 maj Kalmar

V 21 20–21 maj Helsingborg

V 23 3–4 juni Göteborg

V 25 17–18 juni Göteborg

### Advanced Fire Fighting

V 12 18–21 mars Helsingborg

V 20 13–16 maj Helsingborg

För anmälan och ytterligare information kontakta:

**Gunilla Friberg**

**Svenska Brandskyddsföreningen**

**11587 Stockholm**

**Telefon 08-58847494**

**Fax 08-6623507**

**E-post gunilla.friberg@svbf.se**

**www.brandskyddsforeningen.se**

## Usla villkor i brittiskt hav

Brittisk polis har gjort flera nedslag för att komma åt utnyttjande av utländska fiskare i fartyg på brittiskt territorialvatten. Befälsfacket Nautilus välkomnar aktionerna.

Flera myndigheter samarbetade vid ett tillslag i Skottland och norra England, där man bland annat hittade anställda fiskare från Filippinerna, Sri Lanka och Indonesien.

”Dessa människor tvingas ofta vara ombord i flera månader med usla löner och arbetsförhållanden, och de har dålig utbildning för sitt hårda jobb”, skriver Nautilus generalsekretäre Mark Dickinson till inrikesminister Theresa May. Han uppmanar regeringen att uppmärksamma luckor i regelverket som möjliggör exploatering av utländska ombordanställda. Dessa arbetsgivare bedriver också en osund konkurrens med seriösa arbetsgivare i EU-länderna.

– Sådana arbetsvillkor ska inte förekomma i Skottland, säger Joan McAlpine, ledamot av Skottlands nationella parlament. (TELEGRAPH)

## Skeptisk till väpnad vakt

Samma dag som den svenska regeringen aviserade en proposition om rätt för svenska redare att sätta ombord beväpnade vakter i piratdrabbade farvatten uttryckte en brittisk expert skepsis mot detta. Framför allt tror han inte att det hjälper mot pirater utanför kusten i Västafrika.

– Där skulle väpnade vakter kunna medföra rena blodbadet, sa Nick Davis, vd för Gulf of Aden Transit Group. Piraterna vet vilka tankfartyg som har raffinerade oljeprodukter, och de är inte ute efter besättningen. Kommer den i vägen, kan resultatet bli våldsamt.

Adam Fitzgerald, tidigare högst befälhavare för USA:s flottstyrkor i Europa, förespråkar en ökad militär skydds närvaro även i Västafrika.

– I Afrika samverkar de värsta faktorerna som pirater, narkotika- och vapensmuggling, illegalt fiske och islamistisk radikalism, sa han på en konferens i London i januari.

Samtidigt anser han att avancerad teknik inom bland annat radar kan vara till god hjälp mot pirater. (LLOYD'S LIST)

### LÖSNING TILL JULKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 8/2012



Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnarelottats ut:

**Lars Fejde  
Väring**

**Karin o Hans Lindh  
Varberg**

**Per Eklund  
Vällingby**

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!





**AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA**

Håkan Varenhed (kont p), Solskensvägen 12, 371 52 KARLSKRONA  
tel 0455-288 65, 0708-78 30 04  
e-post hakan.varenhed@affarsverken.se

**ALLANDIA**

Kjell Karlsson (kont p), M/S Birger Jarl, Rederi Allandia AB,  
Box 1151, 11881 STOCKHOLM, tel 0709-19 76 12,  
e-post maskinrum.bj10@ymail.com

**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 STENA LINE ÖRESUND**

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

**BLIDÖSUNDSBOLAGET**

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

**BOLLING & NORLING REDERI**

Henrik Eriksson (kont p), Honnörsgatan 17, 170 69 SOLNA  
tel. 0707-77 73 06, e-post henrik.eriksson@yahoo.se

**DESTINATION GOTLAND**

Annelie Hamberg, tel 0702-22 83 77  
e-post Annelie.Hamberg2@destinationgotland.se  
Ingela Örnberg, Källunge Skäggsfäde 225, 621 79 VISBY  
tel 0498-21 35 72, 0702-22 84 22  
e-post ingela.ornberg@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, Anders Ståhls väg 9, 271 57 YSTAD  
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post sbfk.dfds@gmail.com

**ECKERÖLINJEN**

Kjell Holmström (kont p), Sikvägen 4, AX-22100 MARIEHAMN, Åland  
e-post ombord.comkeeper@birkaparadise.com  
Joakim Nordberg (kont p), Nötövägen 189, AX-22710 FÖGLÖ, Åland  
tel +358 407 164 716

**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, 62460 LÄRBRO  
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

**FINNLINES**

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

**FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET**

Stig Karlsson, Slånårsvägen 18, 430 91 HÖNÖ  
tel 031-96 54 44, 0703-96 44 55, e-post stig.karlsson@trafikverket.se

**KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

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

**LULEÅ BOGSERBÅT**

Conny Smedkvist (kont p), tel 0703-00 96 07  
e-post conny.smedkvist@hamn.lulea.se

**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

**RESSEL**

Ingemar Larsson (kont p), Sjöbergavägen 42, 135 69 TYRESÖ  
tel 0704-15 48 09, e-post ingemar.larsson@ressel.se

