

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 2 MARS 2013 ÄRGÅNG 2



AVTALSFÖRHANDLINGAR FÖR OFFENTLIGANSTÄLLDA

Almega gör det svårt för sig

FÖRSÄKRINGSKASSAN I BLÅSVÅDER

”Byråkratsjälur och amatördoktorer”

TRUBLE FULFILLING DEMANDS

of Maritime Labour Convention

FOTOTÄVVLINGEN

ISLÄNSK SEGER



Ett kollektivavtal för skärgårdstrafiken – hur svårt kan det vara?

MARS

Mången kan nog känna igen sig i situationen att just när man självsäkert säger sig ”Hur svårt kan det va?” om ett problem som man lätt tror sig kunna lösa så är det precis då hela projektet går omkull och sjunker som en gråsten till botten.

Ta till exempel våra förhandlingar med Almega om ett nytt kollektivavtal för bland annat den offentligt upphandlade skärgårdstrafiken i Stockholm och Göte-

till detta är förhandlingarna om löner.

I praktiken styrs lönebildningen i Sverige i stor utsträckning av de lönenivåer som avtalas för exportindustrin. Tanken är att vår exportindustri ska vara löneledande och sätta ett märke som övriga avtalsområden ska hålla sig till. Principen upprätthålls genom att de medlare som utses vid risk för arbetskonflikter håller sig till märket i sina medlingsuppdrag. För industriavtalet finns också särskilda opartiska ordföranden (Opo) som träder

met, som om det vore fråga om en avtalad löneglidning. Vår uppfattning är, naturligtvis, att åldersuppflyttningarna inte på något sätt ska avräknas, eftersom de inom ramen för ett tarifflönesystem ger kompensation för ökad skicklighet och erfarenhet.

Allt detta har nu lett till att i stället för att få ett nytt skärgårdsavtal har Almega sagt upp (vissa av) de gamla avtalen. Det är ju inte meningen att avtalsförhandlingarna på detta sätt ska leda till, om än tillfälligt, kollektivavtalslöst tillstånd.

Förhandlingsarbetet har alltså hittills gått åt fel håll. Det som nu måste till är att onödigt barlast i form av modeller för löneglidningsberäkningar kastas över bord och konstruktiva förhandlingar återupptas. Annars infinner sig ju frågan:

Hur svårt kan man egentligen få göra det för sig?

VÅR UPPFATTNING ÄR, NATURLIGTVIS, ATT ÅLDERSUPPFLYTTNINGARNA INTE PÅ NÅGOT SÄTT SKA AVRÄKNAS FRÅN LÖNEUTRYMMET, EFTERSOM DE INOM RAMEN FÖR ETT TARIFFLÖNESYSTEM GER KOMPENSATION FÖR ÖKAD SKICKLIGHET OCH ERFARENHET.

borg. Man kan ju tycka att två ansvarskännande organisationer som SBF och Almega borde kunna hitta balanserade kompromisser. Alltså – hur svårt kan det vara? Vi har yrkanden om till exempel ökad samordning av de olika skärgårdsavtalen, medan Almega vill att parterna ordentligt undersöker vad som menas med individuell lönesättning. Det ska väl inte vara omöjligt att göra ett avtal av detta?

Omöjligt är det säkert inte – skam den som ger sig – men förhandlingarna går definitivt inte framåt i någon överljudsart. Snarare verkar vi ha hamnat i ett krökt rum och återvänt till startpunkten. Skälet

in när parterna inte själva kan träffa avtal. Eftersom industriförhandlingarna nu befinner sig i detta slutskede spekuleras det i fackpressen att årets industrimärke kommer att hamna på drygt två procent när det gäller höjning av löner beräknat i årstakt.

En berättigad fråga är ju då varför parterna i skärgårdsförhandlingarna inte helt enkelt kan ta ut kursen efter industrimärket och försöka ro i land ett kollektivavtal? Skälet till detta är att vi och Almega ser på det befintliga kollektivavtalet på helt olika sätt. Enligt Almegas uppfattning ska värdet av åldersuppflyttningarna i lönetarifferna avräknas från löneutrym-

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 www.ssrs.se.

Du kan också ringa 077-579 00 90.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET



sjöbefälen Nr2

- 04 Förhandlingar i Viking Line
Förhandlingarna har ajournerats till den 22 mars 2013
- 05 Förste vice ordföranden har ordet
Jörgen Lorén har fortsatt synpunkter på Försäkringskassan
- 06 Utebliven middag föreningsrättskränkning
Att uteluta organiserade från middag var kränkning, anser AD
- 08 Styrelseledamoten som trivs ombord
Håkan Mannbrink är befälhavare i sin barndoms farvatten
- 10 Norska fartygsbefäl med goda LO-relationer
Men Maskinistförbundet har valt en annan väg
- 12 Gasdriftens historia
Innovatörer med gasdrift år 1911 bör räddas ur glömskan
- 14 Svavelfuskare ska avslöjas
Flygburen metod tas i bruk inför skärpta svavelregler 2015
- 18 Skickliga sjöfolksfotografer
Prisbelönda bilder från Nordiska fototävlingen för sjöfolk 2012
- 20 Ugandier utelämnade åt vattnets makter
Bristande säkerhet medför att 5 000 drunknar i Uganda varje år
- 24 Från teknik i maskin till teknik på dansgolvet
Pensionerade Erik Koitrand har fått dansen till huvudintresse
- 26 Olustig kriminalitet i färjor
Men Östersjörederierna försöker bekämpa våldtäkter ombord

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 2 Utgivningsdag 19 mars 2013

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

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2013

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

Framsidesbild "Fotografen har med en blandning av folk i arbete, natur och stämningsfullt ljus, fångat ett ögonblick på ett vinnande sätt." Så löd juryns motivering till första priset i den nordiska fototävlingen för sjöfolk, här beskuren. Foto Gudmundur St. Valdimarsson.

TS-kontrollerad upplaga 8 800 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

MANUSSTOPP 2013

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

Intensiva förhandlingar i Viking Line

Sjöbefälsföreningen och Seko har sedan strax före jul förhandlat med Viking Line AB om rederiets förslag till åtgärder mot den dåliga lönsamheten. TEXT BENKT LUNDGREN

STOCKHOLM MARS 2013

Den 13 december i fjol gick Viking Line AB ut med ett personalmeddelande om att flagga ut ett av rederiets fartyg till Estland. Någon förhandsinformation hade inte gått ut till sjöfacken, varför SBF och Seko omedelbart begärde en skadeståndsförhand-

ling för bristande information enligt Medbestämmandelagen (MBL).

En sådan förhandling ägde rum i Mariehamn veckan före jul. I samband därmed begärde SBF en fullständig rapport om rederiets intentioner vad gällde flagga och personalpolitik.

Den 20 februari hade Viking Line och sjöfacken informationsmöte enligt MBL 19 §. Den information som gavs där gick sedan ut även i ett personalmeddelande den 25/2 och innefattade att rederiet avser att placera *Viking XPRS* under estnisk och *Rosella* under finsk flagg.

En sådan åtgärd skulle medföra en omfattande arbetsbrist, vilket föranledde Viking Line att kalla facken till en ny förhandling, denna gång enligt MBL 11 §. Dessa förhandlingar inleddes den 4 mars och har ajournerats till fredagen den 22 mars. **BL**

Sjöfartspolitik, utbildning och pensionsfrågor

SBF/SBF-O:s nyvalda föreningsstyrelse behandlade på sitt första ordinarie sammanträde den 12–13 december 2012 bland annat följande:

- **Mobbning vanligt problem.** En enkätundersökning gjord av några Chalmersstudenter redovisades. De hade undersökt varför sjömän väljer, stannar i och lämnar yrket. En anmärkningsvärd detalj är att en ganska vanlig orsak till att folk lämnar yrket är mobbning.
- **Sjöfartspolitik.** Kontakterna med de andra parterna och med regeringen redovisades. En kritisk punkt är kravet på sociala avgifter för anställda i tredjelandsfartyg. Det går enligt SBF:s åsikt att ta bort, men det stöter på juridiska svårigheter i kanslihuset. 20 augusti 2013 är det kritiska datum före vilket ett beslut måste fattas.
- **Ökande rekryteringen ökar arbetslösheten.** Arbetsmarknaden har trots utflaggingarna inte försämrats så mycket. Bland nyexaminerade med klass V märks en viss ökad arbetslöshet, men huvudorsaken till detta är den ökade rekryteringen till befälsutbildningen som skedde för ett par år sedan.
- **Pensionsförhandlingar.** SBF och arbetsgivarna har under en längre tid förhandlat om ändringar i ITP-Sjö-planen. Det är nödvändigt med förändringar för att pensionsfonden över tid ska räcka till pensioneringar före 65 års ålder. Parterna står mycket nära varandra, men det återstår en hel del förhandlingar med försäkringsbolagen.
- **Intendenturbefäl blir manskap.** En tendens i rederier med intendenturbefäl är att tjänsterna görs om till manskapsjobb av kostnadsskäl. Styrelsen beslöt att ta tag i detta problem och att SBF ska verka för ett enhetligt system för vad som är intendenturbefäl.
- **Allandia.** Ålandstrafiken med *M/S Birger Jarl* fortsätter, men under lågsäsong går fartyget bara varannan vecka.

- **Förkortad utbildning avvisas.** SBF motsätter sig med stöd av Seko ett Chalmersförslag om att förkorta utbildningstiden för att uppnå behörighet enligt klass VII.
- **Försäkringskassan på nordisk nivå.** Nordiska Maskinbefälsfederationens sekretariatsmöten har ett speciellt tema. Rapport gjordes från senaste mötet, där temat varit Försäkringskassan. Likheter och olikheter i sjuklöne- och föräldraledighets- samt pensionsregler diskuterades.

Dessutom diskuterades naturligtvis förberedelserna inför avtalsförhandlingarna med Sarf och Almega.

Mötespunkten Viking Line redovisas i separat artikel här ovan.

Medlemsmöten

I april hålls medlemsmöten följande tider och platser:

STOCKHOLM

måndagen den 8 april kl 16.00
Katarina sjöfartsklubb, Glasbruksgatan 2

KALMAR

tisdagen den 9 april kl 16.00
Calmar Stadshotell, Stortorget 14

MALMÖ

onsdagen den 10 april kl 18.00 (obs! tiden)
Elite Hotel Savoy, Norra Vallgatan 62

GÖTEBORG

torsdagen den 11 april kl 16.00
Hotell Barken Viking, Gullbergskajen

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

Försäkringskassan – eländet fortsätter

GÖTEBORG MARS 2013

Måste bara fortsätta det inlägg jag skrev i SB nr 1/2013 angående sjukskrivningar och rätten till sjukersättning. Eländet bara fortsätter. Givetvis är jag enig med politiker om att det tidigare systemet var "sjukligt". Men politikerna kan inte ha menat att skapa ett system som är så människofientligt som det nuvarande. Sjukdomsbild och sjukdomar påverkar människor olika, eftersom vi är olika.

