

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR1 FEBRUARI 2014 ÅRGÅNG 3

**NORDEUROPEISKA SJÖMANSFACK
mot lönedumpning**

**FÖRKASTAT FÖRSLAG OM SJÖMANSSERVICE
Fasta stationer blir kvar**

**THE PHILIPPINE SEAMEN'S UNION
has several duties**

MED SVENSK FLAGG

I ATLANTEN



Samlad facklig front mot lönedumpning

FEBRUARI

Väderläget i Östersjöområdet ter sig allt allvarigare. En facklig kallfront tonar nu upp sig efter att de svenska kollektivavtalen på TT-Lines *Nils Dacke* upphört att gälla. Även om det är för tidigt att utlysa en stormvarning för hela regionen sätter de fackliga organisationerna in alla resurser mot det lokala oväder som drabbat TT-Line.

Tyvär är det inte bara vädersituationen som är orolig, utan dessutom kan vi registrera ett utbrott av sjukdomen Gula febern.

Vad är det nu egentligen som hänt vid TT-Line och hur agerar facken? Förvisso är situationen komplicerad, med en lokal tvist om uppsägningar och tillämpligt kollektivavtal som inte får tillåtas spilla över på den övriga Östersjötrafiken, men i grunden handlar detta helt enkelt om Sjöbefälsföreningens kärnverksamhet. Vi försvarar fackliga rättigheter på samma sätt som vi gjort sedan den s k Britannia-domen 1989 och även dessförinnan.

Twisten vid TT-Line började med att våra medlemmar sades upp på grund av arbetsbrist då *Nils Dacke* (som gick mellan Trelleborg och Travemünde) skulle bekvämlighetsflaggas. Inom ramen för ITF samverkade då de svenska facken med fack i Polen och Tyskland, och det gjordes klart för arbetsgivaren att avtal under svensk nivå inte kan komma i fråga. Uppsägningarna ogiltigförklarades. Arbetsgivaren bytte då taktik och förklarade att *Nils Dacke* alls inte ska bekvämlig-

hetsflaggas, utan i stället är det polsk flagg och kollektivavtal som gäller. Inom ITF tog vi naturligtvis emot detta besked med stor förvåning, men vi vidhöll att svensk avtalsnivå ska gälla. Här visade sig också styrkan i ITF-samarbetet, då vi kunde konstatera att det kollektivavtal som TT-Line tecknat ingåtts med en fackförening som bildats av företagets ledning (s k gul fackförening). Det innebär att hela vår verktygslåda nu står redo och kan användas

ITF:s Mexiko City-policy innefattar bland annat att fackförbund i samtliga berörda länder kan enas om att jämställa ett enskilt fartyg med bekvämlighetsflaggade fartyg (foc), även om fartyget i fråga för nationell flagg.

Även om mycket förhandlingsarbete kvarstår beträffande *Nils Dacke* visar detta exempel att arbetet mot lönedumpning och upprätthållandet av våra rättigheter enligt lag och avtal är ständigt pågående.

GENOM SAMARBETET INOM ITF KAN VI HINDRA BÅDE ATT ÖSTERSJÖTRAFIKEN BEKVÄMLIGHETSFLAGGAS OCH ATT ARBETSGIVARNA PÅ ANDRA SÄTT FÖRSÖKER DUMPA VILLKOREN GENOM ATT VÄLJA KOLLEKTIVAVTAL ÖVER HUVUDET PÅ FACKEN.

till fullo. Bland de åtgärder som finns i denna verktygslåda kan nämnas:

- Ogiltigförklaring av uppsägningar som görs i samband med verksamhetsövergång
- Ogiltigförklaring enligt polsk eller tysk rätt av kollektivavtal som faller inom dessa länders jurisdiktion
- Stridsåtgärder i Sverige, när fartyget anlöper hamn här i landet, och
- ITF förklarar fartyget vara ett foc-fartyg med bakgrund i Mexiko City-policyn.

Genom samarbetet inom ITF kan vi hindra både att Östersjötrafiken bekvämlighetsflaggas och att arbetsgivarna på andra sätt försöker dumpa villkoren genom att välja kollektivavtal över huvudet på facken. När facken håller ihop är vi vaccinerade mot både stormar och sjukdomar.



sjöbefälen Nr 1

- 05 Förste vice ordföranden har ordet
Jörgen Lorén tvivlar på Maritime Labour Convention
- 06 Drömland för fackföreningshatare
Facket i USA har historiskt alltid kämpat i hård motvind
- 08 Stena roro kör svenskflaggat i Europafart
Två fartyg har flyttat från Östersjön till Atlanten
- 12 Polen kämpar med förändringar
Problem med svagt fack efter kommunismens fall
- 15 LNG bränsle även i torrlastare
Thunbolaget satsar på bulkfartyg under 2015
- 16 Största sjöfacket med stor social roll
Filippinska Amosup äger både sjömanshem och sjukhus
- 20 Ingen rättslig prövning av Shipcraft
Finns ingen lagreglering om gisslantagna anställda
- 21 Sjömansservices stationer kvar – trots allt
Offentliggjort förslag om nedläggning har redan förkastats
- 22 Inlandssjöfarten och särregler
Skarp diskussion på transportmessa
- 23 Fortsatt oro över svaveldirektivet
Många synpunkter på hur skärpta regler ska hanteras
- 24 Färre sjöfartsinspektörer
Delade meningar om hur stort problemet är
- 26 Nyöppnat sjöfartsmuseum i Helsingör
Museet har en spännande och spektakulär utformning

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 3 Utgivningsdag 11 februari 2014

Ansvarig utgivare Martin Lindeblad
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 2014
Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 00
info@display-umea.se
Framsidesbild Matros Fermin Minao hissar svensk flagg
i Stena Forecaster. Foto Anja Törnvall.
TS-kontrollerad upplaga 8 800 ex
MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

MANUSSTOPP 2014
Nr 2 – 4/3 Nr 3 – 8/4 Nr 4 – 20/5 Nr 5 – 19/8
Nr 6 – 23/9 Nr 7 – 21/10 Nr 8 – 25/11

12



16



Sejer över staten i tingsrätten

Sjöbefälsföreningens styrelse sammanträdde den 10–11 december 2013 och behandlade bland annat följande.

- **Ändringar i sjöfartspolitik.** Den nya utredningen om tonnageskatt har påbörjat sitt arbete. Sociala avgifter för svenska sjöbefäl i tredjelandstrafik, som skulle kraftigt fördyra anställningen av dem, kommer inte att införas. Däremot är det ännu inte klart exakt hur lagen ska utformas. Även förslaget att ändra begreppet oceanfart till fjärfart håller på att utredas.
- **Färre tidigare pensioneringar.** Antalet tidigare pensioneringar enligt ITP-Sjö har minskat kraftigt under 2013 jämfört med året innan. 2014 är det första år som en fast avsättning på 3 procent av lönesumman ska finansiera ITP-Sjö.
- **Kärvtare för nyexaminerade.** Den hårdnande arbetsmarknaden börjar nu på allvar visa sig i ökade svårigheter för nyexaminerade från sjöfartshögskolorna att hitta jobb.
- **Oenighet om rapport.** SBF och Almega kunde inte enas om en rapport från den gemensamma arbetsgruppen om lönesystem i skärgårdstrafiken. Styrelsen diskuterade frågan och fastslog att den avvisar ett individuellt lönesystem.
- **Avtalskrav i skärgården.** Kraven i de kommande avtalsförhandlingarna om skärgårdstrafiken diskuterades. Se i övrigt särskild notis nedan.
- **Avtal för TAP-befäl.** SBF har tecknat ett nytt kollektivavtal för TAP-befälen, som också innehåller en förnyelse av sjukvårdsförsäkringen.
- **Samförhandlingar med danska fack.** För medlemmar som är anställda i DIS-fartyg ska SBF samförhandla och utbyta kompetens om försäkringar och sociala villkor med berörda danska befälsfack.

- **Stämningar tillbakadragna** SBF har dragit tillbaka sin stämning i AD mot Stockholms sjötrafik för ogiltig uppsägning, mot att Stockholms sjötrafik drar tillbaka sin stämning mot SBF.
- **Strandade alkohol- och drogförhandlingar.** Sarf hade kallat sjöfacken till förhandling om alkohol- och drogpolicy. SBF har dock strandat förhandlingen, eftersom Sarf begränsade frågan till att enbart handla om topsning.
- **Ogiltigförklarade uppsägningar i TT-Line.** Rapport gavs om den komplicerade situationen i TT-Line – se ledaren på sidan 2.
- **Avslutad rättstvist med staten.** En tingsrättsdom om lönegaranti vid Weissfjord Shippings konkurs för tre år sedan gick till SBF:s förmån. Staten ska betala 171 200 kronor till var och en av berörda sjömän plus rättegångskostnader.
- **Nationellt arbetsmarknadsråd.** "Nationella rådet för sjöfartens arbetsmarknad" har bland annat uppmärksammat Transportstyrelsens krav på sjöfartsskyddscertifikat och hur utbildningen till detta ska betalas. Vad gäller a-kassan har rådet kommit fram till att sjömän som bor i ett nordiskt land och jobbar i ett annat ska tillhöra a-kassan i arbetslandet.
- **Gemensam Östersjökommitté bildad.** På ett möte med "Conference of Ten" (Östersjöländerna samt Norge) beslöts inrätta en "Baltic Ferry Committee", som ett överordnat organ om fackföreningar i olika länder inte kan komma överens.

Inget skärgårdsavtal

Förhandlingarna med Almega om nytt avtal i skärgårdstrafiken hade ännu vid SB:s pressläggning inte lett fram till ett nytt avtal. Parterna har dock enats om att frivilligt söka medling hos Medlingsinstitutet.

En stridbar kämpe har lämnat oss

Jarl Gustafsson, ordförande i hela 14 år i den klubb han var med om att bilda på 70-talet, maskinbefälsklubben i Stena, avled på trettondagen efter en tids sjukdom. Jalle, som han alltid kallades, blev 77 år.

Han var också mångårig styrelseledamot i dåvarande Göteborgsavdelningen, de sista åren som ordförande. Vid sidan av de lokala uppdragen satt han med i förbundsstyrelsen, varav åtta år som ordinarie ledamot.

Som alla i sin generation gick Jalle den långa vägen och mönstrade ut som motorelev vid 16 års ålder i Stockholmsrederiet Smith. Senare var han i Svenska Lloyd, och det var under den tiden han genomförde sina befälsstudier. Att han sedan hamnade i Stena berodde på att rederiet var föregångare i gynnsamma avlösningssystem, något som var extra lockande när Jalle just hade bildat familj.

Före den historiska kongressen i Kungälv 2000 avgick han från sina uppdrag med pension och blev vederbörligen avtackad på



kongressen. Särskilt att vara ordförande så länge i en klubb med hög aktivitet och många starka viljor måste betecknas som en anmärkningsvärd prestation. Men under den tiden utvecklades också klubben till en mycket stark organisation, som väckte respekt i alla läger.

Jalle har besökt sitt älskade Smögen för sista gången, men hustrun Gunlöv, dottern Jill och sonen Jan – maskinbefäl i tredje generationen – har många fina minnen kvar i huset. SBF lyser frid över Jalles minne.

JAG TVIVLAR PÅ MLC

Maritime Labour Convention är superkonventionen för sjöfolk vad anbelangar villkor gällande arbete och förhållanden därikring. Tidigare har jag skrivit i Sjöbefälen om denna konvention, där jag varit tvivlande till MLC och dess förträfflighet för rättvisa villkor gällande allt sjöfolk i världen. Att jag tvivlat handlar tyvärr om att ingen ännu kunnat övertyga mig om att förutsättningarna kommer att likställas för allt sjöfolk. Jag tänker då givetvis inte på löneskillnader, utan på sådana grundläggande ting som att man faktiskt får ut någon lön överhuvudtaget, eller att möjligheten att kommunicera med hemmet finns, att maten på bordet är tjänlig och så vidare.

Ett antal händelser det senaste året har tyvärr gjort mig än mer övertygad om att konventionen är en i raden, där betydelsen av det skrivna är just endast ord och inget annat. Vi har två händelser som beskrivits i media. Rederiet TMT (Today Makes Tomorrow) utmärker sig genom att man faktiskt inte bryr sig om sin ombordpersonal. Besättningen på *A Whale*, har inte fått ut sina löner, och där har också beskrivits lidanden ombord under ankarliggande då inga leveranser av förmödenheter till fartyget verkställdes, eftersom sagda rederi drabbats av ekonomiska bekymmer. Ytterligare ett fartyg, *Donald Duckling*, ägt av nämnda rederi stoppades i Tyne efter inspektion, då inspektörer från MCA funnit brister i operation och säkerhet (se notis s 30).

Att dylikt sker, där rederi som hamnar i ekonomisk knipa inte bryr sig om sina anställda ombord i fartygen är för mig tyvärr en självklarhet, då det förmodligen är enklast för redaren att inte bry sig. Eftersom fartygen är långt från kontoret blundar man och tar hand om de mer närliggande problemen under en kris.

Förlitat sig på lokalsamhället och ITF

Att jag inte tror på MLC beror just på det andra exemplet, där konventionen beskriver hur ett omhändertagande ska göras om besättningen blir övergiven av sitt rederi och det ekonomiska ansvaret för verksamheten blivit som bortblåst. Besättningen på *Donald Duckling* har fått förlita sig på lokala insatser för att få leverans av olja, mat och färskvatten. Varken rederiet, försäkringsbolaget, flaggstaten eller besättningens hemlands representant har tagit sitt ansvar så som MLC förordar. Nu har i stället lokalsamhället och ITF hjälpt besättningen, så att man kunnat överleva under de två månaders tid som fartyget legat med nyttjandeförbud.