**SAND & GRUS AB JEHANDER**

Leif Sjalander (kont p), PL 12, 760 41 ARHOLMA  
tel 0176-581 08, 0706-27 19 14, e-post leif.sjalander@telia.com

**SEA WIND**

Monica Rönnqvist (kont p), tel 0942-460 35, 0702-73 86 26  
e-post mo.nica@live.se

**SJÖFARTSVERKETS REDERI**

Mattias Peterson, Vintergatan 6, 393 51 KALMAR  
tel 0480-41 19 24, 0703-59 96 81

**SJÖFARTSVERKET/LOTSAR**

Daniel Svanström (kont p), Almgatan 2, 305 64 GULLBRANDSTORP  
tel 035-597 55, 0706-98 14 72, e-post hbksmguld00@hotmail.com

**STENA LINE**

Sandro Chiesi, Riksdalersgatan 5 C, 414 81 GÖTEBORG  
tel 0704-85 95 95, e-post sandrochiesi@hotmail.com  
Jörgen Lorén, Stena Line AB, 405 19 GÖTEBORG  
tel 0707-65 58 16, e-post jorgen.loren@stenaline.com

**STOCKHOLMS SJÖTRAFIK**

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

**STOCKHOLMS SKÄRGÅRD**

Hans Anderson, Bergholms väg 14, 611 36 NYKÖPING  
tel 0155-26 80 40, 0706-40 30 00, e-post h.anderson@comhem.se

**STYRSÖBOLAGET**

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

**SVITZER SVERIGE**

Börje Jensen (kont p ), Norgårdsvägen 58, 430 90 ÖCKERÖ  
tel 031-96 96 25, 031-96 97 18, e-post borje.jensen@rodabolaget.se  
Anders Wimmell, Hvittfeldtsvägen 58, 471 33 SKÄRHAMN  
tel 0304-67 41 19, 0705-91 25 36, e-post anders.wimmell@telia.com

**TALLINK SILJA – www.silja-sbf-klubben.com**

Gretel Aronsson, tel 0702-27 08 78,  
e-post gretel.aronsson@tallinksilja.com  
Per Ramsberg, tel 0705-49 50 52, e-post per\_ramsberg@yahoo.com

**TRANSATLANTIC**

Per-Johan Jonsson (kont p), Hulta Nyhem, 516 91 DALSJÖFORS  
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post sfbfklubben@rabt.se

**TT-LINE**

Patrik Fridlund, Murargatan 2 B, 754 37 UPPSALA  
tel 0706-41 59 26, e-post pan.fridlund@gmail.com  
Jan Svensson, Ronnebygatan 16, 214 38 MALMÖ  
tel 040-23 71 60, e-post locket101@hotmail.com

**TYNNINGÖ SJÖTRAFIK**

Bo Andersson (kont p), Stavsnäs gärde 20, 139 70 STAVSNÄS  
tel 08-571 513 98, 0702-99 51 48

**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  
Mats Höglblom, Box 4172, 42204 HISINGS BACKA  
tel 031-58 59 60, 0705-58 59 60, e-post hogblom@telia.com,  
mats.hogblom@walleniusmarine.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@bredband.net

**FARTYG UNDER INT-AVTAL**

Anders Leimalm (kont p ), Dalahöjdsvägen 17 A,  
461 55 TROLLHÄTTAN, tel 0520-742 26, 0708-38 92 62  
e-post leimalm@telia.com

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN**

Filip Feurst, Sten Sturegatan 38, 412 52 GÖTEBORG  
tel 0702-91 19 35, e-post ordf@sjosektionen.se

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR**

André Svensson, Jungs väg 63, 392 43 KALMAR  
tel 0733-99 35 39, e-post felax40@hotmail.com

# 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	—
<b>Hel pärm</b>	<b>950</b>	—

## 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 08-598 99 106 eller 08-598 99 112, Fax 08-651 08 48  
E-post SMBF-Ekonomi@ledarna.se Bankgiro 5236-0351

## FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

Observera att alla kopplingar mellan förbundsmedlemskapet och arbetslöshetskassan är borta. A-kassorna sköter i fortsättningen själva aviseringen av medlemsavgiften dit. Dock kan du på ansökningsblanketten på nästa sida kryssa i önskemål om inträdesblankett till Ledarnas a-kassa eller AEA.

### AKTIVT MEDLEMSKAP

– man är medlem även i Ledarna. 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 genom Ledarna, söka medlemslån m m. Avgift för o m 1 januari 2009 är 274 kronor per månad.

### INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

– man är endast medlem i Sjöbefälsföreningen. 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 genom Ledarna och söka medlemslån. Avgift för närvarande 67 kronor per månad.

### PASSIVT MEDLEMSKAP

– man är endast medlem i Sjöbefälsföreningen och 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 och är bara med i Sjöbefälsföreningen. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Man har rätt att teckna försäkringar genom Ledarna. Ingen medlemsavgift erlaggs.

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.