Sedan förra numret har jag åter blivit involverad i en rehabiliteringsprocess. Den medlem det nu handlar om har råkat ut för en form av skada på halskotan, vilket innebar att operation var nödvändig. Dock så fungerade sjukvården ej som det var tänkt med vårdgaranti etc. Medlemmen fick kämpa sig till en operation, och först efter 10 månader utfördes denna, varvid titanskruvar applicerades i nackkotan för att personen ska kunna återgå i arbete samt givetvis till ett friskt liv. Om operationen hade utförts långt tidigare, så hade vi givetvis haft återgång i arbetet före de 364 ersättningsdagarna. Nu har första arbetsprövningen gjorts till 25 procent, och ett program för en återgång till 100 procent är planerad. Vi räknar med att medlemmen ska ha uppnått målet till början av juni detta år.

Myndigheterna ger olika budskap

Sjuk kan man givetvis bli på annat, som när nu Försäkringskassan i sin gudomliga vishet har en handläggare skapad av urtypen av byråkratgener. Denne drar in sjukersättningen och hävdar att medlemmen ska söka arbete, fastän vi ser att det finns en ganska snar återgång i tjänst. Dessutom är den längre sjukskrivningen inte orsakad av den enskilde individen. I det läget blir det ju lätt för den drabbade att ge upp och bli sjuk av psykosociala skäl. Vid första besök på arbetsförmedlingen meddelar de att med-

lemmen får säga upp sig för att kunna söka arbete, och a-kassan säger att det finns inget underlag att få a-kassa i den situation som personen nu befinner sig i. Således ges olika budskap från de olika myndigheterna, och a-kassan är inte med på banan alls. En annan del i detta ärende handlar om rätten att söka ersättning på s k fortsättningsnivå. Där hävdar nu Försäkringskassan att sjöfolk inte har rätt till detta, men enligt de uppgifter jag fått så är detta fel. Hur som helst, så betar sig många med makt i frågor som rör sjukersättning, arbetsförmedling och a-kassa som domare över de människor som blivit drabbade, och det handlar alltid om att fälla de människor som är svaga och sköra. I stället för att bli hjälpta, så blir de utkastade från trygghet och förståelse för att antingen kunna återgå i tjänst eller bli hjälpta vidare i livet och då till ett värdigt liv, vad det än manne bli.

Amatördoktorer

Om man hade en mer förstående och flexibel handläggning, där Försäkringskassans amatördoktorer som sitter backstage och aldrig träffar patienterna tog sitt uppdrag på allvar, då hade vi säkert sparat miljarder i effektivare handläggning, bättre rehab och en större empati för de människor som tyvärr drabbas av sjukdom. Men då lär det väl bli lite handläggare och Försäkringskassedoktorer arbetslösa, och vem skulle vilja anställa dem? Förresten, har ni varskott Försäkringskassan om ni ska dö före eller efter lunch? Snacka om sjuk byråkrati och sjukt system. Ändra och gör det nu!

JÖRGEN LORÉN
1: E VICE ORDFÖRANDE

Sarf-förhandlingarna avvaktar industrimärket

Efter att SBF presenterade sina avtalskrav för Sjöfartens arbetsgivareförbund (Sarf) strax efter årsskiftet har egentligen inget hänt på detta avtalsområde. Det beror på att arbetsgivarsidan menar att den lönenivå som avtalas för exportindustrin ska vara styrande för lönerna på storsjöområdet. Eftersom förhandlingarna om industriavtalet nu börjar gå in i ett slutskede är det troligt att det s k lönemärket snart kommer att vara klart. Förhandlingarna med Sarf kommer då att återupptas.

Ny dödsolycka vid livbåtsövning

Den 10 februari inträffade åter en svår olycka i samband med en livbåtsövning. Från kryssningsfartyget *Thomson Majesty*, som låg i hamn i Las Palmas på Kanarieöarna, skulle livbåten firas ned med åtta man ombord. Cirka 20 meter ovanför vattenytan brast plötsligt en vajer, och livbåten störtade i vattnet. De ombordvarande hamnade under båten. Fem av dem omkom, och övriga tre skadades.

– Fler människor dör i samband med livbåtsövningar än vad som räddas av livbåtarna. Därför borde övningarna handla om att höja och sänka livbåtarna, inte att om att få ner folk i dem, säger Andrew Linington från befälsfacket Nautilus.

Middagsbjudning blev föreningsrättskränkning

Kan det faktum att en arbetsgivare bjuder anställda på middag, dock med uteslutande av de fackligt anställda, vara föreningsrättskränkning? Middagen ägde rum på fritiden. Arbetsdomstolen tog upp målet tidigare i år och besvarade frågan med ja. Stig Gustafsson redogör för detaljerna i målet.

STOCKHOLM JANUARI 2013

Är det föreningsrättskränkning när ett företags inbjudan till middag gäller alla utom de som är fackligt anslutna? Arbetsdomstolen (AD) har nyligen haft att ta ställning till den frågan.

Fackligt organiserade har ett speciellt skydd i lag mot bland annat uppsägning på grund av sitt fackliga engagemang. Redan i 1936 års lag om förenings- och förhandlingsrätt fick medlemmar i facket och fackligt aktiva detta särskilda skydd. 1936 års lagregler återfinns idag i oförändrad form i Medbestämmandelagen (MBL). Skyddet för de som har ett fackligt uppdrag förbättrades 1974 ytterligare genom lagen om fackliga förtroendemän.

Viktigt med starkt skydd

Med föreningsrätt avses i MBL en rätt för både arbetsgivare och arbetstagare att tillhöra en arbetsgivar- eller arbetstagarorganisation, att utnyttja medlemskapet och att verka för organisationen eller för att sådan bildas. En föreningsrättskränkning föreligger bland annat om någon på arbetsgivarvidtar en "åtgärd" till skada för någon på den andra sidan för att denne har utnyttjat sin föreningsrätt. Som exempel från AD:s praxis kan nämnas: vägran att ge en arbetstagar normal befördrag, erbjudande om löneförhöjning eller fortsatt anställning på villkor att arbetstagar inte är fackligt ansluten, dåligt betyg på grund av facklig tillhörighet, indragning av kafferaster för fackligt organiserade. Men den vanligaste formen av en åtgärd är uppsägning.

Skyddet för föreningsrätten är och ska

vara starkt. I föreningsrättsmål har därför arbetstagarparten en starkare ställning än vanligt beroende på att AD tillämpar en bestämmelse om sk omvänd bevisbörda. Arbetstagarparten eller facket behöver inte kunna bevisa att en föreningsrättskränkning förekommit. Det räcker att arbetstagarparten kan göra det sannolikt att en kränkning skett. Därefter är det arbetsgivarens sak att styrka att han haft anledning att oberoende av föreningsrättsfrågan till exempel säga upp en arbetstagar. Utan denna regel skulle det vara betydligt svårare och i många fall omöjligt för facket eller en arbetstagar att vinna föreningsrättsmål i AD.

Kränkande formuleringar

Bakgrunden till AD-fallet om middagsbjudningen var att de anställda i ett verkstadsföretag informerades genom ett anslag i företagets lokaler om att det skulle hållas en middag med efterföljande biljardspel. I inbjudan angavs uttryckligen att den gällde för alla utom de 18 som var fackligt anslutna till fackförbundet Metall. Förbundet ansåg att redan formuleringarna i inbjudan utgjorde en kränkning av förbundet och medlemmarna. Metall begärde därför förhandling och försökte få arbetsgivaren att avstå från den ytterligare kränkning som det innebar att genomföra middagen. Enligt förbundets uppfattning borde företaget senast i samband med den lokala förhandlingen blivit uppmärksammat på att det var en föreningsrättskränkning. Företaget hade trots vetskapen om detta beslutat att betala middagen. Åtminstone därigenom hade företaget gjort sig skyldigt till föreningsrättskränk-

ning, ansåg förbundet. Metall krävde skadestånd både till medlemmarna och till förbundet.

Företaget hävdade att varken inbjudan eller betalningen utgjorde en åtgärd i MBL:s mening. Det har inte heller förelagat något föreningsrättskränkande syfte från företagets sida, trots att företaget redan innan middagen gick av stapeln hade förstått hur inbjudan var formulerad. Företaget hade inte formulerat inbjudan – detta hade gjorts av en anställd som inte var företrädare för företaget.

Kränkande att ändå betala middagen

AD konstaterade i sin dom att den anställda som formulerat inbjudan inte hade en sådan ställning att han företrädde företaget som arbetsgivare. Detta innebar att den anställdes agerande såvitt det gällde inbjudan inte var en åtgärd som hade vidtagits av företaget som arbetsgivare och därmed inte föreningsrättskränkande.

Den fråga som AD därefter tog ställning till var om företaget gjort sig skyldigt till föreningsrättskränkning genom att vidhålla sin uppfattning och betala för middagen, trots att förbundet i förhandlingar krävt att även deras medlemmar skulle bjudas in. Här gav AD Metall rätt och konstaterade att arbetsgivaren kränkt de 18 arbetstagararnas föreningsrätt genom att utesluta dem från en förmån just för att de var fackföreningsmedlemmar. Åtgärden var även ett intrång i förbundets verksamhet.

Dyr middag för arbetsgivaren

Företaget dömdes att för föreningsrättskränkningen betala ett skadestånd om 5 000 kronor till var och en av de 18 arbetstagararna och 20 000 kronor till förbundet. Dessutom ålades företaget betala fackets rättegångskostnader med 141 851 kronor.

Summa summarum: Middagen blev avsevärt dyrare än vad arbetsgivaren ursprungligen kalkylerat med, och de 18 metallmedlemmarna kan kosta på sig en furstlig middag för det skadestånd de fick. **S G**

MLC 2006 causes trouble

Double cabins, noise and daylight that cannot be shut out. A new study from the University of Cardiff in Great Britain shows that the merchant fleet of the world faces major challenges.

NORRKÖPING FEBRUARY 2013

At August the 20th the Maritime Labour Convention (MLC) will enter into force. MLC covers 37 binding conventions and about as many recommendations, with a number of requirements for conditions on board. All major vessels in international traffic must be certified.

– Several ships in this report would not be approved at a certification, says Mikael Andersson, work environment officer at the Swedish Transport Agency.