Det som är bra är att senare i vår ska berörda organisationer och stater inom ILO träffas i Geneve och diskutera tillkortakommanden gällande MLC samt minimilöner för sjöfolk. Vi får se vart det leder. Tyvärr lär det fortgå som vanligt, sjöfolket som arbetar under osäkra förhållanden och där låg lön är det viktigaste för redaren lär förbli legio i branschen. De fåtal fartyg som blir föremål för inspektion och kvarhållna enligt MLC kriterier blir de som seglar inom vår del av världen. I övrigt kommer vi få höra hur fint allt blivit där fartygen seglar omkring med certifikat i god ordning, och givetvis uppfylls allt man kan begära såsom mat, egen hytt, dagrum, rent och snyggt samt god lön med ett bra avlösningssystem. Lite ironi kan passa. Där jag arbetar håller vi på med mycket viktiga ting, då vi blir certifierade

enligt MLC. Ett av de viktigare tingen är just att vi nu har en blankett uppsatt, så besättningen vet vart man ska klaga då maten inte smakar... Den administrativa bördan kan vi nog öka lite till, mer blanketter och annat trams ger säkert en bättre och säkrare sjöfart. Vad ni än gör, tänk inte själva utan skaffa en checklista till så blir det bra.

Internationella register – ingen lösning

Något helt annat: Jag är just hemkommen från möte med den nordiska federationen. Vi diskuterade där bland annat kritisk massa vad gäller antal sjöanställda för våra nationers handelsflottor. Detta utifrån att kunna vidmakthålla ett sjöfartskluster, där alla inom de maritima verksamheterna kan tillgodose sitt behov av den kunskap sjöfolk besitter.

Våra danska och norska kollegor har tagit fram intressant statistik efter det att NIS och DIS införts. Man kan konstatera att antalet ombordanställda från registrets nationalstat minskar kontinuerligt, och när det gäller försörjning av seniorbefäl urholkas den förmågan då det blir allt färre möjligheter för juniorbefäl att få anställning ombord i dessa register. Således är det uppenbart att i längden löser man inte försörjningen av eget sjöfolk och kunnande med ett internationellt register. Det är med andra ord endast en benefit för att fortsätta verka inom ett lands gränser och ta de fördelar detta ger för att bedriva rederiverksamhet. Skandinaviskt sjöfolk får nog i förlängningen stå på kajen och titta på.

EN NÅGOT LUTTRAD SJÖMAN
JÖRGEN LÖREN

Medlemsmöten

I maj hålls medlemsmöten följande tider och platser:

STOCKHOLM

måndagen den 12 maj kl 16.00

Lokal meddelas senare

KALMAR

tisdagen den 13 maj kl 16.00

Lokal meddelas senare

HELSINGBORG

onsdagen den 14 maj kl 16.00

Lokal meddelas senare

GÖTEBORG

torsdagen den 15 maj kl 16.00

Lokal meddelas senare

Föreningen bjuder på middag efter mötena, anmäl intresse till kansliet helst två veckor innan. För dagordning se föreningens hemsida före mötet.

DE ANTIFACKKLIGAS DRÖMLAND

Stig Gustafsson gör här en dyster betraktelse över fackföreningsrörelsens ställning i "världens äldsta demokrati", USA. Trots detta epitet har arbetsgivarna ännu i modern tid använt sig av rena gangstermetoder för att bekämpa facket. I dag är dock taktiken mer sofistikerad. TEXT STIG GUSTAFSSON

STOCKHOLM JANUARI 2014

Fackföreningsrörelsen i USA var ännu på 1970-talet en av de starkaste i den industrialiserade världen, särskilt inom industrin. Idag har den blivit en av de svagaste, en dvärg. Inom den privata sektorn är kanske 5 procent av arbetskraften organiserad. Det är något bättre inom den offentliga sektorn, och sammantaget har man en organisationsgrad om ca 10 procent.

En viktig förklaring är en antifacklig lagstiftning som gör det lätt för arbetsgivare att finta bort fackföreningarna på sina företag. En stark bolagslobby har makt och pengar att stoppa och förhåla regler om till exempel förenings- och förhandlingsrätt och anställningsskydd.

Begränsande lagstiftning

Det var president Roosevelt som på 1930-talet genom Wagner-lagen, eller som den också kallas National Labor Relations Act, gav de anställda samhällets stöd att bilda fackföreningar och förhandla kollektivt. Förutsättningen för att få kollektivavtal är dock att det sker en omröstning bland de anställda på arbetsplatsen och att de som vill få en fackförening till stånd får majoritet. En statlig byråkrati, National Labor Relations Board, har också byggts upp för att övervaka valen. Först om det blir majoritet för en fackförening kan löneförhandlingar komma igång.

Under årens lopp har Wagner-lagen försvagats genom genom olika tillägg som Taft-Hartley 1947 och Landrum-Griffin 1959 – namn efter de senatorer eller kongressmän som lagt fram lagförslagen i respektive senat och representanthus. Dessa

lagändringar har gjort det lättare både för mindre nogräknade arbetsgivare att förhindra etablerandet av fackföreningar i sina företag och för politikerna att kontrollera den interna fackliga administrationen. Längre var bilarbetareförbundet, UAW, ett av de största och mest inflytelserika. Bilindustrin är inte längre tongivande utan nu är det kommunal- och statsanställdas organisationer som är de starkaste. Men även här finns problem – i många delstater får dessa grupper inte organisera sig.

Enkelt att avskeda

De största problemen finns dock inom den privata sektorn. Även idag är det möjligt för storföretag som J P Stevens, ett av de största i textilbranschen, och Walmart, en av världens största varuhuskedjor, att helt enkelt vägra sina anställda att organisera sig. Arbetstagare som organiserar sig får helt enkelt sparken. Andra avskedsanledningar är svordomar på arbetsplatsen och samtal med kollegor under arbetstid – det kallas "tidsstöld".

Det amerikanska samhället har en nästan religiös inställning till lagstiftning som en lösning på alla problem. Det gäller att göra sig hörd hos sin kongressman och hos presidenten så löser sig alla problem. I Washington finns det minst 20 000 personer, lobbyister, som har till uppgift att påverka kongressens ledamöter, byråkraterna och Vita huset för olika uppdragsgivares räkning. För att ge dessa lobbyister en chans att synas har man satt i system ett muntligt remissförfarande, hearings. Hearings hålls i kongressen eller senaten när en ledamot vill vinna publicitet för sina ansträngningar. Varje påtrycknings-



grupp, lobby, har sin egen stab av lobbyister både i Washington och i delstatshuvudstäderna.

Fackliga organisationer som vill ha en modern arbetsrätt har inte så effektiva metoder och inte så mycket pengar som arbetsgivarnas och industrins lobbyorganisationer, som arbetar genom en organisation som kallas "Kommitten för rätt till arbete". På 1930-talet hyrde bolagen slagskämpar och mördare för att bekämpa de fackliga organisationerna. Idag har man smarta advokater och PR-firmor. Fackföreningsrörelsen är inte rik eller smart nog att vinna den matchen. UAW:s legendariske ordförande Walter Reuther är ett exempel på arbetsgivarnas metoder. Han blev beskjuten genom köksfönstret i sitt hus i Detroit, överlevde men blev delvis förlamad.

Måste förlita sig på lagstiftning

Trots dessa erfarenheter måste amerikansk fackföreningsrörelse vara med i lobby-leken. Men det kostar enorma pengar och det mesta av organisationernas tid att följa alla turer. Resultatet är magert – utom för alla jurister som får arbete och arvoden och som meriterar sig för politiska uppdrag. Att man från fackets sida förlitar sig på lagstiftning i stället för kollektivavtalsförhandlingar har sin grund i fackets svaghet. Med sina 10 procent i organisationsgrad och vikande medlemsiffror är den amerikanska fackföreningsrörelsen idag en av de svagaste i den industrialiserade världen. **S G**

Largest seamen's union

The knowledge about AMOSUP was limited in international shipping 30-40 years ago. Today the Philippine AMOSUP is the world's largest seamen's trade union with between 80- and 90 000 members.

– Even if we today perhaps have the largest number of members, I am humbled by the knowledge the unions of seamen in the western world possess, says Conrad Oca, chairman of AMOSUP.

We meet Conrad in the impressive premises of the union in Manila's old town Intramuros. He succeeded his late father, the legendary union leader captain Greg Oca, a couple of years ago. Conrad Oca admits that it was not his dream to become a trade union chairman.

– But when I was asked to succeed my father it was natural to say yes even if it was tough to take over. Indeed I was involved in the trade union activities of AMOSUP from the middle of the 1990s, but my main responsibility was for many years to be a manager of AMOSUP's different hospitals. At heart I am still a doctor.

Conrad Oca emphasizes that he still has a lot of things to learn about trade union matters both in the Philippines and in an international context.

– I have learnt a lot through international contacts within the framework of ITF. AMOSUP has a fruitful cooperation with the Maritime Officers' Association of Sweden. I am today chairman of the regional committee of ITF for the Asian Pacific Sea, and it is gratifying that the Philippines has signed the new ILO super-convention MLC, says Conrad Oca.

Founded in 1960

AMOSUP, founded in 1960, is a shortening of Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines. When the process of flagging out vessels was intensified and when a lot of Filipino seamen were employed on Philippine boats AMOSUP became a bigger performer in the shipping world.

In the 1980s AMOSUP opened premises in an estate in Intramuros. In this district the trade union also built a seamen's

home and a seamen's centre. Thereafter they opened a hospital and a dental surgery to be used by the members and their families.

– Our social activities have become more important over the years. We inaugurated a new seamen's home in Manila in the 1990s with the opportunity to stay overnight for 180 members. We have built an education centre and created Seamen's Village, a housing project in Cavite, where members can buy an apartment at a subsidized price. We have also opened seamen's homes in Cebu and Davao and built new hospitals in Cebu, Iloilo and Davao, says Conrad Oca.

– We want to build more welfare centers around the Philippines. To be a seaman is a tough job. The situation is also difficult for the seamen's family, as they seldom can have the husband of the family at home. Therefore we have a lot of activities for the families at our centers.

More than 300 000 Filipino seamen

According to Conrad Oca there are today more than 300 000 Filipino seamen who work on ships and further several hundred thousands that are registered.

One of these Filipino seamen is the marine engineer Rodney Doneso, who is sitting examining a manual at a computer in the computer-room in the seamen's centre in Manila. For him an ordinary contract is nine months on board, followed by between one and two months together with the family, before it is time for a new period of duty.

– My wife is a house wife and we have three children between 13 and 18 years old. Therefore I have to work a lot. During my 20 years at sea I have only spent Christmas at home twice. On my new contract I get, together with overtime, 3 000 dollars a month. This is a high salary in the Philippines, explains Mr Doneso.

Our next stop is the hospital of AMOSUP.

It is obvious that Conrad Oca now is on his home ground. He tells enthusiastically about all the investments in the hospital and shows proudly the latest acquisition; a body scanning machine.

– We are the only hospital in the Philippines with such a technical equipment.

Three-four new-born children a day

In the maternity ward there is full speed. Doctor Medina, who has worked in the hospital for ten years, tells us that on average three-four children are born here every day and night. Just a few hours earlier Carin Moloran, a seaman's wife, got her second child.

Which diseases are most common in the country?

– Generally the health of the seamen is fairly good. It is for instance unusual that seamen are HIV-positive. In recent years, however, dengue fever has been an increasing problem; not least among children, says Medina.

The chairman of AMOSUP underlines that trade union activities also have a social dimension.

– I don't regret that I started to work with trade union matters. It is an important heritage from my father and his uncles, who were trade union leaders throughout their lives, concludes Conrad Oca.

This is a short version of the article on the pages 16–18.

MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER GÄLLER ALLA, ALLTID

Stöd Amnesty på
PG 90 00 72-0.
Tillsammans gör vi skillnad!
www.amnesty.se

AMNESTY
INTERNATIONAL 

Svenskflaggat i Europafart

Inom Stenasfären finns faktiskt två svenskflaggade lastfartyg som numera kör regelbundet till Sydeuropa, *Stena Forecaster* och *Stena Forerunner*. Teknische chefen Sture Axelsson och befälhavaren Simon Lärn i *Stena Forecaster* har båda tidigare varit i Stena Line men föredrar sin nuvarande arbetsplats. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN



ZEEBRÜGGE JAN 2014

I dessa tider låter det ibland som om de enda svenskflaggade fartygen i internationell trafik är några passagerarfärjor. Riktigt så illa är det inte. Exempelvis äger Stena Roro tre lastfartyg, som bemannas av NMM Roro och timechartras av Transfenica. Två av dem, *Stena Forecaster* och *Stena Forerunner*, flyttades vid nyåret över från sin tidigare rutt i Östersjön till att gå mellan Zeebrugge i Belgien, där SB går ombord på *Stena Forecaster*, och Bilbao i Spanien.

Därmed har också lasterna ändrat karaktär. Pappersrullarna från Hangö och livsmedelsprodukterna från Lübeck har ersatts av trailrar och containrar med

varierande gods. I snitt ett 15-tal lastbärare per resa innehåller farligt gods. Men vissa kunder fuskar med deklARATIONEN av detta, det råkar besättningen ut för då och då.

– Det var aluminiumslag som utvecklade värme under resan, berättar Sture. Men det fanns ett kylaggregat i containern, som skulle motverka det och som tydligen hade gått sönder.

– Fast det var deklarerat som stål, säger Simon. Det är ju mycket dyrare att frakta farligt gods!

Medvetet val av arbetsplats

När SB kommer ombord, har de hunnit lossa lasten från Bilbao, så lastdäcket är tomt. Det är faktiskt småkyligt väder för

att vara på kontinenten.

Sture och Simon har båda tidigare arbetat i Stena Line men valde medvetet att byta till sina nuvarande jobb. Ett mindre gynnsamt avlösningssystem avskräckte

Zeebrugge är egentligen bara en hamnstad till Brügge med drygt 100 000 invånare, men hamnområdet är rejält stort.



inte, inte heller de mer komplicerade motpartsförhållandena med en ägare, ett tekniskt mangementbolag (Northern Marine), en arbetsgivare (Stena Marine) och en befraktare som chartrar.