## Sjöbefälsföreningen

Box 12100  
10223 STOCKHOLM  
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

**som:**

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

**Befälskategori:**

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

# Inträdesansökan

(Observera att ansökan om inträde i a-kassan görs på separat blankett)

- Jag önskar ansökningsblankett för inträde i Ledarnas a-kassa
- Jag önskar ansökningsblankett för inträde i AEA – Akademikernas Erkända Arbetslöshetskassa

PERSONALIA		
Efternamn	Förnamn (tilltalsnamnet understruket)	Personnummer
Bostadsadress	Postadress	Telefon
Nuvarande medborgarskap	E-postadress	Mobil

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Rederi	Befattning

UTBILDNING OCH BEHÖRIGHET		
Senast avlagd examen/yrkesutbildning	Sjöfartshögskolan i	År
Annan utbildning	Läroanstalt och ort	År
Är f n elev vid sjöfartshögskolan i	Beräknar avlägga examen som	Den
Svenskt behörighetsbevis	Utländskt behörighetsbevis	

MEMLEMSKAP I FACKLIG ORGANISATION
Ev utträde ur annat fackförbund fr o m _____
Är för närvarande passiv/interaktiv medlem i Sjöbefälsföreningen
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej

### SAMTYCKE

- Jag har tagit del av och godkänt Ledarnas personuppgiftspolicy (PUL)

### Personuppgiftslagen, PUL

För att administrera Ditt medlemskap i Sjöbefälsföreningen och Ledarna behandlar vi Dina personuppgifter i våra register. Sjöbefälsföreningen och Ledarna ansvarar för de personuppgifter som registreras om Dig som medlem. Vi lagrar de personuppgifter som behövs för att vi ska kunna fullgöra våra åtaganden gentemot Dig. För dessa ändamål kan uppgifter även lämnas ut för behandling, såsom exempelvis vid administration av kollektivavtalade försäkringar och för att kunna erbjuda Dig övriga tjänster och produkter som är kopplade till Ditt medlemskap. Specifiering av Din avgift skickas separat

### VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Autogiro
- Inbetalningskort

Bank (endast vid autogiro)

Clearingnummer      Kontonummer

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnteckning

\_\_\_\_\_



## Norges Maritime Utdanningscenter – ditt sikkerhetssenter i Norge – [www.nmu.as](http://www.nmu.as)

Miljøvennlige innendørs brannøvelser, sjøredningsøvelser i oppvarmet basseng med realistiske bølge- og vindforhold, moderne undervisningslokaler og god mat er det noe av det vi ønsker å tilby våre kursdeltagere i 2013.

### Skipskurs:

Grunnleggende sikkerhetskurs for skip (Basic Safety Training, STCW A-VI/1.1-1.4), som er minstekrav for underordnet personell som skal tildeles oppgaver i et fartøys sikkerhetsorganisasjon.

Videregående sikkerhetskurs for skip (Advanced Safety Training, STCW A-VI/2.1, 3, 4-1), som er minstekrav for offiserer som skal tildeles oppgaver i et fartøys sikkerhetsorganisasjon.

Begge disse kursene kan på en enkel måte konverteres for å oppfylle kravene for å reise offshore. Man trenger da 3 timer HMS e-learning + helikopterevakueringkurs (HUET). HUET-kurs går normalt tirsdager og torsdager hos NMU.

Vi tilbyr videre kurs i brannvern, førstehjelp, medisinsk behandling, livbåt, hurtiggående redningsbåt, ISPS, ECDIS/AIS iht. STCW konvensjonen.

Hos NMU kan du også ta repetisjonskurs og oppgradering til ny STCW-konvensjon, og vi tilbyr kurs i norsk regelverk for utenlandske skipsførere.

### Offshorekurs:

Det mest populære kurset på NMU er 4 dagers Grunnleggende sikkerhets- og beredskapsopplæring, som er påkrevet for å kunne jobbe offshore på norsk sokkel.

Det kreves ingen spesielle forkunnskaper for å kunne gjennomføre dette kurset.

Om det er ønskelig kan man ved en senere anledning bygge på kurset, slik at man også får Grunnleggende sikkerhetskurs for skip.

Mer informasjon om dette finner man på vår hjemmeside under kurskalenderen for skip.

### Om oss:

Norges Maritime Utdanningscenter holder til i Horten, som er ca 1 times kjøring fra Oslo eller 1,5 timers kjøring fra Strömstad. Man kan også ta ferge fra Strömstad til Sandefjord som ligger ca 30 minutter unna. Senteret er godkjent av Sjøfartsdirektoratet (STCW) og Norsk olje- og gass (offshore) for alle typer sikkerhets- og beredskapsopplæring.

På våre kurs får kursdeltakerne med seg teoretiske kunnskaper og meget realistiske og gode erfaringer fra øvelser på land eller ute på sjøen. All opplæring foregår i flotte omgivelser ved vårt helt nye og topp moderne sikkerhets- og beredskapscenter i Horten.

NMU er sertifisert iht ISO 9001 på styring av kvalitet, og vil iløpet av våren 2013 bli sertifisert iht ISO 14001 og OHSAS 18001 på styring av ytre miljø- og arbeidsmiljø.



Norges Maritime Utdanningscenter  
– ditt sikkerhetssenter i Norge