Some more than 1 500 officers and ratings, the majority from the Philippines and China, participated in the investigation, funded by the Lloyd's Register Educational Fund.

Hot, noisy and vibrating

They described the ships where they last had served. The questions in the surveys focused on residential- and leisure environments. There were a number of deficiencies, despite the fact that the ships were younger than the average of the merchant fleet of the world.

14 per cent of the employed shared cabins, a quarter of them had common bathrooms, one out of ten had no daylight in the cabin and seven per cent could not shut it out. 40 per cent could not regulate the temperature in the cabin, and many found it difficult to sleep because of noise and vibrations.

– Sometimes the crews must serve on these ships up to nine months. This is not human, says Mikael Andersson.

Hard for vegetarians

The new convention introduces demands on single cabins with daylight for every ship except large cruise ships and certain special vessels. These constructional demands are valid, however, only for ships laid down after the date MLC will enter into force. Other rules, however, must be

fulfilled, even on existing ships, for example access to special diets. The crewmembers who out of religious reasons request a special kind of food must have their wishes fulfilled.

– This demand probably considers the many Muslims who work at sea. The employees have, on the other hand, no right to demand special diets of other reasons, for instance if they are vegetarians or lactose intolerant, says Mikael Andersson.

Seamen want to send e-mail

The Cardiff study also examined the crews opportunities to communicate with the outside world. Almost all had their own mobiles, but there were often problems with the coverage. Every fifth seaman was not allowed to use the telephone of the ship, and the access to e-mail was limited. 40 per cent of the seamen had no possibility at all to use e-mail, while 30 per cent had to pay to send e-mail.

– Access to e-mail and telephone is no demand, according to the new convention. But I think the shipowners out of self-preservation should have internet and other possibilities to communicate with the outside world on their ships. Otherwise it would be hard for them to find any seamen to hire in the future, says Mikael Andersson.

No big Swedish problem

Among senior officers 80 per cent stated that they were stressed at work, and the proportion was almost equal among junior officers. The possibility to get rest was at the same time limited, not least because of high levels of noise and vibrations in the cabins. More than 60 per cent of the seamen were bothered by noise and vibrations, and only 20 per cent felt that they had a good sleep on board.

– According to the convention one

should take into consideration the levels of noise and apply the limits of IMO, says Mikael Andersson.

He believes that Swedish shipowners don't have to be worried. They already fulfil the demands of the convention. Sweden was, in addition, one of the first 30 countries to approve the convention and that gives an advantage.

– These first countries get an extra year. The first year only bulk carriers and passenger ships must be certified. Other ships may be approved the following year.

Countries with big registers, who ratified the convention late, have a comprehensive work up until August 20. Kjetil Kåsamoen works with the convention at the classification society Det Norske Veritas (DNV).

– A total of between 40 000 and 60 000 ships will be certified. Later this will be really tough.

Exemption not recommended

It is rarely difficult to build single cabins with daylight on conventional merchant ships, and large cruise ships are exempted from the demands. Kjetil Kåsamoen thinks, however, that certain staff dense special ships may have problems.

– SPS, Special Purpose Ships, are also exempted from demands on single cabins and daylight in the cabins. But to be classified as SPS they must be built according to IMO's rules to SPS, and this is far from always the case. Sometimes it will be necessary to build an extra deck to fit in all cabins, and this is of course significantly more expensive.

Kjetil Kåsamoen considers ships built in large series with the last laid down after August 20 also are problematic.

– There can be trouble if there are approved drawings which do not fulfil the requirements of the convention. You should think carefully before submitting an application for exemption. There can be difficulties if you want to sell or flag out the ships.

This is a translation of the articles on the pages 16–17.

Håkans rötter går aldrig ur

Någon sjömansbakgrund i släkten har inte Håkan Mannbrink. Men skärgårdsbåt åkte han dagligen under barnåren på Tynningö, och den miljön etsade sig fast. Så trots att han bara är 44 år har han gått ”den långa vägen”, jobbade tre år som manskap och gick sedan det treåriga sjökaptensprogrammet i Kalmar. Sedan kongressen är han ordinarie i föreningsstyrelsen.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

SKÄRGÅRDEN FEBRUARI 2013

Håkans entusiasm för arbetsplatsen går inte att ta miste på. Han älskar verkligen sitt jobb som befälhavare i *Dalarö*, och antagligen skulle han under alla omständigheter ha hamnat i trafiken i Stockholms skärgård. Där åkte han dagligen som passagerare under skolåren.

Men efter att ha gått DU-linjen med sjömansinriktning och fått ut matrosbehörigheten provade han som så många andra alla möjliga arbetsplatser; Wallenius, Sealink, Thun. Han provade även på att köra båt redan då.

– Jag körde en hel del taxibåt, vilket inte kräver så hög behörighet, berättar han.

Det var där han träffade sin nuvarande sambo Marina, som var chefs dotter och ibland jobbade på kontoret. Och ja, han har genom åren fått en hel del skämtsamma kommentarer om hennes namn,

men det är **inte** därför han valt henne till livskamrat!

Fick jobb trots kärva tider

Efter tre år som matros tyckte han det var dags för sjöfartshögskolan. Timingen var kanske inte den bästa, och sånt vet ju ingen i förväg. När han fick ut sin sjökaptensexamen 1993 var arbetsmarknaden besvärlig (se faktarutan på nästa sida).

– Men jag hade tur genom att min äldre bror Göran, som också är sjökaptent, la ett gott ord för mig till ett jobb som andre styrman i en färja mellan Norge och Danmark.

Det var *Thor Heyerdahl* (ex *Nord Estonia*, ej att förväxla med katastroffärjan året därpå), som just då chartrades ut av Nordström & Thulin till Larvik Lines.

(SB:s reporter har ett lustigt minne från det fartyget två år tidigare. Då åkte jag till Tallinn på en ren privatresa, men som nyanställd på dåvarande SMBF hälsade



jag ändå på medlemmarna ombord och tog några bilder. Jag minns ännu att tjejen bakom informationsdisken såg frågande ut, när jag ville hälsa på i maskin. Det var tydligen inget vanligt önskemål från en passagerare!)

Fyra olika arbetsgivare i samma jobb

Den lyckade starten som befäl bidrog till att Håkan alltid har haft jobb, men under ganska många år fick han hoppa mellan olika vikariat. Han var bland annat i *Sunnanvik*, åkte med SOL-båtar till Medelhavet och med *Nord Neptunus* över både norra och södra Östersjön.

Säsongsvis jobbade han även i skärgårdstrafiken, och år 2000 fick han tillsvidareanställning där.

– Men jag är inne på fjärde arbetsgivaren på samma jobb, berättar han. Det är Stockholms Sjötrafik – då landstingsägt –, Rederi AB Värmdö, Skärgårdsvind AB och nu åter Stockholms Sjötrafik, fast nu är det privatägt.

Sedan ett par år läggs skärgårdstrafiken ut på upphandling, och nästa ska vara klar senast 1 oktober i år. Landstingsägda Waxholmsbolaget har ett övergripande ansvar, men envisa rykten gör gällande att bolaget ska avvecklas, dock med bibehållande av landstingets översyn.

Inte ekonomiska skäl som styr

Håkan sticker inte under stol med vad han anser om privatiseringen.



Foto Stockholms Sjötrafik

– Den görs av ideologiska skäl, inte ekonomiska, säger han. Ett privat rederi vill ju göra vinst på verksamheten, annars är det ingen som vill hålla på med det. Så jag förstår inte hur man kan få det billigare genom upphandling.

– Ett visst lobbyarbete finns med i bilden. Privatägda Strömma beklagar sig över att landstingssubventionerade båtar tar ombord även turister, men det gör ju bussarna och t-banan också! Och subventionen är egentligen bara för de fastboende i skärgården. Jämför med färjetrafiken i Ålands skärgård, som är gratis för alla utom för de som tar med sig bil.

Det var upphandlingarna som förde in Håkan på det fackliga. Han blev aktiv i Waxholmsbolagets klubb och ombud på SFBF:s kongress 2009, där han blev vald till styrelsesuppleant. Sen blev det extra kongressen 2011 och kongressen i fjol, där han valdes till ordinarie styrelseledamot.

Dialog mellan befälskategorierna

Samgåendet var självklart för honom. Han har aldrig haft några problem med relationen till maskinbefälet. Däremot har han velat sätta sig in i de maskintekniska problemen.

– Jag har alltid månat efter gott samarbete mellan alla ombord, säger han.

Håkan jobbar i törnar om fyra till sju dagar. I motsats till uteseglare kan han alltså vara hemma varannan helg, men han konstaterar som andra sjömän med hemmavarande barn:

– Man är borta mycket men samtidigt mer delaktig i föräldrarollen.

Hemma blir det mycket umgänge med döttrarna Agnes, 13, och Irma, 8. De har alltså fått namn som var populära vid förra sekelskiftet (reporterns mormor hette Agnes) – och åter blev det 100 år senare. I familjen ingår även unghunden Milou, som namnet till trots **inte** är foxterrier utan en korsning mellan cockerspaniel och pudel. I övrigt ägnar sig Håkan åt motion och modellbåtsbygge.

Ett tag flyttade familjen till Håkans barnomsö Tynningö. Som förälder blev han dock inte lika entusiastisk över den dagliga passningen av båtarna, så när Agnes skulle börja skolan flyttade de in till Vaxholm.

Men skärgården är verkligen hemma för honom.

– Jag har förresten trivts på alla båtar jag varit i, säger han.

Och som en kuriositet i dag kan konstateras att han sedan utmönstringen 1987 enbart arbetat i svenskflaggade fartyg. **B L**



Liksom flera av de senaste vintrarna har skärgårdsbåtarna i år haft mycket is att tampas med. Men i de allra flesta fall kan de vara sina egna isbrytare, berättar Håkan Mannbrink.

Långtgående utflaggningsplaner

Det förtjänar i dessa tider av rekordartad utflaggning att påminna om den kritiska situation för svensk sjöfart som rådde i mitten av 1990-talet och kulminerade 1997. Sjömansskatten skulle avskaffas, och något permanent sjöfartsstöd existerade inte. Sjöfolksförbundet, från 1992 Seko Sjöfolk, motsatte sig bestämt alla tankar på att avtalsvägen minska bemanningskostnaderna. Logiskt nog planerade flera rederier utflaggning av hela sin verksamhet inklusive kontoren, och det påstods att det i vissa fall handlade om timmar snarare än dagar. Det som den gången stoppade en närmast total utflaggning var partsorganisationerna, som slöt TAP-avtalet. Fyra år senare spikade riksdagen ett permanent sjöfartsstöd. Både TAP-avtalet och sjöfartsstödet finns kvar. Ändå har antalet svenskflaggade fartyg minskat med 30 procent under de senaste fyra åren.