– Jag tycker det här är roligare, mer sjöfart, säger Simon. Det är snabbare befordringgång också. Jag var 10 år i Stena Line som andre styrman. Där har de som princip att kräva att överstyrman ska ha sjökaptensbrev, fast det inte är ett formellt krav enligt regelverket. Då blir det svårt som juniorbefäl att jobba in sjötid till brevet, det blev nästan en moment 22-situation. Så jag tog först tjänstledigt från Stena Line för att segla ihop tiden men stannade kvar här.

– När jag arbetade som 1e fartygsingenjör på Stena Line var jag tvungen att ta olika vikariat på utebåtar för att få ut sjöingenjörsbrevet, bland annat på nuvarande fartyg, säger Sture. Det är mer familjärt i en mindre båt.

Känns att gå i Atlanten

Mindre och mindre, hon är hyfsat stor ändå. Maskineriet består av fyra Sulzer huvudmaskiner à 6 000 kW och två hjälpkärnor. Oftast går de med två huvudmaskiner, ibland med tre, mycket sällan med fyra på grund av bränsleåtgången.

– Det krävs mer underhåll med fyra huvudmaskiner, men det blir säkrare, säger Sture. Jag är nöjd med maskineriet.



Sture Axelsson, teknisk chef.

Vi hade tidigare problem med vattenläckor, men de har vi kommit på ett sätt att åtgärda.

Jämfört med den tidigare rutten i Östersjön känns den nya som mer oceanfart. Även om de går längs Västeuropas kust, märks det att de går i Atlanten. I Biscaya-bukten kan vågorna gå höga. För ett par resor sedan rullade de 30 grader.

– Och hamnen i Bilbao är väldigt utsatt, berättar Simon. Vindförhållandena är speciella på grund av de näraliggande ber-



Simon Lärn, befälhavare.

gen med kraftiga kastvindar, så vi kan gunga en hel del även när vi ligger inne, på grund av att sjön från Biscaya går in i hamnen. Så vi spränger en del förtöjningstross.

Som alla svensklagrade lastfartyg i internationell trafik har de TAP-avtal. Minibemanningen är 15 man.

– Men det går inte att köra med minimibemanning, påpekar Simon.

Inarbetade TAP-befäl

De har en fast besättning på 18, av vilka just nu åtta är filippinare. En av dem, andre fartygsingenjören Francisco Quiambad, säger obekymrat att han varit ombord fem månader i sträck. Han berättar inte utan stolthet om sina två vuxna barn, sonen som är tandläkare och dottern som är farmaceut.

Sture konstaterar att TAP-besättningarna fungerar allt bättre sedan systemet har satt sig.

– När det var nytt för 15 år sedan, tordes TAP-arna knappt fylla på olja utan att fråga först, säger han. Så är det inte längre.

De fast anställda ombord har ett enhetslönesystem. Sture, som är facklig kontaktperson, säger diplomatiskt att det finns för- och nackdelar med alla lönesystem.

– Det kan väcka lite ont i blodet hos en del att vi inte har några ålderstillägg. Men fördelen är att vi slipper en massa tjafs. Jag har jobbat i storsjöavtalet också, där man ibland var tvungen att jaga vederlag för



Francisco Quiambad, andre fartygsingenjör.



Jonas Ottosson, befälselev SK-programmet.



Torbjörn Wolgast, befälselev SI-programmet.

att få ihop till 1:1-systemet. Här är det enklare, när man inte räknar helgdagar utan tjänar vederlag bara när man jobbar extra.

– Men skriv gärna att pappersarbetet växer oss över huvudet! Här i Zeebrügge ska hamnmyndigheten godkänna allt man gör. Varför ska vi behöva ha tillstånd

för att göra underhållsarbete på en kylpump, vad har hamnen med det att göra?

De fast anställda jobbar 1:1 med fyra veckors törnar. Sture är göteborgare i grunden men som 50+are har han ledsnat på storstaden. Han och hustrun har köpt en gammal kåk i Öxnevalla i Västergötland.

– Det skulle vara svårt att ta på sig så mycket renoveringsjobb, om man inte regelbundet kunde vara hemma fyra veckor i sträck.

SB avslutar ombordbesöket med lunch, som består av en välsmakande köttgryta med ris och sallad. Sture uttrycker den inte helt ovanliga åsikten att kocken är den viktigaste ombord. Just nu har de svensk kock, men någon gång tidigare har det varit en filippin.

– Det var utmärkt mat då också. Varje måltid var det tre rätter, en svensk, en filippinsk och rester från dagen innan.

Eftertraktad praktikplats

Under lunchen träffar vi två befälselever från Kalmar, Jonas Ottosson från sjökapensprogrammet och Torbjörn Wolgast från sjöingenjörsprogrammet. De är fullt nöjda med sina praktikplatser.

– Det här är den bästa praktik jag varit på, säger Jonas, som går tredje året på skolan.

Under återfärden från båten, konstaterar jag att vädret har klarnat upp betydligt jämfört med ankomstdagen. Det är nästan lite våraktigt i Belgien denna januardag.

BL





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

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.

Kurs & Tider	År 2014	Vecka
Praktisk kylteknik	8, 12, 15, 20, 24	

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).

Kurs & Tider	År 2014	Vecka
Nyexaminering Kategori 1	9, 13, 16, 21, 25	

Omexaminering

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

Kurs & Tider	År 2014	Vecka
Omexaminering Kategori 1	9, 13, 17, 21, 25	

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
Tfn: 031-47 26 36, Fax 031-47 26 23

Från hamnen i Gdansk. Fartyget är Emma Maersk.



Polsknydaning efter kommunismens fall

Sjöbefälen har tagit tempen på polsk sjöfartsekonomi och upptäckt ett land som står sig starkt vad gäller varv, hamnar och utbildning. De hoppas dessutom på att bli störst och starkast i östersjöregionen.

TEXT TOBIAS DREJBY

GDYNIA DECEMBER 2013

Hur viktig är sjöhandel i ett flodrikt land som Polen? Jag ställer frågan till Rafal Machowiak, andra generationens "sjöman", numera chef för polska handelskammaren för sjöfart. Vi sitter på hans kontor i Gdynia en mulen decembermorgon.

– Det har varit och är mycket viktigt. Men vi exploaterar inte floderna som vi skulle kunna, de ligger under Natura 2000 vilket är ett hinder, anser Rafal Machowiak.

Polsk sjöfartsekonomi har traditionellt fem pelare: varvsindustri, sjötransporter, hamnar, utbildning till havs samt fiske.

I fråga om ägande är de flesta företag privata. Några viktiga företag drivs av statliga och regionala myndigheter. Exempelvis hamnmyndigheten i Gdynia, Gdańsk and Szczecin-Świnoujście. Staten äger 98 procent av hamnarna medan två procent ägs kommunalt.

Wisła River (centrala Polen) och Odra (polsk-tyska gränsen) går båda från den södra gränsen till den norra – mot Östersjön. Floderna har haft stor betydelse. Gdańsk grundades exempelvis tack vare Wisła river. Under den kommunistiska tiden var flodtransporter vanliga. Under övergångsperioden från kommunism till marknadsekonomi minskade dessa i be-

tydelse, och numera är trafiken på floderna mycket ovanlig.

De starka kvarvarande pelarna numera är varv, hamnar och utbildning. Djuphavsfisket är i princip obefintligt, och vad gäller sjötransporterna har vissa hinder uppstått.

– Regeringen har inte gjort alltför mycket för utbyggnaden av flodtransporter. Men situationen kan förändras, inlandstransporter på vatten har stor potential om ministeriet ger grönt ljus för privata företag.

Omvärldsbevakning och lobbyism

Poliska handelskammaren för sjöfart bildades för att skapa förutsättningar för att använda havet som en naturlig faktor för den ekonomiska utvecklingen i regionen, genom att bistå lokala ekonomiska initiativ och utveckla entreprenörskap inom sjöfartsekonomin. På grund av EU:s gemensamma marknad behövs handelskammaren även för att bevaka rättsakter från Bryssel som påverkar polsk sjöfart.

På europeisk nivå är det egentligen grönt ljus – EU rekommenderar flodtransporter. Det är på nationell nivå det tar stopp, den polska regeringen har andra prioriteter. Därför tar det tid, motorvägar och järnväg kommer i första hand.

– Det är en fråga om lobbying, järnvägs- och väglobbyisterna har en starkare röst än vi. Även ekologisk lobbyism är ganska stark, säger Rafal Machowiak.

Men det ser ut som om EU:s inställning till flodtransporter, en allt starkare privat sektor samt lobbying från territoriella föreningar och NGO (fria opinionsgrupper) sakta kan ändra denna situation.

– Just nu prioriterar vi den saknade 60 kilometer långa sträckan mellan Gdańsk och Tczew. Vi hoppas på en snar lösning, säger Rafal Machowiak.

Facket är svagt

Polska sjöbefäl är organiserade och anslutna till en av de två huvudsakliga facken: Solidarnosc och OPZZ (ungefär all-polska alliansen av fackföreningar), vilka båda har egna sjöfartssektioner. Polska sjömän som är anslutna i lokala fackföreningar tillhörande NSZZ "Solidarnosc" (ungefär oberoende självstyrande fackföreningen) ingår därmed även i ITF och ETF. Samtliga ovannämnda fackföreningar enar sjömän oavsett rang. Fackföreningen gör ingen skillnad mellan befäl och manskap.

Andrzej Kosciak är president för NMS NSZZ Solidarnosc. Sedan 1989 förhandlar Solidarnosc och undertecknar kollektivavtal med utländska redare för polska sjömän, kollektivavtal som accepteras och godkänns av ITF. Situationen för polska

sjömän är svår och komplicerad, menar han.

– Det finns praktiskt taget inga fartyg under polsk flagg. De polska rederierna utnyttjar bekvämlighetsflagg och temporära anställningar. Det finns nästan inga fasta anställningar, säger Andrzej.

I Polen finns två ITF-inspektörer som kontrollerar anställningsvillkor ombord på fartyg som anlöper polska hamnar: Szczecin, Świnoujście, Gdynia och Gdańsk. ITF-inspektörerna ska hjälpa sjömän inkräva obetalda löner, sjuklöner och invaliditetsersättningar från redare.

Lågrprisbesättningar

Polska besättningar åtnjuter gott rykte på den internationella arbetsmarknaden. Hög utbildning och kompetens gör att de fortfarande anställs av utländska redare. Det vanligaste är korta kontrakt och löneskillnaderna kan vara stora. Polska befäl tjänar mindre än tyska, filippinska befäl tjänar mindre än polska. Facken är kritiska till illojal konkurrens och utnyttjande av lågrprisbesättningar.

– Vi ska konkurrera med kvalifikationer, inte med lågt pris. Många skrupelfria redare har som policy att sänka totalkostnaderna för besättningar. Vi accepterar inte sådana åtgärder och anser att de hotar säkerheten för sjöfarten. Trötta och okvalificerade lågrprisbesättningar är orsak till många maritima tragedier och olyckor ombord på fartyg, säger Andrzej.

Agata Scisłowska, 29, är styrman på internationella handels- och containerfartyg. Hon har nyligen fått chefscertifikat men arbetar fortfarande som andrestyrman i väntan på officiell befördran. Även

Agata ser problem med att blanda kvalificerade befäl med "billiga" och menar att man inte kan jämföra ett akademiutbildat polskt befäl med exempelvis en filippin som gått en sexveckorskurs.

– Visst är det skillnad på kompetens, de kan inte fatta snabba beslut på samma sätt, och de klarar inte multitasking som att exempelvis tala i två radiotelefoner samtidigt, säger Agata.

Hennes före detta akademikamrat Arsenius Kwiatkowski, 29, är vakthavande befäl och styrman. Arsenius, som har arbetat fem år inom offshoreindustrin, bekräftar problemet och menar att myn- tet har två sidor.

– På norska båtar kan det vara svårt för oss att göra karriär. Normän kan vara avundsjuka på polska befäl. I kafferummet kommer de åsikterna ofta fram: det "har blivit för mycket polska befäl". Engelsmän är bäst men jag har även jobbat med ett par svenskar och de var okej.

Tre polacker lika med fem åsikter

Besättningen är alltid blandad. Visst kan det vara frustrerande att inte förstå arbetsuppgifterna på samma sätt, beroende på nationella skillnader i utbildning. Men ibland kan det även vara problematiskt att arbeta med sina landsmän.

– Jobbar jag i närheten av polacker, så blir det ganska snart diskussion om politik och annat. Vi brukar säga att finns tre polacker ombord finns det också fem olika åsikter, skrattar Arsenius.

Jag antyder att det även från svenskt håll kan förekomma vissa fördomar om exempelvis sjösäkerhet på polsk passagerartrafik mellan Polen och Sverige.



Rafal Machowiak, chef för polska handelskammaren för sjöfart.
Foto Tobias Drejby.



Arsenius Kwiatkowski som styrman i Geco Tau.

Arsenius poängterar att sådana påståenden är grundlösa.

– Tekniken är mycket avancerad på passagerarfartyg, inklusive speciella system som stödjer kaptenen eller kaptenerna i beslutsfattandet. Vad mer är, polska befäl är välutbildade, professionella ut i fingerspetsarna. När det gäller färjeförbindelser på Östersjön är ägarna ofta från Skandinavien, medan kaptenerna har polskt ursprung, säger Arsenius.

Ett annat problematiskt område på lastfartygen de båda ofta jobbat på, är risken för piratöverfall. Ägarna är ansvariga för säkerheten på fartyg. Men de vill inte spendera utan vill hellre stänga alla dörrar och att vi använder saker på skeppet som vattenslangar, raketer eller andra metoder som att segla långt bort från stranden.

– Jag har hört om ryska båtar som har ett ”särskilt rum”. Vid en eventuell attack låser alla in sig i detta rum. Sedan anländer ryska specialstyrkor och skjuter ihjäl alla som befinner sig på båten utanför detta rum. Vi har aldrig haft något sådant rum. Och för att vara ärlig är jag tveksam

till en sådan metod. Vi är sjöbefäl, inte krigare, säger Arsenius.