Norska fartygsbefäl kan bli LO-medlemmar

Sedan 15 år tillbaka har Norsk Sjöoffisersforbund (NSOF) ett formaliserat samarbete med norska LO. Nu är frågan om detta ska utvecklas till att bli ett fullvärdigt medlemskap. Det andra befälsförbundet, Maskinistförbundet, har dock valt en annan centralorganisation. TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

NORGE FEBRUARI 2013

Frågan om NSOF ska gå in i LO som fullvärdig medlem har diskuterats under hela fjolåret. Styrelsen i NSOF går in för det, och bland medlemmarna finns det också en positiv attityd. Det är erfarenheterna från de många medlemsmöten som hållits under det senaste året.

Medlemmarnas svar kommer att bli helt avgörande för hur förbundet ställer sig i denna fråga. För ett LO-medlemskap krävs det att två tredjedelar av medlemmarna svarar ja. I början av maj väntas det slutgiltiga svaret föreligga.

SB: Vilka fördelar har NSOF av ett LO-medlemskap?

– LO är en mäktig institution, som kan ge oss som befäl större inflytande på den sjöfartspolitik som Norge ska föra vidare, säger Hans Sande, verkställande direktör i NSOF. Genom ett medlemskap i denna organisation kan det bli lättare för oss att få gehör för våra krav och behov.

– Det är krävande att de maritima ramvillkoren är till diskussion vid utarbetandet av statsbudgeten varje år, det skapar otrygghet och osäkerhet i planeringen för näringen.

SB: Vilka är de frågor som du tror

kan bli lättare att driva genom LO?

– Vi har en rad viktiga krav som vi redan nu vet att LO vill driva för oss. Det handlar om refusionsordningen, alltså nettolön. Vi vill att den lagfästes och att taket tas bort. Dessutom vill vi arbeta mot social dumpning. Allt fler norska och utländska fartyg seglar i dag med billig utländsk arbetskraft mellan norska hamnar. När lönen för många ligger på 20 procent av norsk nivå, så är det tal om social dumpning.

Utbildningen släpar efter i standard

– Det är också viktigt att förbättra den maritima utbildningen, fortsätter Hans Sande. Norge har en av världens allra mest moderna handelsflottor, men sjöfolkens utbildning haltar kraftigt efter på en del håll. Utbildningens innehåll måste reflektera den nivå som fartygen håller. Det finns för närvarande 22 maritima skolor i landet. Många av dem är utmärkta, men på vissa skolor behöver nivån lyftas.

SB: LO tillhör ju arbetarrörelsen, där bland annat Arbeiderpartiet ingår. Hur tror du de borgerliga medlemmarna i NSOF ser på ett medlemskap i LO?

– LO har ingen stadgemässig anknytning till Arbeiderpartiet, men de har ett formaliserat närings- och samhällspolitiskt samarbete. Trepartssamarbetet mellan myndigheter, arbetsgivare och arbetstagare är en stabilt förankrad modell i Norge. För oss är det inte någon ny politisk orientering. Vårt förbund ska även i fortsättningen vara partipolitiskt neutralt.

– Vi kräver att så många som två tredjedelar av medlemmarna ställer sig positiva till frågan. Om vi bara hade krävt enkel majoritet, kunde detta ha lett till en splittning av förbundet. Och det vill vi inte ha.

Olika vägval av befälsförbunden

Sedan lång tid tillbaka samarbetar NSOF med Det Norske Maskinistforbund (DNMF) i "De samarbejdende organisasjoner" (DSO). DNMF har dock valt att i stället gå in i akademikerorganisationen Unio. I nästa nummer av SB redovisas DNMF:s uppfattning om det centrala fackliga samarbetet. **CK**



– Ett LO-medlemskap kan ge oss större inflytande på den sjöfartspolitik som Norge ska föra, säger vd Hans Sande i Norsk Sjöoffisersforbund.

Martin fick 60 000 kronor för avloppsrening med is

Kemikalierna som skulle hålla vakuumsystemet rent fungerade dåligt. Men matros Martin Persson fick en idé: kanske skulle det fungera med vanlig is? Det gick över förväntan och i fjol belönades han av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för sin uppfinning.

Vakuumsystemet ombord på M/S Finnclipper krånglade ofta. Nästan varje vecka blev det stopp i rören och att hitta och lösa propparna var en tidskrävande uppgift.

– Vi prövade olika sorters kemikalier för att hålla rent. En del var frätande och andra innehöll syra, men inget fungerade riktigt bra och man fick fläckar på skor och kläder när det stänkte, säger Martin.

En kväll satt han och tittade på ett matprogram på teve där det blandades isklirrande drinkar. Plötsligt slog det Martin att krossad is kanske skulle fungera för att göra rent i fartygets vakuumsrör. Dagen efter prövade han idén på en del av systemet. Det visade sig vara helt rätt metod. – Jag trodde aldrig att vi skulle få så bra resultat så snabbt. När man häller i kemikalier rinner de bara rakt ner, men isen fyllde ut och kom åt i alla krökar och hela röret blev rent, säger Martin.

”När isen samlas blir det kallt utanpå röret. Då vet vi vart stoppet sitter”

Snart beslutade besättningen i samråd med rederiet att skippa kemikalierna och övergå till enbart is för vakuumsrengöring på Finnclipper.

– När vi använde kemikalier rengjorde vi var fjortonde dag och det blev ofta stopp. Med isen räcker det med en gång i månaden och vi har sällan några problem däremellan, säger Martin.

Det har också blivit lättare att lokalisera stopp.

– Vi har flera långa rördragningar som går genom fartyget



Idén fick Martin från ett matprogram på tv.

och det kan vara väldigt svårt upptäcka vart en propp sitter. Men när isen samlas blir det kallt utanpå röret. Då vet vi vart problemet finns någonstans och kan gå in och åtgärda det. Och när isen smälter efter en stund så rinner den bara iväg.

Martin säger att hans idé har minskat kemikalieåtgången på fartyget med cirka en kubik per år. Dessutom är isen enklare att hantera, betydligt miljövänligare och mindre hälsovådlig än de produkter som användes tidigare. En handfull is per toalett räcker för att hålla rören öppna och isen tas direkt från fartygets ismaskin.

– På mitt fartyg har vi använt isrening i ungefär två år nu och det fungerar väldigt bra. Jag hoppas att fler ska våga prova det.

Vill du vill veta mer om avloppsrening med is mejla till Martin martinpersson407@hotmail.com.



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2014

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivselen ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring inom däck maskin, eller intendentur eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Läs mer om vår belöningsverksamhet på www.sjomanshus.se.

GASDRIFT ANNO 1911

Flytande naturgas (LNG) som alternativ till diesel och tjockolja är ingen ny tankegång. En tidig applikation visades upp redan före första världskriget, framgår av denna historia om *Holzapfel I*. TEXT PAUL SANDERSON ÖVERSÄTTNING BENKT LUNDGREN

SOUTH SHIELDS FEBRUARI 1911

Utvecklingen av maritima framdrivnings-system framställs ofta som en rent logisk utveckling. Ringa eller ingen uppmärksamhet ägnas åt djärvheten och kreativiteten hos de begåvade ingenjörer och entreprenörer som drev sina egna idéer men utan någon framgång under sin tid.

Holzapfel I byggdes av JT Elteringham & Co i South Shields i norra England och sjösattes i februari 1911. Fartyget var världens första gasdrivna fartyg.

Historien bakom *Holzapfel I* började många år tidigare, när de två tyska bröderna Max och Albert Holzapfel började blanda marina målarfärger i ett skjul på ett varv i Tyneside-området. Det utvecklades till International Paint, en del av Akzo Nobel. År 1904 byggde deras firma en fabrik vid Felling-on-Tyne, med en kraftanläggning som använde gas från bituminöst stenkol. Under fem år sjönk kostnaden per indikerad hästkraft signifikant jämfört med en ångkraftanläggning.

Vid denna tid dominerade ångkraften den marina framdriften, även om sökandet efter alternativa kraftanläggningar var på väg. En stor nackdel med olja var att det inte fanns någon fungerande infrastruktur för bunkring av olja. Kol fanns däremot tillgängligt till stabilt pris.

Den möjliga applikationen till sjögång av den anläggning som användes i Felling-fabriken undersöktes noggrant och befanns vara värd att spinna vidare på.

Eldrift dyrare och tyngre

En stor stötesten var behovet av variabel hastighet och akterdrift. Det har sagts att flera misslyckade försök gjordes att konstruera en gasmotor med omkastning. Man undersökte alternativet eldrift för omkastning och manövrering vid låg hastighet, men det förkastades av kostnads-, vikt- och driftsäkerhetsskäl.

1909 byggdes demonstrationsfartyget *Föttinger Transformer* av AG Vulcan i den dåvarande tyska staden Stettin (nuvarande

polska Szczecin). Fartyget hade en experimentell hydraulisk kraftkonverteringsenhet (det var den som kallades Föttingertransformatorn), designad av professor Föttinger, och med en effektiv reduktionsgrad på 5,6:1 och omkastningsförmåga vid reducerad kraft.

Denna enhet svarade upp mot manövreringsproblemen för *Holzapfel I* och installerades i fartyget. Det exemplaret hade en reduktionsgrad på 3,75:1. Den var lättare, billigare, effektivare och säkrare än det elektriska alternativet.

Flera inblandade tillverkare

Företaget Power-Gas Corporation i Stockton-on-Tees designade och tillverkade de två samverkande gasgeneratorerna, som blev en tvillingenhet med en total effekt på 200 hästkrafter. De installerades på en gastät avsats en dryg meter ovanför kölen och omgiven av vattentäta skott. Tvillingaggregaten och deras framdelar utgjorde delar av skotten. Omedelbart akter om dem var förångarna och renarna placerade, vardera fyra meter hög och med 0,76 m diameter.

Gasgeneratorerna var försedda med manuell kontrollerade övertrycksventiler (blow-off pipes) att användas när maskinen stoppades, och flexibla rör användes för att lösa eventuella problem med läckage på grund av rörelser i skrovet.

Huvudmaskin var byggd av Hindley & Sons i Bourton. Det var en höghastighets (450 varv/minut) sexcylindrig vertikalmotor, 27,3 cm cylinderdiameter, 25,4 cm slag som gav en märkeffekt på 180 bromsande hästkrafter. För lågspänningstånds-systemet svarade sir Oliver Lodge.

Maskineffekten på 450 varv/minut kopplades till Föttingers transformator, där hastigheten minskades till 120 varv per minut för propelleraxeln.

Bunkerkapaciteten var 12 ton kol och bränsleförbrukningen 1,4 ton/dygn med en hastighet på 7,5 knop. I en rapport daterad januari 1912, när fartyget varit igång i ett år, hyllades projektet som en

succé. Även om gasanläggningen var tyngre än en oljedriven maskin med motsvarande kraft, var kapitalkostnaden för de två systemen lika. Driftkostnaden för det gasdrivna fartyget beräknades vara 40–60 procent lägre.

Ersattes med kolvångmaskineri

1913 byggdes fartygets maskineri av Hepple & Co, South Shields. Gasanläggningen ersattes av ett kolvångmaskineri med cylindrar på 40 och 80 cm diameter och 56 cm kolvslag. 1915 bytte *Holzapfel I* namn till *Luffworth* och tjänstgjorde bland annat för Anglo-American Oil Co.

I juni 1940 sänktes hon vid Brest, blev senare bärgad och uppbringad av Tyskland. Ed Halm & Co köpte fartyget med avsikt att reparera henne i Bordeaux, men arbetet kom aldrig i gång. Enligt knapphändig information blev hon åter sänkt i september 1944, denna gång vid Rochester. Slutligen blev hon 1949 bärgad och året därefter såld som skrot.

Arvet efter *Holzapfel I*:s begåvade ingenjörer och djärva entreprenörer bör åter undersökas.

Fartyget blev till i nordöstra England och var det första sjögående gasdrivna fartyget. Delar av maskininstallationen var utformad för att vara obemannad till sjöss, en detalj där man låg många år före andra fartyg. Det elektriska tändsystemet var ett tidigt exempel på vad som i dag betraktas som standardteknologi.

Föttingertransformatorn var verkligen en nyhet. Denna speciella marina utrustning utvecklades under de följande åren och användes i kombination med MAN:s dieselmotorer för att kraftigt minska vikten hos framdrivningsmaskineriet. Denna och andra viktminskande metoder möjliggjorde för Nazi-Tyskland att bygga "miniatyrslagskepp" som dubbelpropellerdrivna *Admiral Graf Spee*, troligen utan att bryta mot maxstorleken 10 000 ton, som fastställdes i Versaillesfreden. Den totala effekten från *Admiral Graf Spee*'s enheter var mer än 26 000 hästkrafter per axel.

Var *Holzapfel I* ett heroiskt misstag? Kanske, men kanske också ett som är värt att minnas.

Artikeln var ursprungligen publicerad i januari-numret av *Marine Engineers Review*.

Beställ genom att sätta in 100:- respektive 75:- på Sjöbefälsföreningens bankgiro 332-1478. Glöm inte att ange leveransadress samt modell och storlek på pikétröjan! Varorna levereras med post.



Svart pikétröja

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Finns i modellerna "Ladies" och "Unisex". Dammodellen är insvängd i midjan och liten i storlek, och finns i storlekarna S-XL. "Unisex" är rak i modellen och ordinär i storlek, och finns i storlekarna S-XXL.
Pris: 100:- inkl. frakt.



Svart ryggsäck

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Ryggsäcken har två fack, varav ett med innerfickor.
Pris: 75:- inkl. frakt.

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	Vecka
Praktisk kylteknik	2013	20, 22, 26

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	Vecka
Nyexaminering Kategori 1	2013	15, 21, 23, 24

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	Vecka
Omexaminering Kategori 1	2013	14, 15, 19, 21, 24, 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

Svavelfuskare avslöjas

Reglerna för svavelinnehåll i bränslet skärps 2015, men hur ska efterlevnaden kontrolleras? Forskare vid Chalmers har utvecklat en metod att mäta, vid fasta stationer eller med flyg. Nu gör svenska regeringen tummen upp.

TEXT AGNETA OLOFSSON FOTO BORIS SCHNEIDER

GÖTEBORG FEBRUARI 2013

Svenska regeringen har nämnt Chalmersprojektet IGPS, Identification of Gross Polluting Ships, i sin handlingsplan för sjöfarten. "Sverige ska verka för att IGPS blir ett led i en effektiv övervakning och tillsyn, framför allt för kontroll av svavelhalt i bränslen men även andra utsläpp till luft", står det i handlingsplanen.

I projektet har testflygningar skett utanför Belgiens kust och vid S:t Petersburg, utöver ett stort antal flygningar runt Sveriges kuster.

Frestande att fuska efter 2015

– Idag är svavelgränsen i bränslet en procent inom Seca, det är inte stor prisskillnad på det jämfört med högsvavligt. Men när gränsen blir 0,1 procent 2015 kan man tjäna hundratusentals kronor på att strunta i det och ta ett högsvavligt bränsle genom Seca, säger Johan Mellqvist, docent i optisk fjärranalys vid Chalmers som utvecklat metoden.

Seca uttyds Sulphur Emission Control Area, och detta område omfattar Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Förutom svavlet har det talats om gränser för kväveoxidutsläpp, NOx. Johan Mellqvist tror att något kanske händer på partikelsidan snart också. Alla tre föroreningar kan mätas med IGPS-metoden.

Flygmätningen går till så att planet flyger lågt, in i fartygets avgasplym, och en så kallad sniffer drar in gas som analyseras ombord. Eftersom koldioxidhalten anger hur mycket bränsle som används kan

kvoten mellan svaveloxider och koldioxid i avgaserna tala om halten svavel i bränslet.

Kväveoxiderna, som inte finns i bränslet utan bildas av luftens kväve vid förbränning i hög temperatur, ställs också i relation till mängden koldioxid. Då får man fram mängden NOx uttryckt i gram per kilowattimme. På liknande sätt gör man med partiklarna.

Med flyg kan ett stort antal fartygs avgaser mätas inom en kort tidsrymd. Men att flyga lågt ställer höga krav på piloten. Därför finns också optisk mätning ombord. En sensor mäter det dagsljus som studsar från vattenytan och tar sig igenom avgasplymen.

Resultatet blir ett mått på svaveloxider och NOx, men koldioxid kan inte mätas med den metoden. I stället använder man sig av AIS och finska modelldata som finns om enskilda fartygs koldioxidutsläpp i olika hastigheter.

Flygplan som ska användas för mätningar måste byggas om för ändamålet och certifieras. Ett sådant plan ska vara färdigt i augusti och är stationerat i Roskilde i Danmark.

Fasta stationer mäter automatiskt

Även om mätningarna med flyg är kostnadseffektiva, så är de dyra på grund av planet driftskostnad. Billigare är fasta mätstationer. På Älvsborgs fästning i Göteborgs hamninlopp finns en sådan.

Den drar in prover från avgasplymer som blåser över ön från passerande fartyg, vid rätt vindriktning. Sniffen gör samma sak som vid flygmätningar, bortsett

Med flyg kan avgaserna från flera fartyg mätas på kort tid. Här en flygning mellan Danmark och Tyskland i ett tyskt forskningsplan.

från att ingen operatör behövs. Allt sker automatiskt.

Göteborgs Hamn har ett frivilligt svavelkontrollprogram. Fartyg som kör med 0,1 procent svavel i bränslet i hamnen ut till Vinga får en lägre hamnavgift. Ett 40-tal fartyg deltar, och Chalmersforskarna kontrollerar efterlevnaden vid stationen på Älvsborgs fästning sedan 2012.

Svavel i bränslet bildar partiklar i avgaserna som kan skada människors luftvägar. Det är det största problemet med svavelutsläpp numera.

Den obemannade mätstationen är inbyggd i en gul vattentät låda, stor som ett kylskåp, och Johan Mellqvist ser möjligheter att placera sådana lådor på platser som Öresundsbron, Stora Bältbron och vid Kielkanalen.

Nackdelarna är samma som för farkameror längs vägar. Om man känner till att det finns en mätstation så kan man byta bränsle när man passerar den.

– Men ett kylskåp på 60 till 70 kilo kan flyttas snabbt.

Mätningarna, fasta eller med flyg, kan ge politiker ett diskussionsunderlag. Det kan handla om vissa flaggstater eller rederier som konsekvent bryter mot reglerna.

– Och etablerade rederier, till exempel Maersk, tycker det är jättebra med mätning. Fartygsnäringen vill ha detta, säger Johan Mellqvist. **A O**

Veven dödade omedelbart

Andre fartygsingenjören avled omedelbart när dävvertens vev träffade honom med våldsamt kraft. En olycksorsak var att det saknades en förregling som bröt strömmen till motorn när veven var monterad. *TEXT PER TURESSON*

DUBAI APRIL 2012

Olyckan inträffade i april förra året när containerfartyget *Nicolai Maersk* låg i Dubai. Den har nu utretts av den danska haverikommissionen.

Fartyget skulle ta ombord smörjolja i bulk med hjälp av en bunkerslang. Slangen skulle lyftas med dävverten, som också var avsedd för Suezbåtar.

Kranen drevs av en elmotor men hade även en löstagbar vev för manuell hantering, om elförsörjningen fallerade.

Andre fartygsingenjören ansvarade för bunkringen och tog hand om krankörningen. Tre andra besättningsmän fanns i närheten för att hjälpa till. Men alla stod

med ryggen mot fartygsingenjören. Plötsligt hörde de ett oväsen och vände sig om. Då låg fartygsingenjören död på däck, träffad i huvudet av veven med en sådan kraft att den fortsatte 50 meter till, ner på kajen. Han använde inte hjälm.

Begränsad erfarenhet

Precis före olyckan såg en av besättningsmännen fartygsingenjören med manöverdonet i ena handen och veven för nödkörning i den andra. Därför drar utredarna slutsatsen, att han monterat veven på dess axel och sedan börjat fira med manöverdonet. Det blev en enorm "omvänd" utväxling på veven (1 770 varv i minuten), som satt löst på sin axel och då slungades iväg.

I efterhand visade det sig att dävvertens krok bara firats 10 centimeter under mindre än en halv sekund och att veven då roterat omkring 15 varv.

En bidragande orsak till olyckan var att den 30-åriga fartygsingenjören bara hade begränsad erfarenhet av att använda dävverten. Men viktigare var, att det saknades en förregling som skulle bryta strömmen när veven var monterad. Enligt den tekniska specifikationen för kranen skulle den haft en sådan, men av sex systerfartyg saknades den vid leverans på ytterligare ett utöver *Nicolai Maersk*. Inte heller hade den installerats senare.

Bristen påtalades varken när kranen inspekterades och testades av Lloyd's Register of Shipping då den 1999 var ny eller vid fartygets egna årliga inspektioner.

Efter olyckan har rederiet bland annat låtit montera förreglingar där de saknats.