Ensam kvinna bland män

Agata Scisłowska är vart hon än kommer, för det mesta, ensam kvinna bland män. Hon beskriver fartyget som ett kungarike, eftersom det inte finns någon demokrati ombord. Kvinnorna i detta kungarike, har haft en lång resa.

– På Columbus tid var det förbjudet med kvinnor ombord, eftersom de förde med sig otur. Man sade att båten var en ”hon” och att tjejer ombord gjorde båten svartsjuk. Det där lever vidare. Det kan även skapas ett slags avundsjuka och tävling om att få tjejen uppmärksamhet. Som kvinna måste man vinna männens förtroende, och det tar tid!

Maciek, 43, är förste fartygsingenjör och har i arton år arbetat på internationella passagerarfartyg och lastfartyg. Jag når honom på telefon under en skidsemester hemma i Polen. Även Maciek är medveten om löneskillnaderna i branschen men tycker heller inte att det är något problem.

– Jag hade en dröm att arbeta på fartyg, och jag har uppfyllt den. Det är en fri marknad. Ägarna måste minimera sina kostnader, och när jag undertecknar ett kontrakt vet jag vad jag ger mig in på, menar Maciek.

Fyra strategiska hamnar

Enligt hamnlagen finns fyra strategiska hamnar: Gdańsk, Gdynia, Szczecin och Świnoujście. De som har de mest lovande möjligheterna till utveckling är Gdańsk och Gdynia, särskilt deras containerområden. Godset kommer numera direkt till Gdańsk, som siktar på att inta en dominerande ställning på Östersjön. Ett möte med ukrainska myndigheter om transportsamarbete är dessutom på tapeten.

– Det händer nu! Gdańsk ligger på andra plats i Östersjön efter St. Petersburg. Det är så klart viktigt är att hamnen inte fryser till is, men regionen är på frammarsch, och vi hoppas och tror att vi är på god väg att få den starkaste positionen i Östersjöregionen för containrar, avslutar Rafal Machowiak. **T D**

Geco Tau är ett fartyg som bland annat används vid vetenskapligt undersökningsarbete.
Foto Arsenius Kwiatkowski.





Thun pionjärer

Thunbolaget kan bli först i världen med att bygga ett torrlastfartyg som drivs med LNG. Just nu utvecklas infrastrukturen för bränslet i Östersjöområdet, bland annat med hjälp av SSPA. TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

LIDKÖPING JANUARI 2014

Thunbolagets fartyg ska frakta bulk gods i Seca-området, som omfattar Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Det ska vara 90 meter långt och på 5 500 dödviktston. Före utgången av 2015 ska det vara i trafik.

– Vi hoppas kunderna värdesätter miljön och väljer en sådan här båt i stället för en vanlig, säger Henrik Källson, vice vd på Thunbolaget.

Enligt World Register of Ships finns ännu inget torrlastfartyg i världen som drivs med LNG.

Tack vare driften med LNG blir svavelutsläppet noll och kväveoxiderna reduceras till 20 procent jämfört med om man kört på destillat. Dessutom släpps inga partiklar ut. Bränslet ger ett rent maskinrum med bättre arbetsmiljö.

Fartyget kommer att ha en optimerad skrovform som gör att bränsleförbrukningen blir låg i den hastighet man tänkt, 11 knops normalhastighet.

– Det kommer att se ut som en jagare,

en äldre båt, med mera vass stäv, beskriver Henrik Källson.

Säkerheten är prioriterad. LNG-tankarna, som fungerar som termosar för det kylda bränslet, placeras troligen på akte däck. Vid en läcka försvinner gasen uppåt eftersom den är lättare än luft.

För att metan, som LNG består av, ska användas krävs ett visst blandningsförhållande med luft, därför är explosionsrisken inte lika stor som för till exempel butan eller bensin.

– Om bensin kommit idag hade den inte blivit godkänd, säger Henrik Källson.

Troligen kommer fartyget att bunkras via tankbil till en början. Fyra lastbilar räcker för att fylla tanken om 120 kubikmeter, tillräckligt för två veckors fart.

Var fartyget ska bunkras beror på mellan vilka hamnar det kommer att gå, men Henrik Källson nämner möjligheter i Lysekil, Göteborg och Klaipeda förutom på norska kusten. Det är platser där LNG-terminaler byggs.

Över hela Östersjöområdet pågår planering för naturgasterminaler, större och

mindre. Möjliga hamnar är Köpenhamn-Malmö, Aarhus, Stockholm, Göteborg, Lysekil, Helsingborg, Åbo, Torneå, Pori, Hamina, Salo, Riga och Klaipeda.

Planerade terminaler är små

I Klaipeda ska en terminal stå klar sista kvartalet i år.

– Det är ett samspel mellan hamnarna. Idag finns inte utrymme för stora terminaler i alla hamnar, det finns inte det marknadsmässiga underlaget. Men många faktorer spelar in och det finns en osäkerhet, säger Maria Bännstrand, projektledare vid SSPA.

Inom Baltic Ports Organization, BPO, pågår ett projekt för att utveckla naturgas-tillgången i hamnarna. Svenska SSPA är med, har gjort utredningar för Köpenhamn-Malmö och Stockholm och håller på med en för Aarhus.

I alla tre hamnarna finns goda förutsättningar för att etablera terminaler eller infrastruktur för naturgas. Hamnarna ligger bra till och har, eller kan skaffa, nödvändig infrastruktur. Det kommer troligen att röra sig om mindre terminaler, upp till 20 000 kubikmeter.

Det som spelar in är fartygsrörelser i området och vilken typ av fartyg som trafikerar hamnen. Utredarna har också tittat på varvens orderböcker för att se vilken typ av fartyg som byggs för trafik i området.

En annan viktig parameter är om det finns verksamheter i land som kan använda LNG till att börja med, när efterfrågan från sjöfarten inte är så stor.

Maria Bännstrand berättar att en viktig fråga i projektet är att regelverket inte är likadant överallt. Därför kan man inte använda en enda modell för utveckling av naturgasterminaler. Det pågår just nu arbete med att harmonisera regelverket och undanröja de hinder som finns. Det sker i projektet Make a Difference, och arbetet ska vara klart i år.

I till exempel Danmark är det vanligt att det är myndigheterna som gör en riskanalys, medan det i andra länder är externa riskanalytiker som SSPA, som utför det arbetet.

BPO-projektet har gett SSPA i uppdrag att ge ut en LNG-handbok ur ett hamnperspektiv. Där ska till exempel framgå hur man gör infrastruktur på landsidan. Boken ska vara riktad mot leverantörskedjan, de parter som ser till att få fram LNG. **A O**

Social roll viktig för största sjöfacket



Conrad Oca, läkare i grunden, numera ordförande i Amosup.



Amosups högkvarter i stadsdelen Intramuros i Manila.

För 30-40 år sedan var kunskapen om Amosup säkert begränsad i den internationella sjöfartsvärlden. Idag däremot är filippinska Amosup världens största sjöfackliga organisation med mellan 80- och 90 000 medlemmar.

TEXT LENNART JOHNSON FOTO STEFAN F LINDBERG

MANILA JANUARI 2014

– Även om vi till antalet idag kanske har flest medlemmar känner jag mig ödmjuk inför den kunskap som sjöfacken i västvärlden har, säger Amosups ordförande Conrad Oca. Jag träffar Conrad i förbundets imponerande lokaler i Manilas gamla stad Intramuros.

– Vi har fortfarande mycket att lära av er långa fackliga historia även om vi själva år 2010 firade vårt 50-årsjubileum, säger han.

Conrad efterträdde sin far, den legendariske facklige ledaren kapten Greg Oca, efter Gregs bortgång för ett par år sedan. Han avslöjar att detta att bli facklig ordförande egentligen inte var hans drömjobb.

– Men när jag blev tillfrågad om att efterträda min far var det självklart att tacka ja även om det var tuftt att ta över. För mig har alltid min far varit mentor och förebild i fackliga sammanhang.

– Visserligen har jag varit involverad i Amosups fackliga verksamhet från mitten av 1990-talet men mitt huvudansvar var i många år att vara ansvarig chef för Amosups olika sjukhus för medlemmarna och deras familjer. I själ och hjärta är jag fortfarande läkare även om min tid för direkta läkaruppgifter idag är ytterst begränsade.

– Vi har många erfarna fackliga företrädare på vårt huvudkontor som jag vid behov kan rådfråga. Dessutom lär jag mig mycket genom våra internationella kontakter inom ramen för ITF:s verksamhet. Jag efterträdde för några år sedan min far som ledamot av ITF:s styrelse och är idag

också ordförande i ITF:s regionkommitté för Asien Stilla Havet.

– Glädjande nog undertecknade Filippinerna för en tid sedan ILO:s nya superkonvention MLC, vilket var något som Amosup arbetade aktivt för, fortsätter Conrad Oca.

– Med de svenska sjöbefälen har Amosup länge haft ett givande samarbete, som jag är övertygad om kommer att fortsätta utvecklas positivt.

Bildades 1960

Amosup som bildades år 1960 är en förkortning för Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines. Några år senare blev förbundet medlem i ITF:t takt med utflaggingen och att fler och fler filippinska sjömän anställdes på filippinska fartyg blev Amosup en allt större aktör i sjöfartsvärlden.

Efter en tid inrättade Amosup ett sjömanshem i Manila, och på 1980-talet öppnade förbundet fackliga lokaler i en egen fastighet i Intramuros. I stadsdelen byggde förbundet snart också upp ett sjömanshem och ett sjömanscenter. Härnäst följde ett sjukhus och en tandläkarmottagning för medlemmarna och deras familjer.

– Vår sociala verksamhet har med åren spelat en allt viktigare roll, och vi invigde på 1990-talet ett nytt sjömanshem i Manila med övernattningsmöjligheter för 180 medlemmar, berättar Conrad Oca.

– År 1994 tog vi också i bruk utbildningsfartyget *Felix Oca*. Vi har vidare byggt upp ett utbildningscenter och skapat Seamen's Village, ett husprojekt i Cavite där medlemmar kan köpa sig en bostad till sub-

ventionerat pris. Under de senaste åren har vi även öppnat sjömanshem i Cebu och Davao och byggt upp nya sjukhus för medlemmar i Cebu, i Iloilo och i Davao. Det gäller att hela tiden utveckla servicen för medlemmarna, säger Oca.

– Räknar vi in alla våra verksamheter, inklusive våra sjukhus, har Amosup över 500 personer anställda så vi är också en stor arbetsgivare.

– Vårt huvudmål för närvarande är att bygga upp fler välfärdscenter runt om på Filippinerna. Att vara sjöman är ett tufft jobb där du större delen av året är borta från din familj. Lika svår är situationen naturligtvis för sjömannens familjemedlemmar, för hustru och barn som sällan ser mannen i familjen. Vi har därför en hel del aktiviteter för sjömansfamiljer på våra center.

– Vi satsar också mycket på utbildningsverksamhet för att medlemmarna ska få möjlighet att kunna uppgradera sina kunskaper, fortsätter Conrad Oca. Det gäller att filippinskt sjöfolk är fortsatt attraktiv arbetskraft inom världshandelssjöfarten eftersom konkurrensen från andra nationaliteter är stenhård. Glädjande nog

lyckas vi fortfarande hävda oss väl. Internationella redare vet att filippinska sjömän arbetar hårt, är välutbildade och en stor fördel är förstås att vårt sjöfolk genomgående talar bra engelska.

I Amosups sjömanscenter i Manila finns bland annat ett datorrum, där medlemmar kan koppla upp sig mot internet, ett bibliotek, en matsal, ett gym och en livsmedelsbutik.

– Många sjömän väljer att bo på sjömanshemmet några nätter inför en påmönstring eller när de har mönstrat av, förklarar Conrad Oca. Ofta kommer de från provinser långt från Manila.

Inom ramen för ITF:s kampanj mot bekvämlighetssjöfarten har Amosup de senaste åren hanterat ett antal fall med övergivna besättningar.

– Vår ITF-inspektör har det senaste året kommit i kontakt med och gett stöd till övergivna besättningar från bland annat Kina, Burma och Vietnam, säger Oca.

I samband med att vi börjar vår rundvandring i Amosups kvarter berättar Conrad Oca att antalet positiva hiv/aidsfall under senare år ökar om än från en låg nivå.



Sjöingenjören Rodney Donesa bor på Amosups sjömanshem några nätter i väntan på påmönstring.

– Innan en påmönstring informerar vi våra medlemmar om vikten av att vara försiktig eftersom sjömän är en riskgrupp vad gäller hiv/aids.

Över 300 000 på världshaven

Enligt Conrad finns det idag över 300 000 filippinska sjömän som arbetar ombord och ytterligare flera hundra tusen som är registrerade och väntar på en påmönstring.

En av dessa filippinska sjömän är sjöingenjören Rodney Donesa, som sitter och granskar en manual vid en dator i sjömanscentrets datorrum.

– Jag bor på sjömanshemmet några nätter innan det är dags att mönstra på igen, säger Rodney som har seglat i 20 år. Att bo här är praktiskt, eftersom jag kommer från Bacolod på Negros som ligger långt från Manila.

Ett normalkontrakt för Rodney Donesa är nio månader ombord följt av mellan en och två månader hos familjen innan det är dags för nästa törn.

– Min hustru är hemmafru, och vi har tre barn mellan 13 och 18 år, så det är nödvändigt att jag jobbar mycket. Jag och min fru är vana vid att sällan ses fast visst blir längtan extra stor under exempelvis julhelgen. Under mina 20 sjömansår har jag bara varit hemma två jular. Samtidigt är vi filippinare vana vid uppoffringar,



En av Amosups sjukhussalar.

och lönen till sjöss är bra. På mitt kommande kontrakt får jag efter övertid omkring 3 000 dollar i månaden, vilket är en hög lön på Filippinerna.

Väl befaren till sjöss är också elingenjören Andres Awing, som seglat i 22 år.

– Jag gick till sjöss efter att ha jobbat som elektriker i land i 14 år. Jag behövde tjäna mer eftersom jag har sex barn och hustru att försörja. Min hustru är hemmafru, och utöver att hon tar hand om familjen arbetar hon ideellt i vår lokala kyrka. Tack vare inkomsterna som sjöman har alla mina barn kunnat slutföra sina utbildningar, och vi har även köpt lite mark och byggt ett hus i Butuan City i Mindanao.