Utredningen finns på nätet:

www.dmaib.com/Sider/Home.aspx **P T**

Behörig efter utflaggning

Dagsböter blev påföljden för den befälhavare som inte hade tillräcklig specialbehörighet i GMDSS för sitt fartyg. *TEXT PER TURESSON*

Litauiska hamnstatskontrollen i Klaipeda upptäckte att en svensk befälhavare bara hade specialbehörighet som begränsat behörig radiooperatör (ROC) i GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System). Eftersom hans fartyg var certifierat för sjöområde A2, så krävdes minst

specialbehörighet som allmänt behörig radiooperatör i GMDSS (GOC).

Saken rapporterades till Transportstyrelsen, och så småningom godkände befälhavaren ett straffreläggande på 30 dagsböter, det lägsta möjliga antalet. Trots detta kan han fortsätta att föra sitt fartyg utan den högre behörigheten. Fartyget flaggades förra året ut till Färöarna – och där är han fullt behörig även utan GOC. **P T**



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

MLC medför bekymmer

Dubbelhytter, buller, dagsljus som inte går att stänga ute. En färsk studie från universitetet i Cardiff i Storbritannien visar att världshandelsflottan står inför omfattande utmaningar när sjöarbetskonventionen träder i kraft i sommar. TEXT LINDA SUNDGREN ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

NORRKÖPING FEBRUARI 2013

Den 20 augusti börjar Maritime Labour Convention (MLC2006) att gälla. MLC omfattar 37 bindande konventioner och ungefär lika många rekommendationer som ställer en rad krav på villkoren ombord, inte minst inom boendemiljön. Alla större fartyg i internationell trafik måste certifieras, men en studie som universitetet i Cardiff publicerade strax

innan jul visar att många kan få problem.

– Av fartygen i den här rapporten är det flera som inte skulle bli godkända vid en certifiering, de har alldeles för stora brister, säger Mikael Andersson, arbetsmiljöhandläggare på Transportstyrelsen.

Yngre fartyg ger inte bättre miljö

Drygt 1 500 befäl och manskap, majoriteten från Filippinerna och Kina, deltog i undersökningen. Via enkäter beskrev de

förhållandet på det fartyg där de senast tjänstgjort. Frågorna handlade främst om bostads- och fritidsmiljön ombord och rörde allt från kost och kommunikation till stress och buller. Resultaten visar en rad brister, trots att fartygen i undersökningen var yngre än snittet i världshandelsflottan. 14 procent delade hytt, och en fjärdedel hade gemensamt badrum. En av tio saknade dagsljus i hytten medan sju procent inte kunde stänga ute detsamma. Fyra av tio hade ingen möjlighet att själv reglera värmen i hytten, och många hade svårt att sova på grund av buller och vibrationer.

– Det här är inte humant. Särskilt inte med tanke på att de kan vara ombord upp till nio månader i sträck, säger Mikael Andersson.

De bostadsförhållanden som beskrivs i



studien är inte förenliga med den nya sjöarbetskonventionen. Exempelvis införs krav på singelhytter med dagsljus för alla fartyg utom på större kryssningsfartyg och vissa specialfartyg. Den här sortens byggnadstekniska krav kommer dock endast att gälla fartyg kölsträckta efter det datum MLC träder i kraft. Andra regler måste däremot uppfyllas även på befintliga fartyg, som exempelvis tillgång till specialkost. Den som av religiösa skäl efterfrågar en viss sorts mat ska ha rätt att få sina behov tillgodosedda.

– Förmodligen är det den stora grupp muslimer som jobbar till sjöss man hade för ögonen när det skrevs. Någon rätt att kräva specialkost av andra skäl, som att man är vegetarian eller laktosintolerant, har man däremot inte, säger Mikael Andersson.

40 procent helt utan mejl

I Cardiffstudien tittade man också på besättningarnas möjligheter att kommunicera med omvärlden. Nästan alla hade med sig egna mobiltelefoner, men de fungerade bara halva tiden eftersom det ofta var problem med täckningen. Var

femte fick inte använda fartygstelefonen, och tillgången till mejl var begränsad. Fyra av tio hade överhuvudtaget ingen möjlighet att mejla, medan 30 procent fick betala för att göra det. Snittkostnaden för att använda mejlen var 12 US dollar (76 kronor) i timmen; för att använda fartygets telefon fick man betala i snitt 43 dollar (272 kronor) per timme.

– Tillgång till mejl och telefon är inget krav enligt konventionen, det finns bara med som en rekommendation. Men som jag ser det handlar det om ren självbevaringsdrift från redarnas sida att se till att det finns internet och kommunikationsmöjligheter ombord, annars lär man få svårt att hitta folk framöver, säger Mikael Andersson.

80 procent seniorbefäl stressade

I enkäten ställdes också frågor om stress och möjlighet till återhämtning. Bland seniorbefälen uppgav åtta av tio att de kände sig stressade i arbetet, och andelen var nästan lika stor bland juniorbefälen. Samtidigt var möjligheten till vila begränsad, inte minst på grund av de höga buller- och vibrationsnivåerna i hyt-

terna. Över 60 procent stördes av buller och vibrationer och endast 20 procent ansåg sig kunna sova bra ombord.

– Enligt konventionen ska man ta hänsyn till bullernivåer, och det är de gränsvärden som IMO har tagit fram som gäller. Här i Sverige har vi strängare krav än de som gäller internationellt, och det är inte tillåtet att sänka standarden till arbetsmiljökonventionens nivåer, säger Mikael Andersson. **LS**

Seafarer accommodation on contemporary cargo ships

I studien deltog 1 533 sjömän, varav två procent kvinnor. En majoritet, 68 procent, av de svarande var befäl och resten manskap. Medelåldern var 33 år, och de kom från Filippinerna (39 procent), Kina (32 procent), Indien (15 procent), Storbritannien (12 procent) och övriga världen (3 procent). Drygt hälften hade kontrakt på över sex månader. Av fartygen var 31 procent bulk och 27 procent tanker med en genomsnittsalder på tio år. Undersökningen har utförts vid Cardiff university med finansiering av The Lloyd's register educational Trust.

... men inte i Sverige

Svenska redare behöver inte oroa sig. Det är Transportstyrelsens besked till branschen om den pågående certifieringen av arbetsmiljön ombord. Internationellt är det däremot många som har bekymmer.

Mikael Andersson, arbetsmiljöhandläggare på Transportstyrelsen, säger att svenska redare inte har något att bekymra sig för när det gäller sjöarbetskonventionen. De uppfyller redan kraven och kommer inte ha några problem att få sina certifikat. Dessutom var Sverige bland de 30 första att anta konventionen vilket ger en fördel.

– De som var först med att ratificera får ett friår. Det innebär att man första året endast behöver certifiera passagerarfartyg och större bulkfartyg, resten kommer först nästa år, säger Mikael Andersson.

Men internationellt är det många som har problem just nu. Länder med stora register som varit sena att ratificera har ett omfattande arbete fram till den 20

augusti då konventionen träder i kraft. Kjetil Kåsamoen på klassningssällskapet Det norske veritas (DNV) arbetar med konventionsfrågor.

– Än så länge hinner vi med att certifiera de fartyg som redarna uppger är klara. Men totalt är det mellan 40 000 och 60 000 fartyg som ska certifieras och det kan bli väldigt tuftt längre fram när fler hör av sig.

Problematiskt för specialfartyg

Han berättar att DNV kontaktas av både varv och redare som vill diskutera konventionen. Framför allt handlar det om byggnadstekniska krav. Att bygga singelhytter med dagsljus är sällan problem på konventionella handelsfartyg, och de stora kryssningsfartygen är

undantagna från det kravet. Däremot kommer vissa personaltäta specialfartyg att få problem, tror Kjetil Kåsamoen.

– Även SPS-fartyg, special purpose ships, är undantagna från kravet om singelhytter och dagsljus i hytterna. Men för att klassas som SPS-fartyg måste det byggas enligt IMO:s regler för SPS-fartyg och det är det långt ifrån alla som gör. I vissa fall kanske man måste bygga på ett extra däck för att få plats med alla hytter, och det blir förstås betydligt dyrare.

Ett annat problem, enligt Kjetil Kåsamoen, är fartyg som byggs i en större serie med de sista kölsträckningarna efter den 20 augusti.

– I de fall man redan har godkända ritningar men som inte uppfyller konventionskraven blir det problem. Vi får en del frågor om möjligheten att göra avsteg, men jag tycker att man bör tänka sig för noga innan man ansöker om dispens. Fartyget kan bli svårt att sälja eller flagga om. **LS**

ISLÄNDSK SEGER

Förstapriset i Nordiska fototävlingen för sjöfolk 2012 gavs till Gudmundur St. Valdimarsson, båtsman på isländska kustbevakningsfartyget *Ægir*.

RYVARDEN, NORGE FEBRUARI 2013

Den svenska deltävlingen sysselsatte minst 20 fotograferande sjömän under förra året. Dessa skickade in sammanlagt 85 bilder. Årets jury bestod av Sjöfartsverkets Tobias Fälth – journalist och kommunikatör med stort fotointresse, Tord Strømdal – tidigare anställd på Sjöfartsverket som under många år tagit ett otal bilder till verksamheten, samt frilansfotografen Ida Ling Flanagan, som i år debuterade i sammanhanget.

Juryens uppdrag var att sälla ut 15 bilder från de 85 bidragen och därefter ranka tre vinnare och eventuellt lämna något eller några hedersnämmanden. De 15 utvalda bilderna går sedan vidare till den nordiska finalen. Till finalen tas poängen från den nationella tävlingen bort, så att alla bilder ges samma chans att hamna på prispallen.

Den 8 februari samlades de nordiska arrangörerna för att kora de bästa bilderna i Norden. Arrangörerna för 2012-års tävling var Arne Jørgensen och Jens Kostrup (danska Handelsflådens velfærdsråd), Sirpa Kittilä (finska Sjömansservicebyrån), Jimmy Eriksson (Sjöfartsverket), Hilmar Snorrason (Sjómanna-blaðið *Víkingur*) och norska Sjöfartsdirektoratets Line Myklebust.

Norge var värdland för året, och Line Myklebust hade satt upp ett bra program för tävlingsdagen. 30 minuters bilresa norr om Haugesund – vid kulturfyren Ryvarden – samlades arrangörerna för att låta domarna Magnus Jonas Fjeld och Alfred Aase bestämma vilka bidrag som skulle premieras.

Att sälla ut fem bidrag från de 75 bilder som tagit sig vidare från de nationella tävlingarna till den nordiska finalen var



Längst upp segerbilden i den nordiska tävlingen, obeskuren, se omslagsbildtext på sidan 3. Undre bilden togs av Joakim Hjärner, teknisk chef *Balder Viking*. Den fick hedersnämmande i den svenska deltävlingen. Nästa sida längst upp t v andrapriset i den nordiska tävlingen, taget av Daniel Möllerström, matros *Tor Viking II*. T h tredjepriset taget av erfarne pristagaren Jörgen Språng, kockstuert i *Bit Okland*. Han fick även tredje pris i den svenska deltävlingen med bilden t v i mitten. T h fjärdepriset i den nordiska tävlingen, taget av Ole A. Hetland, elev i skolfartyget *M/V Gann*.

ett svårt uppdrag, vilket juryn också påpekade.

– Det är verkligen inte lätt när det finns så många fina bilder, säger Magnus Jonas Fjeld.

Under tiden för jurybedömningen fick arrangörerna en inblick i Ryvarden historia. Det var spännande och intressant men framförallt bjöd udden både på

trevligt väder och otroligt vackra vyer.

Dessa ord får avsluta 2012 års fototävling. Men du som är sjöanställd är välkommen att redan nu börja sända in dina bidrag till årets upplaga. Läs mer på www.seatime.se.

JIMMY ERIKSSON
OPERATIV SAMORDNARE OCH MEDIEANSVARIG
FÖR SJÖFARTSVERKET SJÖMANSERVICE



Femtepriset i den nordiska tävlingen, taget av Tim Ruttledge, befälhavare i *Furenäs*.

Bilden "Pia fixar gåsammiddagen" gav Magnus Henrysson, matros i *M/S Peter Pan*, hedersnämmande i den svenska deltävlingen.

5 000 drunknar varje år

Murchinsons Falls vid Lake Albert.



Varje år beräknas 5 000 fiskare, sjömän och passagerare drunkna i överlastade båtar i Östafrikas vatten. Huvudorsaken är eftersatt säkerhetsarbete. Men genom bland annat svenska SSRS har många ugandiska fiskare i alla fall en flytväst i båten! TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSSON

UGANDA FEBRUARI 2013

”Uganda är utan tvekan Afrikas pärla”, förklarade Winston Churchill under en rundresa år 1908. Och visst är östafrikanska Uganda med sina mäktiga sjösystem, sin grönska och regnskogar ett otroligt vackert land.

Inom landets gränser ligger en stor del av Victoriasjön, som är världens näst största sötvattensjö. Några andra större sjöar som delvis ligger i Uganda och som också fick sina namn efter brittiska kungligheter är Lake Albert och Lake Edward. Och sist men inte minst är Victoriasjön den mäktiga Nilens främsta källa.

På 1850-talet tvistade de två brittiska upptäcktsresandena kapten Richard Burton och löjtnant John Speke om vem av de två som skulle få äran av att ha upptäckt den så kallade vita Nilens källa.

Nilen rinner från söder till norr, och från Victoriasjön är det nästan 560 mil innan floden mynnar ut i Medelhavet vid egyptiska Alexandria.

Samtidigt har de imponerande sjösystemen i Uganda och Östafrika en baksida. Varje år beräknas omkring 5 000 fiskare, sjömän och passagerare på överlastade små färjor omkomma i vattnen i Östafrika. De överraskas av oväntade stormar, och många fiskare drunknar sedan deras ofta enkla båtar förstörs av griniga flodhästar. Flodhästar är det större däggdjur som årligen dödar flest människor i Afrika.

Hundratusentals fiskare

– Jag har hört uppgifter om att det finns 100 000–200 000 fiskare i sjösystemen i Östafrika, säger Henry Mukasa, generalsekreterare för Uganda Fisheries and Allied Workers’ Union. Det är ett fackförbund som organiserar anställda i fiskekonservindustrin. Nyligen har förbundet också börjat organisera de många fiskare som arbetar på Ugandas sjöar.

– Fiskarna har hårda livsvillkor och har många gånger bara en dagsinkomst på en dollar. Fångsterna har på senare år minskat på grund av utfiskning, och risken är stor att många fiskare börjar ta upp för små fiskar. Det uppstår en ond cirkel, som vi i facket försöker bromsa genom information till fiskarna.

– För hela fiskeindustrin, inklusive fiskekonservfabrikerna, är det viktigt få stopp på fisket av småfisk.

Ett problem enligt Mukasa är de stora rosodlingar som finns på några av Victoriasjöns öar. För att hålla ohyra borta från rosorna besprutar en del ägare blommorna med gifter, som orenat försvinner ut i sjösystemen. De senaste åren har massdöd av fisk flera gånger upptäckts intill rosplantager.

Med andra ord är det viktigt att vi i västvärlden alltid köper ekologiskt odlade rosor från Afrika, rosor som är obesprutade.

Men det allvarligaste problemet för fiskarna är alltså säkerhetsituationen.

Bristen på sjösäkerhet i Östafrikas sjösystem fick för några år sedan Svenska Sjöräddningssällskapet (SSRS) att i samarbete med andra organisationer inleda ett sjösäkerhetsprojekt. Det har gått ut på att bygga upp enkla sjöräddningsstationer, hjälpa organisationer för fiskare att själva börja tillverka enkla men fungerande flytvästar och att via Ericsson bygga upp ett GSM-system runt Victoriasjön. Slutligen har avsikten varit att utrusta fiskare med enkla mobiltelefoner, genom vilka de kan ladda ner väderleksrapporter via en gratis väderapp.

För tillfället går dock sjösäkerhetsprojektet på sparlåga.

– Allt finns egentligen på plats, berättar Tim Dewet som länge samarbetat med svenska SSRS. Han byggde för drygt tio år sedan upp en organisation som fick namnet Lake Rescue och som år 2004 av länderna runt Victoriasjön erkändes som enda sjöräddningsorganisation i området.

Tim kommer ursprungligen från Sydafrika men bor sedan 13 år i Uganda. Han har tidigare bland annat seglat och arbetat inom oljeindustrin.

Vi träffas på en servering med strålande utsikt över Victoriasjön. Serveringen ligger mitt emellan huvudstaden Kampala och den internationella flygplatsen i Entebbe.

Dyster säkerhetsituation

– Trots allt vi har gjort för att höja säkerheten det senaste decenniet är säkerhetsläget fortfarande dystert för fiskare och andra som lever vid och av sjöarna här, anser Tim.

Han upplever inga påtagliga tecken på förbättringar. Varje vecka kapsejsar småbåtar, människor drunknar, och många fiskare omkommer i stormar eller dödas av flodhästar. Även om Tim trots allt upplever vissa ljusglimtar är exempelvis de 11



Henry Mukasa, generalsekreterare för fackförbundet Uganda Fisheries and Allied Workers' Union.



Tim Dewet har arbetat i många år för att höja säkerheten i Ugandas mäktiga sjösystem.

sjöräddningsstationer som byggdes upp via Lake Rescue och som utrustades med enkla räddningsbåtar idag inte aktiva.

– Att jag för en tid sedan beslöt att lägga ned projektet var troligen det tyngsta beslut jag tagit i hela mitt liv, förklarar Tim.

– Samtidigt hoppas jag naturligtvis på att sjösäkerhetsarbetet i regionen ska återupstå på något sätt. Idag handlar det inte minst om att förändra medvetandet och attityden hos beslutande myndigheter i de östafrikanska länderna.

Tim Dewet betonar att samarbetet med Svenska Sjöräddningssällskapet under åren alltid har fungerat väl.

– SSRS gav Lake Rescue stöd, när ingen annan gjorde det.

Tre grundläggande krav

För en tid sedan tog SSRS initiativ till att bilda en organisation som har fått namnet Safe Waters Foundation. Denna orga-

nisation kommer att fortsätta verka för en förbättrad sjösäkerhet i Uganda och andra länder i regionen. Tim Dewet fungerar som rådgivare åt Safe Waters.

Tim anser att det krävs tre saker för att lyckas med ett projekt av detta slag. Dels handlar det om en omfattande utbildningssatsning, så att människorna som lever i samhällena längs sjösystemen blir medvetna om vikten av att förbättra sjösäkerheten.

Det behövs också ett fungerande kommunikationssystem och slutligen grundläggande säkerhetsutrustning, att fiskare utrustas med räddningsvästar eller annat som det går att flyta på.

– Lyckas man framgångsrikt genomföra dessa tre saker är jag övertygad om att search- and rescueverksamhet kommer att fungera på exempelvis Victoriasjön.

Dewet berättar att regeringar i västvärlden, inklusive Sverige, under åren satsat



Färja vid Lake Albert.

stora summor på att höja sjösäkerheten i Östafrika.

– Tyvärr har som jag ser det dessa satsningar i grunden inte gett något av värde till fiskarsamhällena. Min uppfattning är att biståndsmedel sällan når de som verkligen behöver det, när bistånd ges direkt från en regering i västvärlden till myndigheter i ett fattigt land som Uganda. Risken är överhängande att stora delar av biståndet då försvinner genom korruption. Delar du ut pengar till ett fattigt land utan att ställa några direkta krav fungerar som regel inte ett biståndsprojekt.

Stöd till de fattigaste av fattiga

Tim framhåller att Lake Rescues och SSRS projekt har handlat om att ge stöd åt de fattigaste av fattiga, till människor som lever på extremt låga inkomster och varje dag sätter sina liv på spel.

– Det gäller att aktivt få med människorna i de lokala samhällena, att de känner att de är delaktiga. Ger du människor hopp kan du också se förändringar. Vårt arbete bidrog till att människor som aldrig tidigare hade haft hopp om en förändring av sina liv plötsligt fick det.

– Ytterst är det de berörda människorna själva som måste stå bakom förändringar. De lokala samhällena och människorna där, inte minst kvinnor och barn, måste involveras.

Tim Dewet framhåller att grundarbetet redan har gjorts och att det är dags att agera.

– Potential finns att fortsätta vårt sjösäkerhetsprojekt. Vi byggde upp flera räddningsstationer med frivilliga och var inledningsvis mycket framgångsrika. Den första stationen i Lake Albert räddade under det första halvåret den var igång

49 liv. Detta trots att vi gick ut i enkla träbåtar vid räddningsaktionerna.

Många gånger har Dewet frågat sig varför de berörda regeringarna i regionen inte satsar på sjösäkerhet. Ett vanligt argument han har mött i samtal med regeringsföreträdare är att länderna inte har ekonomiska medel att göra detta.

– För mig är det ett oacceptabelt argument. Det är en grundläggande mänsklig rättighet att människor i sjönöd har rätt att bli räddade, oavsett om det handlar om fiskare, sjömän eller passagerare på små färjor!