Andres brukar bo några nätter på Amosups sjömanshem både innan och efter en avmönstring.

– Det fungerar bra eftersom resan till och från Manila är lång. I och med att jag är medlem i Amosup är priset för att bo på hemmet mycket lågt.

Vår nästa anhalt är Amosups sjukhus. Här märks det verkligen att Conrad Oca är på hemmaplan. Han berättar entusiastiskt om alla satsningar som gjorts på sjukhuset.

– Viss teknisk utrustning är vi faktiskt ensamma om att ha på Filippinerna.

Det bekräftas av läkaren Medina som arbetat tio år på sjukhuset.

– Jämför jag exempelvis med ett offentligt finansierat filippinskt sjukhus kan vi erbjuda patienterna betydligt bättre sjukvård, säger hon när hon lotsar oss till BB-avdelningen.

Tre-fyra barn per dygn

På BB-avdelningen är det full fart. Medina berättar att i genomsnitt föds tre-fyra barn varje dygn på sjukhuset. Bara för några timmar sedan fick sjömanshustrun Carin Moloran sitt andra barn, lilla Nathan, som vid födseln vägde knappt tre kilo.

– Eftersom min man är ombord på ett fartyg på andra sidan jorden vet han inte om att han blivit far än, säger Carin.

– Nathans storebror tar svärmor hand om just nu.

Enligt doktor Medina är tre kilo en rätt genomsnittlig vikt för nyfödda på Filippinerna.

SB: Vilka sjukdomar hör till de vanligaste i landet?

– Generellt är sjömannens hälsa förhållandevis god, anser Medina. Vad vi under senare år tydligt ser är att denguefeber blivit ett allt större problem, inte minst när det drabbar barn. Vi får numera året om

Sjömanshustrun Carin Moloran med sin ett dygn lilla son Nathan är full av lovord över den höga standarden på Amosups sjukhus.



patienter som har denguefeber, medan det tidigare bara förekom under regnperioden.

– Något som däremot är rätt ovanligt är att vi upptäcker sjömän som är hiv-positiva. Vi genomför hiv/aids-tester på sjukhuset, eftersom det är obligatoriskt att testa sig för en sjöman innan en påmönstring.

Innan det är dags att lämna Amosup visar Conrad Oca stolt upp sjukhusets senaste nyförvärv, en kroppsscanning-maskin.

– Vi är faktiskt första sjukhus på Filippi-

nerna som har denna hypermoderna scanningutrustning, säger han och poängterar att för Amosup handlar det fackliga arbetet i mycket också om social verksamhet, om att inom en lång rad områden ge stöd åt sjömännen och deras familjemedlemmar.

– Att jag börjat arbeta med facklig verksamhet är ett beslut jag inte ångrar, slutar Conrad Oca. Det fackliga tänkandet ligger i mitt blod, det är ett viktigt arv jag fått från min far och hans bröder som var fackliga ledare i hela deras liv. **L J**

Arbetskraft största exportvaran

Öriket Filippinerna som ligger i Sydostasien har idag strax över 100 miljoner invånare. Den årliga befolkningstillväxten ligger över två procent jämfört med i Sverige där motsvarande siffra är tio gånger lägre.

I huvudstaden Manila beräknas det bo 12-15 miljoner invånare, och staden växer snabbt.

Filippinernas viktigaste exportvara sedan många år är välutbildade människor, så kallade migrantarbetare. Närmare åtta miljoner filippinare arbetar utanför sitt hemland som hembiträden, sjuksköterskor, byggnadsarbetare och mycket annat.

Filippinska sjömän utgör idag omkring 30 procent av alla sjömän som arbetar på världshaven. De arbetar främst på bekvämlighetsflaggade fartyg och på fartyg som är registrerade i andreregister.

Filippinerna är ett land som är svårt utsatt av naturkatastrofer, tyfoner, flodvågor, vulkanutbrott och annat. När supertyfonen Hayan drog in över landets centrala delar i november 2013 vållades stora materiella skador, och över 5 000 människor omkom. Sjöbefälsföreningen anslag ett högt belopp till de som drabbades av Hayan, med inriktning att ge stöd åt drabbade sjömän som arbetar på TAP-avtalet och deras familjer.

Sjöfartens Dag

MARITIME DAY

Torsdag 15 maj 2014
i Mariehamn

www.sjofart.ax



Shipcrafts agerande utreds inte

Det blir ingen polisundersökning av det svenskägda rederiet Shipcraft i Danmark. Orsaken är att det saknas lagrum för att straffrättsligt eventuellt gå vidare med saken. Søfartens Ledere respekterar polisens beslut men är fortfarande kritiskt inställd till rederiets hantering av gisslanaktionen, som ledde till att sex sjömän satt fängslade i 838 dygn i Somalia.

TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

DANMARK JANUARI 2014

Det var den 12 januari 2011 som somaliska pirater utanför Oman kidnappade de sex sjömännen ombord på Shipcrafts fartyg *Leopard*. Först på valborgsmässoaftonen 2013 frisläpptes de efter att rederiet betalat en lösensumma på 6,9 miljoner dollar. Två av sjöfolken var danska befäl, kapten Eddy Lopez och styrman Søren Lyngbjørn. Den övriga delen av besättningen bestod av fyra filippinska sjömän.

Redan 2011 polisanmälde Søfartens Ledere Shipcrafts dåvarande ledning: vd Claus Bech, styrelseordförande Sysser Zerland Philipson och rederiets svenske ägare John Arne Larsson. Förbundet

menade, och menar fortfarande, att rederiet inte gjorde tillräckligt för att få besättningen frigiven.

Men polisen menar att lagen inte innehåller några särskilda bestämmelser som kriminaliserar en arbetsgivares underlåtelse med att få frigivet anställda som kidnappats.

– Vi måste acceptera polisens beslut här, säger vd Fritz Ganzhorn i Søfartens Ledere till Sjöbefälen. Men det betyder inte att vi har ändrat inställning i frågan. Vi menar fortfarande att Shipcraft, som har en svensk pengastark ägare, inte gjorde tillräckligt för att få gisslan fri tidigare.

– Vi diskuterar nu om inte lagen bör ändras på detta område, så att sjöfolk kan

känna sig säkrare i sitt arbete. Vi måste få till ett bättre och mer praktiskt samarbete med myndigheter och rederier när det inträffar kidnappningar till sjöss. De stora rederierna klarar i regel att hantera dessa saker, det är de små som är problemet, menar Fritz Ganzhorn.

Hos Søfartens Ledere betraktar man dock inte *Leopard*-saken som avslutad.

– Nej, vi vill fortfarande att det sker en grundlig undersökning av hela förloppet. Vi vill veta varför rederiet valde att själva förhandla utan medverkan av en professionell rådgivare. Och varför det tog så lång tid att skaffa fram lösensumman. Kanske kan någon politiker ta tag i frågan. För vi vill ha svar på frågan varför de sex skulle sitta hela 838 dygn innan de släpptes fria, säger Fritz Ganzhorn.

Danska medier hårt kritiserade

Medierna i Danmark, särskilt Ekstra Bladet och TV 2, har varit starkt upptagna av gisslanaffären. Under en tio månader lång period förde Ekstra Bladet en kampanj under mottot "Ska de ruttna bort i Somalia?" Varje dag hade tidningen artiklar om de kidnappade och deras situation. Både TV 2 och Ekstra Bladet publicerade bilder av gisslan under fångenskapen. Efter frigivningen sände TV 2 en dokumentärfilm, "Den danska gisslan – mardrömmen i Somalia".

Kapten Eddy Lopez klagade till den danska Pressenämnden (motsvarar den svenska Pressens Opinionsnämnd) över framställningen i TV 2 och Ekstra Bladet. Lopez kände sig grovt kränkt både vad gäller personlig integritet och privatliv genom att bli utställd på ett förödmjukande och ärekränkande sätt. Och detta skedde i en situation där Lopez och hans kollegor var utsatta för tvång och hot, och där de vid inget tillfälle kunde försvara sig.

Pressenämnden uttalar i sina domar en förödande kritik mot både Ekstra Bladet och TV 2 och menar att de båda medierna har åsidosatt god publicistisk sed. Nämnden bestämde att utslagen skulle publiceras på Ekstra Bladets första sida samt på tidningens löpsedlar. TV 2 tvingades att läsa upp domen vid två nyhets-sändningar under samma dag. Aldrig tidigare har Pressenämnden utfärdat så stark kritik mot medier i Danmark. **C K**



Sjömansservices fasta stationer blir kvar

Sjöfartsverket Sjömansservices fasta stationer i Stockholm (Kaknäs), Göteborg (Rosenhill), Norrköping och Malmö blir kvar. Ett internt utredningsprojekt inom Sjöfartsverket föreslog att de skulle avvecklas, men detta drogs tämligen snabbt tillbaka. TEXT BENKT LUNDGREN

NORRKÖPING AUGUSTI 2013

2006 avvecklades Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) som självständig statlig myndighet. I stället inlemmades verksamheten i Sjöfartsverket under enheten Sjömansservice. Men verksamhetens omfattning påverkades inte, med i stort sett ett undantag: Tidningen Utkik lades ned och ersattes med några sidor i Sjöfartsverkets Sjörapporten. Sedan redaktören Torbjörn Dalnäs gått i pension försvann även dessa.

2009 kunde klubben i Kaknäs nyinrigas efter renovering, och året därpå belönades Rosenhill av den internationella sammanslutningen ICSW som världens bästa sjömansklubb.

Dock kände flera med insyn i verksamheten oro över avvecklingen av HKF. De befarade att detta bara var första steget mot en mer eller mindre fullständig avveckling.

Rapport bekräftade farhågor

Under 2013 pågick inom Sjöfartsverket ett internt projekt "Framtidens sjömansservice". Det utmynnade i en rapport, som offentliggjordes i mitten av januari i år. Rapporten kan sägas bekräfta den ovan nämnda oron. Där föreslogs att de fyra stationer som bedrivs vid fasta anläggningar avvecklas. Som ersättning föreslås "ett nät av dropin-center i eller i nära anslutning till hamnarna utefter hela svenska kusten".

I projektarbetet har olika alternativ diskuterats, även att helt skifta huvudman. Där pekar man på möjligheten att låta Sveriges hamnar överta Sjöfartsverkets roll. Dock bör en myndighet fortsätta ha

tillsynen, och det skulle i så fall vara Transportstyrelsen. Rapporten föreslår dock inte direkt detta alternativ, eftersom utredarna ansåg att det låg utanför uppdraget.

Huvudförslaget var i stället att dela in Sverige i fyra regioner med en samordnare för varje. De fasta anläggningarna skulle ersättas med 8–10 dropin-center, varav de flesta skulle vara bara tidvis bemannade och samarbeta med lokala aktörer som exempelvis gym, kyrkor, simhallar och varuhus. Sjömän med behov av transport eller annat stöd skulle ringa ett journummer, när centren är obemannade.

Offentliggjordes men drogs tillbaka

Detta minst sagt kontroversiella förslag hann alltså offentliggöras och refereras bland annat i SBF:s nyhetsbrev i januari. Men redan vid en träff ett par dagar senare med representanter för det nationella råd, som är knutet till Sjömansservice, förklarade avdelningschef Jaak Meri på Sjöfartsverket, att förslaget inte skulle läggas fram till verkets styrelsemöte i februari.

De fasta anläggningarna blir kvar.

Det nationella rådet hade för övrigt enligt rapporten ledamöter som "saknar grundläggande kunskaper om de konventioner, annan lagstiftning och andra styrinstrument som gäller för verksamheten", en beskrivning som Jaak Meri säger sig inte ställa upp på.

Antwerpenstationen försvinner

Rapporten är mån om att förslaget ska stämma överens med arbetskonventionen MLC2006. Man konstaterar att denna inte ger någon skyldighet för något land att tillhandahålla service på utländsk mark. Därför föreslår man att den enda återstående stationen utomlands, den i Antwerpen, avvecklas.

Filmtjänsten föreslås avvecklas helt, eftersom den servicen kan tillgodose av privata aktörer. Den går med överskott, och i rapporten erkänns öppet att rederier som redan i dag vill anlita privata leverantörer utsätts för påtryckningar att välja Sjömansservice för att bidra till finansieringen av övrig verksamhet.

Aktiviteter som fototävlingen och idrottstävlingarna lutar utredarna åt att lägga ner. I det förstnämnda fallet är orsaken att den "för en tynande tillvaro". Färre än fem svenska sjömän deltar i tävlingen. Vad gäller idrottstävlingarna anser man att deltagarna i fotboll och golf i stor utsträckning inte är aktiva sjömän. **B L**

Franskt storrederi kör Norrköping–Zeebrügge

Förra året startade franska containerrederiet CMA-CGM egen veckotrafik mellan Norrköpings hamn och belgiska Zeebrügge.

Rederiet räknar med en stark tillväxt i Östersjöregionen. Norrköpings hamn trafikeras även av rederierna MSC, Teamlines och Transatlantic.

PETER LORIN
Källa Norrköpings Hamn

Norska bilfärjor med LNG-drift

Det norska rederiet Fjord Line med bas i Bergen har satt in två fartyg mellan Hirtshals i Danmark och Stavanger/Bergen/Langesund. Seglingstiden mellan Hirtshals och Bergen förkortas med tre timmar. De nya färjorna är enligt Fjord Line de första i världen som uteslutande ska drivas med LNG.

PETER LORIN
Källor Fjord Line, FDM

Strid om inlandssjöfartens regler

Sverige är på väg att införa EU-direktivet om inlandssjöfart, men åsikterna går starkt isär om vilka särregler Sverige ska ha. På ena sidan står Transportstyrelsen och på den andra sidan står redarna men också några hamnar och regioner.

TEXT JOHAN GRANATH

LINKÖPING JANUARI 2014

När Sverige år 1995 gick med i EU ansågs det onödigt att göra EU:s regler för inlandssjöfart till svensk lag. Under åren har dock den uppfattningen ändrats, och i juni 2013 lade regeringen ett förslag om att införa EU-direktivet i svensk lag. Lagen ska träda i kraft 1 september 2014.

Under Transportforum i Linköping i början av januari diskuterades frågan under rubriken "Inlandssjöfart – mer gods på rätt köl". Ledare för sessionen var Dirk Harmsen, processledare för Vänersamarbetet, som arbetar med att öka godstransporterna på Göta älv och Vänern.

– Den nya lagen skulle ge sjöfarten ökad konkurrenskraft. I dagsläget minskar volymerna på Göta älv och Vänern, något vi gärna ändrar på, sa Dirk Harmsen.

Pråmar ska kunna användas

Den inlandssjöfart som går mellan svenska hamnar idag utförs med IMO-klassade havsgående fartyg. Syftet med att införa EU-direktivet i svensk lag är bland annat att göra inlandssjöfart mer kostnadseffektiv och konkurrenskraftig. Det anses den kunna bli, tack vare att regelverket gör det möjligt att använda pråmar som är billiga

i drift. Det skulle enligt Dirk Harmsen göra pendeltrafik mellan Göteborgs hamn och Vänern attraktiv. Mer gods på inlandsvattenvägar anses också bidra till ett minskat tryck på väg och järnväg, liksom till reducerade koldioxidutsläpp.

– Att EU-direktivet blir svensk lag är också nödvändigt för att Sverige ska kunna få del av olika ekonomiska stöd inom EU-systemet, till exempel investeringsstöd för nya, större slussar vid Trollhättan och olika hamnprojekt, sa Dirk Harmsen.

Bertil Arvidsson, som företräder redarbranschen genom sitt konsultbolag Bacab, betonade att inlandssjöfarten har många fördelar. Men han oroade sig för att Transportstyrelsen vill införa för många svenska särkrav för inlandssjöfart.

– Inlandsfartyg är 13 gånger säkrare än lastbilar per fraktat ton, det är lastbilarna som borde ha särkrav, inte inlandsfartygen.

Särkraven handlar enligt Bertil Arvidsson bland annat om större brandpumpar, fasta stegar i lastrum och högre fribord, vilket betyder sämre lastkapacitet, jämfört med andra länders fartyg.

– Det blir dyrt för utländska rederier att köra här, eftersom särkraven betyder att de måste bygga om sina båtar. Jag tror inte heller att speciellt många svenska rederier är intresserade, eftersom reglerna skulle begränsa andrahandsmarknaden för den aktuella fartygstypen.

Han sa dessutom att särreglerna riskerar att bli så omfattande att de krockar med EU:s övergripande lagar om fri handel och konkurrens.

TSS försvarade särreglerna

Transportstyrelsen representerades av juristen Anna Jontell, som sa att särregler förekommer i andra länder och att svenska undantag är befogade. Ett exempel är Vänersjöfarten.

– Det är stor skillnad att befinna sig långt från land på Vänern, jämfört med en flod, till exempel Rhen, om man hamnar

i problem och måste ha hjälp av räddningstjänsten.

Enligt Anna Jontell kommer Transportstyrelsen att utforma ett antal tilläggskrav och särkrav för den svenska inlandssjöfarten, men ambitionen är att de svenska reglerna ska vara så lika EU-reglerna som möjligt.

Men Bertil Arvidsson menade att särkraven, förutom att de blir för många, också riskerar att införas alltför snabbt.

– Lagen träder i kraft 1 september 2014, och reglerna som utformas av Transportstyrelsen ska redovisas för EU-kommissionen sex månader i förväg. Det gör att remisstid knappast existerar.

Under sessionen talade också Magnus Johansson, marknads- och försäljningschef för Mälarenhamnar Köping–Västerås. Han menade att inlandsvattenvägar ger stora möjligheter för näringslivets expansion och tillväxt. Christian Bergman, som arbetar med infrastrukturfrågor på Västra Götalandsregionen, var inne på samma spår och betonade att branschen måste ha tydliga förutsättningar.

– Rederierna behöver till exempel känna till vilka regler som gäller för nya båtar.

J G

Externremiss i mars

- Enligt Anna Jontell finns två olika typer av avvikelser från EU-direktivet: tilläggskrav och särkrav. Möjligheten att anta tilläggskrav har sin grund i att direktivet är utvecklat för zon 3, där våghöjden understiger 0,6 meter. Zon 3 är den mest förekommande zonen på kontinenten. Direktivet är inte utvecklat för zon 1 och 2, där våghöjderna är högre, och därför lämnar direktivet öppet för medlemsstaten att anta skärpta krav på vissa områden, till exempel skrovkonstruktion, för att fartygen som certifieras för zon 1 och 2 ska klara våghöjderna där.
- Särkrav är sådana krav som inte medges enligt direktivet, men som medlemsstaten ändå kan anta med hänvisning till att det finns särskilda nationella förhållanden. Exempel på svenskt särkrav är reningsutrustning eller tank för toalettavfall.
- Arbetet med tilläggs- och särkraven fortgår alltjämt, och ett färdigt förslag kommer att presenteras först i samband med en externremiss i mars.



**STÖD KAMPEN
MOT BARNCANCER**

Ring 020-90 20 90



www.barncancerfonden.se

Oklara konsekvenser av svaveldirektivet

De allra flesta anser att IMO:s och EU:s svaveldirektiv är politiskt oåterkalleligt. Inom Seca-områdena, som omfattar hela Östersjön och Nordsjön, kommer 0,1 procent att bli högsta tillåtna svavelhalt 2015. Men oron för konsekvenserna kvarstår. Frågan var ett av ett fåtal sjöfartsämnen på Transportforum 2014 i Linköping. *TEXT BENKT LUNDGREN*

LINKÖPING JANUARI 2014

Så sent som i september i fjol fanns en annonsbilaga till Dagens Industri, "Framtidens infrastruktur", där den uppseendeväckande åsikten framfördes att "det ännu inte är för sent att stoppa svaveldirektivet". Men den som uttalade åsikten, Jernkontorets vd Bo-Erik Pers, medgav i samtal med SB att det mest var ett "formellt" konstaterande. Om en politisk majoritet inom EU skulle ändra sig, så visst skulle beslutet kunna ändras, men även Pers anser att sannolikheten för detta är mycket liten. Hans uttalande ska ses som en personlig irritation över ett beslut som enligt honom "bottnar i ett tjänstemannafel och retorisk inlåsning".

På den session på Transportforum som diskuterade frågan så att kostnadsökningarna förvisso blir kraftiga på bunker inom Seca-områdena. Å andra sidan vet vi inte vad som händer med dieselpriiserna för lastbilarna. En höjning av dessa kommer att gynna sjöfarten, liksom höjda banavgifter för järnvägen.

Linda Ramstedt från teknikonsultföretaget Sweco refererade också en åsikt som framförts från befraktare, inte minst i norra Sverige. Även om de av kostnadsskäl skulle vilja föra över gods från sjöfart till lastbil, så är de praktiska möjligheterna mycket begränsade. Åkerinäringen har helt enkelt inte tillräcklig kapacitet. Med tanke på att även ett litet lastfartyg tar lika mycket last som 40–50 lastbilsekipage, låter slutsatsen ganska rimlig.

Ökade bunkerpriser kan också kompenseras med större fartyg med högre kapacitet samt ökad samlastning.

En annan detalj som påpekades var att åtskilliga lastbilar och lastbilssläp går ombord på färjor. En del av en ökad lastbilstrafik kan därmed resultera i ökad färjetrafik.

En fråga som väckte debatt var möjligheten att trafik från Östersjön till Nordsjön i större utsträckning tar vägen genom Kielkanalen. Det är förstås avhängigt av priset för kanalpassagen.

Sjöfart pålitligare än järnväg

Vad gäller risken för överflyttning från fartyg till järnväg, kan påpekas en sak som inte alls nämndes under sessionen men

som uppmärksammades i nyhetsflödet under januari. Järnvägens väldiga underhållsproblem medför förseningar, som naturligtvis drabbar både passagerar- och godstrafik. Den svenska industrins kostnader för störningar i godstrafiken på räls kan enligt uppgifter i dagspressen räknas i miljardbelopp.

I SB nr 4/2013 återgavs exemplet Volkswagen i norra Sverige, som bytt järnväg mot sjöfart för sina transporter och var mycket nöjda med detta.

Sjöfarten får nog inse att den måste anpassa sig till de miljöpolitiska kraven på kraftigt minskade utsläpp av svavel, kväve och partiklar. Svaveldirektivet är också enligt vad SB erfar tvingande för all internationell trafik i Seca-områdena, oavsett ägarland och flagga. Det har i debatten hävdats bland annat att Ryssland som icke-EU-land inte skulle vara bundet av direktivet. Detta kan möjligen stämma vad gäller rysk insjöfart, men så snart ryska fartyg kör på internationellt eller andra länders territorialvatten är de lika bundna som andra länders sjöfart. Om de sedan skulle strunta i direktivet, så blir det ju en fråga om kontrollmöjligheter, något som behandlats tidigare här i SB. **B L**

Styrsöbolaget är ett rederi som bedriver passagerar- och frakttrafik i Göteborgs södra skärgård och hamn. Med våra 14 fartyg reser årligen 4,3 miljoner passagerare.

Till sommarsäsongen 2014 söker vi vikarierande befälhavare.

BEFÄLHAVARE

- ♦ Fartygsbefälsbehörighet lägst klass VI
- ♦ CCM-behörighet
- ♦ Radiocertifikat lägst SRC
- ♦ Sjukvårdsutbildning: Första hjälpen med HLR

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

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



STYRSÖBOLAGET
Ett företag inom Veolia Transport

Sjöfartsinspektör – bristyrke

Bristen på sjöfartsinspektörer i Stockholm har lett till långa resor för kollegorna i Göteborg. I vår ska inspektörsbristen vara löst, enligt sektionschefen. Andra hävdar att det kommer dröja flera år.

– Nu handlar allt om kronor och ören. Det är ingen behaglig situation när man arbetar med sjösäkerhet, säger en inspektör på Transportstyrelsen som vill vara anonym.

TEXT LINDA SUNDGREN

NORRKÖPING JANUARI 2014

På bara några år har antalet sjöfartsinspektörer hos Transportstyrelsen minskat från 55 till knappt 40. Flera fick gå 2011 som en följd av vikande uppdrag efter den omfattande utflaggningsen. Dessutom är det ett antal som sagt upp sig och gått över till det privata näringslivet. Det största inspektörstappet har skett i huvudstadskontoret, där Lotta Taxén är chef.

– Inom rederinäringen finns det många 60-plussare som är på väg att sluta. Våra inspektörer är välutbildade och attraktiva för de här tjänsterna, och vi har svårt att konkurrera med de löner som privata arbetsgivare erbjuder, säger hon.

Men flera anställda som Sjöbefälen talat med menar att det handlar om mer än bara löner. En av dem, som vill vara anonym, säger att det också beror på att folk inte trivs och att de senaste årens förändringar skapat en osäkerhet bland de anställda.

– Det här började redan när vi flyttade från Sjöfartsverket till Transportstyrelsen. Vi tappade tempo, och många var oroliga för hur det skulle bli. Sen har ju fjärrkontoren lagts ner vilket gjort att det blivit slitigare för dem som är kvar. Mycket av det som skett är politiska beslut som Transportstyrelsen inte råder över, men det har lett till att folk inte mår bra, säger han.

Nedlagda fjärrkontor

Förutom huvudkontoret i Norrköping har Sjöfartsinspektionen tre regionalkontor i Stockholm, Göteborg och Malmö. Sedan fjärrkontoren i Sundsvall och Kalmar lades ner i februari förra året har Norrlandskusten, där det är relativt mycket att



Tomas Åström, chef för inspektionsmyndigheten i Norrköping.

göra, hamnat inom Stockholmsenhetens ansvarsområde. Men eftersom det saknas personal på huvudstadskontoret får även Göteborg hjälpa till, vilket innebär ett ökat antal resdagar för västkustpersonalen.

– Det är förstås slitigt för dem. Dessutom kan man ju ifrågasätta den ekonomiska vinsten när ett uppdrag som förr tog en dag nu tar minst dubbelt så lång tid. Det stämmer även illa med dagens miljötänk att ha folk som reser land och rike runt istället för att ha lokal representation, säger medarbetaren på Transportstyrelsen.

En annan effekt av inspektörsbristen är att väntetiderna för rederierna blivit längre. Men, säger Lotta Taxén, myndigheten håller sig fortfarande inom de två veckor som de enligt regelboken har på sig efter att ett uppdrag kommit in.

– Förr kunde rederierna höra av sig i princip samma dag de gick upp på varv och be oss komma. Nu behöver vi ha lite längre framförhållning, men det är egent-

ligen inte mer än rimligt. Vi bokar ju tid i förväg även när vi besiktigar våra bilar eller går till tandläkaren, säger Lotta Taxén.

Oklar framtid

Nya inspektörsaspiranter har rekryterats, fyra i Malmö och fem i Stockholm, som nu är under utbildning. Det tar mellan tre och fem år innan en inspektör har tillräckligt med kunskap för att utföra inspektioner på egen hand.

– Om det kommer att räcka med de vi anställt, vet vi ännu inte, säger Lotta Taxén. Men det pågår förändringar inom myndigheten, och om två år kommer tillsynsverksamheten att se helt annorlunda ut. Innan det är klart är det ingen idé att anställa fler, eftersom vi inte vet vilket behov vi kommer att ha framöver.

Tomas Åström är chef för inspektionsmyndigheten med placering i Norrköping. Han säger att det redan i vår kommer att vara balans mellan inspektörer och uppdrag.

– Då kommer de nyrekryterade inspektörerna att kunna utföra enklare arbeten, även om det tar längre tid innan de klarar av de tyngre uppdragen, säger han.

Rederidialog försvinner

Åström berättar också att det pågår ett arbete med att införa nationell planering inom inspektörsverksamheten. Det innebär att det totala antalet inspektörer ska matchas mot uppdragen, oavsett var i landet man befinner sig. Planering och utdelning av uppdrag ska ske centralt från Norrköping. Den 15 februari sjösätts det nya systemet.

– Vi kommer att kunna hämta resurser från hela landet och sätta in dem där de bäst behövs. På det sättet optimerar vi användandet av personalen och får ut så mycket inspektionstid som möjligt från var och en, säger han.

Men den medarbetare som Sjöbefälen talat med anser att det här kommer att försämra kontakten mellan rederier och myndigheten.

– Genom att man tar bort systemet med att ha en ansvarig inspektör för varje rederi tappar man dialogen mellan rederiet och myndigheten. Idag utgör den dialogen en stor del av säkerhetsarbetet, säger han. **LS**

Bara drygt halva jobbet gjort

Antalet utförda hamnstatskontroller har mer än halverats sedan 2010, och ifjol levde Sverige inte upp till sitt internationella åtagande. Regeländringar är främsta skälet, men också inspektörsbristen påverkar, enligt Transportstyrelsen.

Av de 657 fartyg som Sverige hade ålagts att kontrollera i fjol enligt den internationella överenskommelsen, Paris MoU, lyckades man bara genomföra 347 inspektioner.

– Skulle kommissionen vilja bråka med oss kan vi åka på böter eller andra repressalier. Men problemet är att vi inte har tillräckligt många utländska fartyg att inspektera. I år har vår kvot skrivits ner kraftigt till 496 stycken, och nu börjar vi närma oss en mer realistisk nivå, säger Dan Sarenius på Transportstyrelsen.

Geografin försvårar

Främsta anledningen till att myndigheten inte längre klarar av att utföra den tilldelade mängden inspektioner är den regeländring som skedde för fyra år sedan. Tidigare var uppdraget att inspektera 25 procent av alla anlöpande fartyg, oavsett flagg eller skick. Enligt de nya bestämmelserna tilldelas istället länderna inom Paris MoU (EU samt Ryssland, Kanada, Norge och Island) en viss kvot fartyg som ska inspekteras under året. Samtliga högriskfartyg (prioritet ett) ska kontrolleras liksom minst 85 procent av prioritet två-fartygen. Fjol-

årets summering av Sveriges insatser visar, enligt Dan Sarenius, att man missade en procent av fartygen inom gruppen prioritet ett. Av prioritet två-fartygen inspekterades 73 procent.

– Vårt lands geografi gör det svårt att hinna till alla fartyg. De kanske bara ligger inne på natten eller gör ett kort besök i Slite på Gotland eller i Luleå, och då är det inte säkert att vi hinner ta oss dit innan de lämnar. Vi har ju andra åtaganden också med det nationella tonnaget, och det är inte säkert att det finns någon som kan åka direkt, säger Dan Sarenius.

– Inspektörer kostar pengar, och det är kanske inte rimligt att man har en inspektör i varje hamn, fortsätter han. Men jag tror ändå att Sverige snart måste ta ett beslut om hur mycket man är beredd att lägga på det här och kanske tillåta ett visst överskott av inspektörer.

Sydeuropa tar för många

Enligt Sarenius råder det även obalans mellan hamnstatsinspektionerna i Europa. Länder som Grekland, Spanien och Bulgarien, som ofta är första europeiska hamn för det sämre tonnaget utifrån, gör fler inspektioner än de borde, med-

an det blir färre inspektionsfartyg att välja bland längre norröver.

– Det är inte meningen att Medelhavsländerna ska ta alla fartyg. Om fartygen inte är så dåliga att de utgör en säkerhetsrisk, är det meningen att en del av dem ska släppas igenom för att tas om hand av övriga länder, men så fungerar det inte riktigt ännu.

År 2009 genomfördes 731 hamnstatskontroller i svenska hamnar. I fjol var motsvarande siffra 347, alltså knappt hälften så många. I takt med att inspektionerna blivit färre har också antalet lagda nyttjandeförbud minskat, från nio 2009 till tre i fjol. Enligt Dan Sarenius beror det inte på att kontrollerna blivit färre utan på att det sämsta tonnaget sällan kommer till norra Europa numera.

– Det här har vi kämpat för ända sedan Paris MoU infördes 1982, och nu börjar det äntligen ge resultat. Snaran dras åt från alla håll, även IMO, och idag blir det allra sämsta tonnaget till och med bannlyst.

Tomas Åström, chef för inspektionen vid Transportstyrelsen i Norrköping, säger att Sverige hittills har haft en för hög inspektionskvot. I och med årets nedskrivning tror han att antalet hamnar på en mer realistisk nivå.

– Men vi kommer fortfarande ha svårt att hinna med alla fartyg. Vi har Europas längsta kust och att ta oss till tillräckligt många fartyg är ett dilemma.

L S



SCANCOOL
SCANDINAVIAN COOLER AB

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

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



Spännande sjöfartsvinkling

M/S Museet for Søfart i Helsingör har en närmast optimal placering. Besökaren bjuds på en lika spännande som fängslande rundtur inom en bransch som har få historiska konkurrenter när det gäller dramatik, utveckling och ödesmättade berättelser.

TEXT JOHAN ERICHS MERAMEDIA

HELSINGÖR JANUARI 2014

Sjöfart har en central placering i den danska folksjälen. Det märks tydligt på nya M/S Museet for Søfart som är ett specialmuseum inriktat på att spegla den danska sjöfartshistorien. Museibygnaden är både fyndigt och iögonfallande insmugen under jord kring en av de tidigare torrdockorna på det numera nedlagda varvet i Helsingör. Granne är slottet Kronborg och ett trångt Öresund. Museet ligger på gångavstånd från färjestationen. Nere i underjorden väntar en spännande rundtur i sjöfartens värld. Det går att skynda sig igenom museet på en dryg timme, men det är värt ett betydligt längre besök för den som genom bilder, filmer och röster vill uppleva eller återuppleva spännande epoker inom den danska sjöfarten.

Upplevelser

Föremål och montrar på museet är fokuserade på att ge besökaren upplevelse både för stunden men också att ta med sig. Museet har verkligen lyckats att förmedla olika stämningar, oavsett om det handlar om spänning, glädje, sorg eller sympati. Allt lagom invävt i koncentrerade historiska återblickar. Interiör och väggar med projekterande skiftande rörliga motiv, och smakfull ljussättning ramar vackert och stämningsmässigt in vandringsgenom den danska marina historien. Museet med sina svagt lutande trägolv, som ger viss ombordkänsla, är knappt 6 000 kvadratmeter stort.



Det är inte svårt att glömma tiden för ett ögonblick och låta sig slussas genom personliga berättelser och väl valda filmavsnitt som starka symboler för dansk sjöfart genom tiderna.

– Närheten till havet, den historiska förankringen till dansk varvsindustri, den vackra vägen till och från museet gjorde att vi valde Helsingör framför exempelvis Köpenhamn, berättar Camilla Mordhorst, direktör för M/S Museet for Søfart.

Många har någon slags anknytning till sjöfart, och det finns ett starkt historiskt, inte sällan romantiskt skimmer, som vilar över allt som har med fartyg att göra.

– Vi har ändå känt oss tvingade att vara mycket innovativa och modiga i vår ambition att göra något nytt med syfte att inte bara attrahera de som i förväg bär på ett sjöfartsintresse. På så sätt utvidgar vi målgruppen. Ambitionen är att sträcka historien fram till nutiden inte minst genom våra separatutställningar, där vi vill spegla dagens och framtidens sjöfart.

Forskningscenter

Camilla Mordhorst lyfter även fram arkitekturen och lokalen som starka attraktionsfaktorer.

– Inne i byggnaden är det starkt fokus på att förmedla stämningar. Det handlar inte bara om föremålen som är utställda, utan även själva lokalen ska förmedla en särskild stämning. Vi har en fördel i att byggnaden är specialritad för verksamheten.

Sjöfarten presenteras på spännande och spektakulärt sätt i nybyggda Museet for Søfart i Helsingör. Museet ligger under jord i anslutning till en övergiven torrdocka. Foto Signe T Lundgren, M/S Museet for Søfart.

Kostnaden för att uppföra museet hamnade på cirka 300 milj danska kronor, en summa som helt finansierats av privatpersoner, fonder och verksamheter med maritim anknytning. Driften är underställd det danska Kulturministeriet, men egenintäkter och "fundraising" ska stå för minst hälften av de årliga driftkostnaderna.

Förutom utställningarna har museet ett vetenskapscenter inriktat på maritim forskning med eget arkiv och bibliotek. Centret öppnar i februari 2014. Konferensmöjlighet och olika former av specialguidning är annat som erbjuds besökarna.

Det känns naturligt att den pedagogiskt upplagda museituren avslutas med en åtta meter lång och storslagen modell av Triple-E-klassade containerfartyget *M/V Mærsk Mc-Kinney*.

M/S Museet for Søfart behöver inte åka snålskjuts på den ständiga besökarströmmen till närliggande Kronborgs Slott. Det har sin egen starka identitet och förenar dåtid och nutid på ett charmerande, spektakulärt och förmodligen också unikt sätt genom placeringen runt den forna torrdockan. Museet for Søfart har redan blivit internationellt uppmärksammat och listat av New York Times över platser värda ett besök under 2014. **J E**

Nigeria behöver radar

Den kraftigt ökade piratverksamheten utanför Nigerias kust underlättas av att landet har bristfällig radar för att övervaka sin kust. Det konstaterade oberoende sjöfartsexperten Martin Ewence vid en debatt i brittiska underhuset i december. Att uppdatera systemet och skydda det från sabotage kostar mellan 20 och 30 miljoner dollar. Flera talare ansåg att de länder som köper olja från regionen bör bidra till detta.

– Bättre övervakning är i alla fall en bra början på att lösa piratproblemet, sa Martin Ewence. (LLOYD'S LIST)

Trötthet orsakade incident med *Finnarrow*

Finnlines' *Finnarrow* körde in i en flänsstabilisator i hamnen i Holyhead i februari i fjol. Kollisionen orsakade vatteninträngning, som åtgärdades med hjälp av brandkåren i land.

Fartyget var vid tillfället utchartrat till Stena Lines linje mellan Dublin och Holyhead.

Den brittiska haverikommissionen MAIB kritiserar bland annat bristande kunskap hos besättningen om säkerhetsutrustning och rutiner. Detta hade konstaterats även vid en hamnstatskontroll månaden innan. Men MAIB skriver också att trötthet bidrog till incidenten. Flera faktorer hade medfört att bryggbefälet hade fått otillräcklig vila. (TELEGRAPH)

"Visslare" bör skyddas

Visslare (även i Sverige används ofta det engelska ordet "whistleblowers") bör få bättre lagskydd i Storbritannien, anser en oberoende expertgrupp i en rapport.

"Det är ingen tvekan om att effektiv organisering till stöd för visslare i organisationer och företagsstrukturer skulle ha bidragit till att många skandaler och rena katastrofer skulle ha undvikits", heter det i rapporten.

Ett tragiskt exempel i ett rent akut läge var *Herald of Free Enterprise* utanför Zeebrugge 1987. Mellan avgången med öppen bogport och fartygets kapsejsning, som krävde nära 200 människoliv, skickade fem olika befäl ombord larmrapporter, som på något sätt "försvann på vägen".

Rapporten utmynnar i förslag om att stärka den lag som reglerar visslares rätt, Public Interest Disclosure Act (Pida).

Ett av de senaste uppmärksammade fallen var 2010, då informationschefen Jayan Pillai avskedades från Marin & Kustbevakningen MCA efter att ha slagit larm om att MCA tillät undermåliga fartyg att registreras i Storbritannien. Vid en rättegång i juli 2012 fastslogs att avskedandet varit olagligt.

Fackliga centralorganisationen TUC:s generalsekreterare Frances O'Grady pekar på ytterligare ett skäl varför lagskyddet måste stärkas.

– De flesta vågar inte säga någonting av rädsla för att spoli sin karriär, även om de inte får sparken, säger O'Grady. Ett starkare lagskydd stärker också fackliga representanter i deras viktiga arbete för att stödja anställda som vågar säga ifrån. (TELEGRAPH)

Kampanj för att skydda färjeanställda

Brittisk-holländska befälsfacket Nautilus har inlett en kampanj för att försvara sysselsättning, utbildning och arbetsvillkor inom den europeiska färjeindustrin. Bakgrunden är det växande hotet från undermåliga operatörer som försöker underminera kvaliteten i färjerederierna. Bland annat strävar man efter gemensamt fackligt agerande inom rederier som DFDS, P&O Ferries, Stena Line och brittiska inrikesoperatörer.

– Vi ska fördubbla våra ansträngningar att försvara medlemmarnas jobb och motarbeta osund konkurrens från lågkostnadsoperatörer generellt, men i färjenäringen är det en särskilt viktig fråga, säger Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson. (TELEGRAPH)

Lön efter två år

I september 2011 kvarhölls Antigua & Barbuda-registrerade *Dyckburg* i Birkenhead. Marin & Kustbevakningen hade hittat 17 brister, bland annat i säkerhetsorganisationen och i livräddnings- och brandskyddsutrustningen. Vid jultid det året kunde den ukrainska och ryska besättningen skickas hem på ITF:s bekostnad.

Men först i december i fjol kunde processen om obetalda löner slutföras. 75 000 dollar (465 000 kronor), innefattande även skadestånd för kontraktsbrott, kunde betalas ut. ITF fick också ersättning för hemresekostnaderna två år tidigare.

Flera av de ombordanställda hade hotats för att de krävde ut obetalda löner och kostnaden för hemresa. Detta föranledde en protest från Nautilus och ITF som framfördes till Ukrainas ambassadör i Storbritannien. (TELEGRAPH)

Prestiges befäl friade men inte rentvådda

Nästan 12 år efter *Prestiges* haveri, som orsakade svåra oljeskador på den spanska kusten, har befälhavaren och tekniske chefen friats från alla anklagelser om brottsligt ansvar för miljöförstöringen. Men tankerederiernas organisation Intertanko är ändå djupt besvikna över det sätt på vilket särskilt befälhavaren Apostolos Mangouras behandlats av de rättsvärdande myndigheterna.

"Hans agerande har beskrivits som exemplariskt av flaggstaten, men ändå har han blivit kränkande behandlad som en kriminell. De spanska myndigheterna vägrade erbjuda bärgningshjälp till fartyget, och då gjorde kapten Mangouras allt han kunde för att skydda besättning, fartyg, last och den marina miljön. Det innebar bland annat att han och tekniske chefen Argyropoulos stannade kvar ombord, sedan resten av besättningen evakuerats, för att om möjligt rädda fartyget", säger Intertanko i ett uttalande.

Spaniens regering säger att den inte ska överklaga frikännandet utan i stället söka utverka ersättning från *Prestiges* operatör och försäkringsbolag. (TELEGRAPH)

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



TEGEFJÄLL

Huset ligger mitt emellan Åre och Duved, har två lägenheter med plats för 8 personer i varje. I Tegefjäll finns fem liftar och fem preparerade nedfarter. Systemet är ihopbyggt med Duveds liftsystem.

Vecka	Pris
1–16	5 000 kr
17–49	2 000 kr
50–52	5 000 kr



SÄLEN

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

Vecka	Pris
1–16	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 fritidshusen och lägenheten i Stockholm, kontakta Rocio Arevalo Perez via e-post: sbf.stugor@ledarna.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningdatum 15/9. För huset i Torre Vieja lottas veckorna 16–40, sista anmälningdatum 31/1.



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.

Kompletta sängkläder plus två handdukar per person ingår men debiteras med 75 kr per person (100 kr om ingen är medlem).

	Rabatt	Ej rabatt
Weekend 2 nätter	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

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

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@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 och lägg in e-postadressen. Korrigera ev. felaktigheter också!

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

Verkställande direktör
Martin Lindeblad
–08-598 99 632
Vice verkställande direktör
Hans-Dieter Grahl

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör
Hans-Dieter Grahl
–08-598 99 478
Vice verkställande direktör
Martin Lindeblad

Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss –08-598 99 109
Mats Johansson –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
Rocio Arevalo Perez –08-598 99 090

Human Resources

Charlotte Lindberg –08-598 99 111
Margaretha Norling –08-598 99 161
Minde Wistedt –08-598 99 676

Ekonomi

Inga Bergenmalm –08-598 99 149
Mariette Grankull –08-598 99 030
Sherly Joseph –08-598 99 031
Madelaine Edlund –08-598 99 605 (tj)
Elaine Estrela Moura –08-598 99 061

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
Internetadress
www.sjofebalsforeningen.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

Fackliga krav på inlandssjöfarten

– Om inlandssjöfarten ska bli en verklig konkurrent till vägtransporterna måste dess ombordanställda få bättre villkor och vattenvägarnas infrastruktur byggas ut.

Det sa brittisk-holländska befälsfacket Nautilus bitr generalsekreterare Marcel van den Broek i Bryssel i december. Det var vid en hearing anordnad av EU:s ekonomiska och sociala kommitté som han sa att branschen har hög potential. Men den måste också tackla utmaningar som att vidga flaskhalsar i nätverken, bygga nya och större slussar, nya och högre broar samt bättre informationssystem. Och inte minst måste de ombordanställda få rimliga och säkra villkor. (TELEGRAPH)

Panama krävs ingripa mot extrem rostholk

– Bland det värsta jag sett av undermåliga fartyg.

Det är Nautilus/ITF-inspektören Tommy Molloy's omdöme om Panamaflaggade bulklastaren *Donald Duckling*. Namnet Kalle Ankunge är ironiskt, eftersom Kalles kompis Musse Pigg på engelska heter Mickey Mouse, som samtidigt är ett slanguttryck för just ett uselt fartyg.

Donald Duckling hölls kvar av Kustbevakningen i Tyne Port vid Englands nordsjökust, sedan en lång rad allvarliga brister uppdagats. Det var tredje gången bara i år som det hållits kvar av hamnstatskontrollen. De 18 sjömännen, sju rumäner och 11 filippinare hade lönekrav på 92 000 dollar (600 000 kronor), taiwanesiska rederiet TMT svarade inte på anrop, och varken de eller bemanningsagenten har lyft ett finger för att leverera mat och färskvatten, bränsle till värme och ljus eller reparera de trasiga kyl- och frysanläggningarna.

Sedan besättningen tvingats livnära sig på egenhändigt fångad fisk, som de knappt kunnat tillaga, fick de ta emot färsk fisk och skaldjur från en lokal fiskebåt, ris från en lokal stormarknad och bränsle till elförsörjningen från hamnen.

– Situationen börjar bli desperat. Vi hoppas att Panama, som ett av de första länder som ratificerade MLC, ska ta sitt flaggstatsansvar och se till att dessa sjömän slipper fortsatta problem, säger Tommy Molloy. (TELEGRAPH)

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan eller beställas från Sjöbefälsföreningens kansli.

Sjökaptensring

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

18 K rödguld à 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 Rocio Arevalo Perez, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 090, e-post sbf@ledarna.se.

Sjöingenjörarring och sjökaptensring



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

Sjökaptensringen, 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 Rocio Arevalo Perez, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 090, e-post sbf@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 Jan-Åke Thim, 1:e fartygsingenjör, Stena Line

	EN BORG ÄR BERÖMDA	SEGER- GUDINNA	KAN MAN SPLIT PLATS FÖR GYN	ARAB STEN- FRUKT	HUSERAR I RESIDENS- STAD	DISTANS PÅ INSI- DAN	
	HAR VART LAND						
	HÅLT I ISEN		TVÅ AV DE TRE SISTA		FISKAS MED		
	SYNS PÅ BILDERNA		REVOLVER MAN		ÄR ALLA I BORJAN		
	POP- PETER LYFTA GIPORNA	MEDIE- BOLAG STORK- FÄGEL			GÄRDE- STAD	AVSLUTAR STUDIER	
	VAR SVART I SKOLAN	SÄGER EFTER			TVÅ VANLIGA VARIAB- LER		
AVSTÄR DET SENASTE					KRYPTON	SVENSK HOCKEY- TERM	
KALLAS NU NÅGOT KORTARE	BERG- MANS ULL- MAN	TILLHÖR ELITEN					
SÄGS TALA VARA		ASYNJA					
			M A T T	GRÄDD- FÄRG KRÄVER DATOR			
SÄGS STÄRKA HÄR OCH HJUD			MATCHAR AVIÇII		TAFATT MULFAR		
(SVÄR- LOKALI- SERAD?) Ö		FRID					
		FIRAS IVAN I					
		FÖRDES TILLET STALL	DURRA TALLMARK		GRANN GOJA	KAN HA HJULLAS	FORMAR REKLAM
	H V A R	VAR GLÄDJEN FÖR ALFVEN				TRYCK- ENHET BAKAR I BARNBOK	
		SUNDS- VALLS- KLYKA	TVÅ VÄXTER I FÖRENING	GUDS GRANNE VINDRINK			
		STEGET FÖRE SLASK	JÄTTESON I GUDA- KRETS		NYHETS- BYRA TITTA SNETT		POSITIVT LÖST
	VIA				VILL KÄRA		

KONSTRUKTION WILLY HAGEL

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Februarikrysset".
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 4/3 2014. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Svitzer fick böta 18,3 milj

En skotsk domstol dömde Svitzer Marine att böta 1,7 miljoner pund (18,3 miljoner kronor) för ett haveri för sex år sedan som krävde tre sjömäns liv.

Flying Phantom kantrade och sjönk i december 2007 under en bogsering i tät dimma på floden Clyde. Rederiet erkände att de inte tagit tillräcklig lärdom av en liknande incident sju år tidigare. (TELEGRAPH)

Brandskydds-föreningens kurser vårterminen 2014

Grundkurser

V 9	24-28 feb	Kalmar
V 15	7-11 april	Göteborg
V 19	5-9 maj	Helsingborg

Fortbildningskurser

V 10	3-5 mars	Göteborg
V 11	10-12 mars	Kalmar
V 12	17-19 mars	Göteborg
V 13	24-26 mars	Helsingborg
V 14	31 mars-2 april	Göteborg
V 15	7-9 april	Kalmar
V 16	14-16 april	Göteborg
V 17	23-25 april	Helsingborg
V 21	21-23 maj	Kalmar
V 22	26-28 maj	Göteborg
V 23	2-4 juni	Göteborg

Advanced Fire Fighting

V 12	18-20 mars	Helsingborg
V 20	13-15 maj	Helsingborg

Fortbildning Advanced Fire Fighting

V 8	17-18 feb	Helsingborg
V 20	12-13 maj	Göteborg

För anmälan och ytterligare information kontakta:

Gunilla Friberg
Svenska Brandskyddsföreningen
11587 Stockholm
Telefon 08-588 474 94
Fax 08-662 35 07
E-post utbildning@svbf.se
www.brandskyddsforeningen.se

Bristfällig mask blev döden

En filippinsk matros omkom ombord i produkttankern *Stolt Skua* i april 2012 utanför Norfolk. Han skulle påbörja rengöringsarbete i tanken men bar en otillräcklig skyddsmask. Han kollapsade av bensenångorna och fördes med helikopter till ett sjukhus i land, där han dock avled. Rederiet *Stolt* hade noggranna rutiner för att gå in i tankar, med mätning av syrehalten och krav på överstyrmans personliga godkännande. Matrosen hade troligen gått in i tanken på eget bevåg efter ett stopp i den pump han arbetade med. Han bar en filtermask, som bara gav ett begränsat skydd, och rederiet har senare upphört att använda sådana masker.

– Matrosen handlade i strid med rutinerna, men hur kunde han tro att det var ofarligt att gå in med denna mask? undrar kapten Michael Lloyd, rådgivare till sjöräddningen. IMO måste skärpa kraven på rederierna att utbilda besättningarna om riskerna med slutna utrymmen. I så fall kan den unge matrosens tragiska död medföra något positivt. (TELEGRAPH)

MLC-godkänd men usel mat

Rutten mat, ingredienser med bästföre-datum passerat och kackerlackor i kabyss och fritidsutrymmen. Det upptäckte Nautilus/ITF-inspektören Tommy Molloy i Marshall Island-flaggade bulklastaren *George*. Men fartyget hade fått MLC-certifikat av klassningssällskapet. Hälsovårdsmyndigheterna utfärdade omedelbart ett nyttjandeförbud för fartyget på grund av uppenbara hälso-risker för besättningen. Hamnstatskontrollen hade också 12 anmärkningar på fartygets standard.

– Hur kan ett fartyg med så uppenbara brister få ett MLC-certifikat? undrade Molloy.

I ett annat fartyg, en Panamaregistrerad torrlastare, hindrade inte MLC-certifikatet att besättningen hade lönekrav på 46 000 dollar (300 000 kronor). De flesta hade bara fått hälften av vad de skulle ha enligt det avtal danska 3F tecknat. I efterföljande hamn, Esbjerg, fick sjömännen ut det som fattades.

– Ett MLC-intyg är uppenbarligen ingen garanti för att regler och avtal verkligen följs, konstaterar Molloy. (TELEGRAPH)

LÖSNING TILL JULKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 8/2013



Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Daniel Johansson
Styrsö

Ulf Gidebäck
Värmdö

Lars Malm
Skara

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälens gratulerar!

H	O	G	T	E	K	G	V
H	A	R	R	S	T	O	R
O	R	N	Ä	S	T	U	N
N	D	Y	R	Ö	V	E	D
A	I	C	K	E	P	E	L
S	M	Y	G	A	T	S	L
N	V	A	D	E	L	J	A
E	F	T	E	R	S	J	Ö
S	R	O	I	N	T	E	N
A	L	B	U	M	S	O	D
A	O	E	U	K	A	R	I
A	G	R	E	N	A	K	N

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@gmail.com

A P MÖLLER-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 SBF.Klubbordförande@destinationgotland.se

DFDS SEAWAYS

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kont p), Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kont p), Fleringe Hau 647, 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, Slånåbärsvägen 18, 430 91 HÖNÖ
tel 031-96 54 44, 0703-96 44 55, e-post stig.karlsson@trafikverket.se

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSEBÅT

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

Håkan Björk (kont p),
tel 0708-35 25 32, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se

STENA LINE

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@gmail.com

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

Börje Jensen (kont p), Norgårdsvägen 58, 430 90 ÖCKERÖ
tel 031-96 96 25, e-post borje.jensen@rodabolaget.se

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

Gretel Aronsson, tel 0702-27 08 78,
e-post gretel.aronsson@tallinksilja.com

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Filip Feurst, Volrat Thamsgatan 20 Igh 1103, 412 60 GÖTEBORG
tel 0702-91 19 35, e-post filip.feurst@gmail.com

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Oskar Sigurdh, Jungs väg 6P, 392 43 KALMAR
tel 0736-76 38 59, e-post oskar.sigurdh@hotmail.se

**Hjälp oss
att rädda dig.**

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



Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag

Namn

Avdelning

Gatuadress

Postnr Ort Land

E-post

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm
Telefon 08-598 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.

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 erläggs.

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



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)

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	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

Transportstyrelsen om STCW-Manila amendments:

En sjöman som i dag har en behörighet, specialbehörighet, intyg eller certifikat som är giltig för tjänstgöring kommer även fortsättningsvis att vara behörig – men dock som längst till och med 31 december 2016. Sjömannen har alltså fram till 31 december 2016 på sig att förnya sin behörighet, specialbehörighet, intyg eller certifikat enligt STCW Manila.

STCW-kurs:

NMU tilbyr kurs som er akseptert av Transportstyrelsen for utstedelse av svenske behørigheter og certifikater.

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.

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. Dette kurset gjennomføres som ordinært ukeskurs og også nå som helgekurs.

Mer informasjon om dette finner man på vår hjemmeside www.nmu.as

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 2014 bli sertifisert iht ISO 14001 og OHSAS 18001 på styring av ytre miljø og arbeidsmiljø.



Norges Maritime Utdanningscenter
– ditt sikkerhetssenter i Norge