Försörjer sju personer

Tim berättar att om en ugandisk fiskare omkommer lämnar han i genomsnitt efter sig sju personer som han har försörjt. Traditionen i Uganda innebär då att det blir hans bror som får ta hand om familjen, trots att brodern kanske också har hustru och sex barn. Ekonomin för den utökade familjen urholkas helt.

– Ökad fattigdom innebär risk för ökad kriminalitet och osäkerhet i samhället. På sikt är risken stor att missnöjet som uppstår hotar stabiliteten i regionen. Det är något som makthavare i länder som Uganda, Kenya och Tanzania borde tänka på.

Trots allt är Tim optimistisk om att projektet i någon form kommer att fortsätta.

– Förhållandevis enkelt skulle vi kunna gå vidare eftersom allt grundarbete redan har gjorts. Lake Rescue och SSRS har gjort en viktig grundläggande insats, men nu måste andra långsiktiga samarbetspartners gå in. Ska det hela utvecklas till en framgångshistoria gäller att många fler organisationer, företag och regeringar engagerar sig för de nödvändiga satsning-

ar som behövs för att förbättra sjösäkerheten i Östafrika, slutar Tim Dewet.

På återvägen till mitt hotell i Entebbe åker jag ner till Victoriasjön för att blicka ut över den mäktiga sjön. En fiskare med sin lilla fiskebåt glider sakta in till stranden. Längst bak i båten ligger en flytväst.

– Jag fick flytvästen utan att betala något för den, berättar fiskaren som heter Jimmy. Han har fiskat i tio år, är gift och har tre barn.

– Självt hade jag inte haft råd att köpa den, eftersom fisket bara brukar ge en inkomst på en dollar om dagen. För mig är västen en extra trygghet, eftersom det snabbt blåser upp till storm på Victoriasjön. Flera av fiskarna i min hemby har råkat ut för olyckor, och några har drunknat de senaste åren. Så en flytväst är en bra livförsäkring, förklarar Jimmy innan han ger sig ut på vattnet igen. **L J**



FAKTA UGANDA

Uganda ligger i sydöstra Afrika. Landet har ingen gräns mot havet. Däremot ligger Victoriasjön, världens nästa största sötvattenssjö, till stor del i Uganda. Andra större sjöar som delvis ligger i Uganda är Lake Albert och Lake Edward.

Uganda kunde år 2012 fira 50-årsjubileum som självständig nation. Folkmängden är 34 miljoner, och den årliga befolkningstillväxten är 3,3 procent. I huvudstaden Kampala bor ungefär två miljoner personer.

Mer än 80 procent av befolkningen bor på landsbygden.

Andelen som kan läsa och skriva är knappt 70 procent.

Medellivslängden är 54 år, en ökning med sju år sedan 1990. Det beror bland annat på att andelen invånare som avlider i aids har minskat under senare år. Drygt sex procent av befolkningen beräknas vara hiv-positiv.

Regeringen satsar 12 procent av landets budget på sjukvård, en ökning med fem procentenheter sedan år 2000.

Uganda satsar idag på att bli en stor afrikansk turistdestination. I landet finns drygt hälften av de 880 bergsgorillor som återstår i världen.



Ugandisk fiskare.

FÖRNYBAR FRAMDRIFT



Världens snyggaste solenergibåt har i år varit på promotionsegelats runt jorden. *M/S Tûranor Planet Solar* är namnet på den 31 meter långa, 15 meter breda och 95 ton tunga katamaranen från Schweiz. TEXT OCH FOTO ARNE SPÅNGBERG

SINGAPORE FEBRUARI 2012

Vi spanar in skapelsen vid Harbour Front i Singapore, där den "batmobilaktiga" formgivningen lockar många nyfikna. PR-bossen Rachel Bros De Puechredon bjuder ombord och berättar att båten tar 40 passagerare. Då ingår besättning på fyra personer; kapten, expeditionsledare, elingenjör och bosco (närmast mässman).

– I hamn kan dock 100 personer vistas ombord. Det är fördelaktigt när det gäller marknadsföring. Fartyget har totalt sex hytter och en del allmänna utrymmen.

Extra känslig för oväder

Akterdäcket är täckt av solceller. Ytan kan tydligen ökas och minskas beroende på energibehovet.

– Som störst blir den 537 m² och exponerar då 38 000 solceller från amerikanska Sun Power för solljus.

Rachel berättar dock om ett missöde utanför Vietnam där man råkade ut för extremt dåligt väder i form av storm och

moln i två veckor vilket resulterade i att energidepåerna sjönk snabbt.

– Vi bestämde oss för att ta oss in i Mekongdeltat och invänta bättre väder. Vi kunde ju inte riskera att bli strömlösa.

Vågorna ska "piercas"

Babordsskrovet är tydligen "en vattennära" favoritplats till sjöss. Här ses också farkostens eleganta "organiska" linjer väl. De har gjorts av LOM Ocean Design, före detta Craig Loomes Design Group Ltd, som

Expansion i Gävle

Gävle hamn ska expandera kraftigt fram till 2016 med totalt 326 000 kvadratmeter nya kajer, pirar och hanteringsytor. Det blir även en ny inseglingränna, som breddas från 60 till 126 m och ett ökat djupgående på 13,5 m.

PETER LORIN
Källa Gävle hamn

på sitt cv också har den sjunkna trimararen *Earthrace*.

– Tanken är att pontonerna ska "pierca" vågorna. Vi kallar det "wave-piercing", säger Rachel.

På bryggan, eller i cockpit som man säger ombord, är det gott om skärmar och kontroller. I mitten ses något som ser ut som en modern maskintelegraf.

Första jordenruntsegelaren

Vi får veta att strömmen lagras i 8,5 ton litiumbatterier. Den maximala effekten är 120 kW. Genomsnittsförbrukningen är 20 kW fördelade på tre för livet ombord och 17 på motorerna. Det är två propulsionsystem, som sätter fart på två fembladiga tvåmeterspropellrar, vilka ger en maxfart på 11,4 knop. Marschfarten ligger på 7 knop.

Namnet *Tûranor* är hämtat ur Tolkiens "Sagan om ringen" och betyder ungefär "solkraften". Båten är världens första jordenruntsegelare som enbart körs på solcellsenergi. Syftet med turen, som inleddes i september 2010 i Monte Carlo och via Atlanten, Panama och Stilla havet nått Singapore, är att visa möjligheterna med solenergi.

Turen har gått längs solrika ekvatorn, och strandhugg gjordes på alla kontinenter. Målgången var i maj 2012 i Monte Carlo. Efter Singapore blev det Phuket, Abu Dhabi och Röda havet.

Fartyget byggdes efter en idé från schweiziske ingenjören Raphael Domjan på Knierim Yacht Club i tyska Kiel och sjösattes 31 mars i fjol. Nästan 13 miljoner euro har kalaset kostat. Huvudfinansör är schweiziska holdingbolaget Rivendell, som satsar pengar i solenergiprojekt och annan förnybar energi. **AS**

Varbergs hamn kvar

Varbergs hamn blir kvar i Varbergs stad. Färjetrafiken till Grenå i Danmark ska flyttas till ett nytt läge i den nya djuphamnens, Farehamnen, yttre del. Hamnverksamheten ska omlokaliseras till Farehamnen och ytteffektiviseras.

PETER LORIN
Källa Hallands Nyheter

FRÅN MASKINTEKNIK TILL DANSTEKNIK



En dansman gick i land. Den meningen skulle kunna vara hämtad ur ett album av sångaren Lasse Dahlquist. Men den handlar om hur maskinbefälet Erik Koitrand, sedan han lämnade maskinrummet för gott, låtit dansen bli hans största hobby. TEXT OCH FOTO LARS SOOLD

SÄVEDALEN FEBRUARI 2013

Svettpärlorna glänser i pannan efter den senaste dansturen, när Erik Koitrand vilar ut i kapprummet. Han morsar och småpratar med kompisar, bland annat en han jobbade ihop med som chief på Stena Line.

– Jag vill inte säga att jag alltid varit en dansman, det har varit nedlagt länge och väl, men fanns nog i bakhuvudet när jag närmade mig pensionen, säger Erik Koitrand, 75.

I danssalen i Folkets Hus i Sävedalen är det full fart. Det är måndag och buggkväll. Gamla godingar från 50-80-talet avlöser varandra.

– Jag har varit med här i tio år. Här är en skön och lättsam stämning.

Efter sista arbetspasset på Stena 2001 tog det något år innan han tog kontakt med en dansskola. Han startade med bugg och foxtrot, men ville efter en tid ha lite variation och började med gammaldans. Nu dansar han fyra kvällar i veckan och åker på årliga dansresor till Åland och Kreta.

– Hälften står ju still när det spelas gammalt. Det är synd att de inte gått kurs. Man får distans till de andra låtarna, det blir roligare. Dans är ett underbart sätt att röra på sig, och så är det socialt, här ser du damen i ögonen.

Plötsligt kommer nya toner in emellan

bugglåtarna, en gammaldags hambo. Erik Koitrand lystrar till, avbryter samtalet och bjuder upp närmsta dam. Så rullar kvällen på, och när klockan närmar sig nio säger han tack till sista damen för kvällen.

Vemod och lättnad

Ett annat avsked berättar han om några veckor tidigare, bekvämt tillbakalutad i en fåtölj på ett hotell strax under Älvsborgsbron. Det var när han för snart tolv år sedan plockade ihop pinalerna i skåpet efter sista arbetspasset i maskin.

– Jag minns hur jag städade ur grejorna. De vita skjortorna ville killarna i verkstaden ha. Resten, träskor och annat fick gå med soporna. Tankar kom som ”Oj, ska jag inte komma tillbaka? Behöver jag inte de här grejorna mer?”

Ett lätt vemod strök genom honom, men väl hemma andades han ut och det kändes bra igen.

– Det var en lättnad som det alltid var när man kom hem. Att vara i tjänst innebär ju en anspänning, ifall det skulle hända något.

Det som var skönt att lämna var en gång det som lockade honom till sjöss. Anspänningen, äventyret och det självklara i att följa fars och brors fotspår. Men vägen dit var inte spikrak. Hans far krävde att han först skaffa sig ”en riktig” utbildning. Det fick bli svarvare, och när han sedan gick ombord gjorde han det på Transatlantics atlantgående fraktfartyg *Baranduna*. Fartyget hann knappt utanför Göteborg innan han kräktes över reglingen.

– Hade den vänt hade jag aldrig gått till sjöss.

1956 gick han på *Mattawunga* från samma rederi med utrustning till den svenska OS-truppen i Melbourne. Efter Johnsonlinjens *Portland*, Högbergs *Ceres* och militärtjänst seglade han som maskinist på *Gripsholm*.

– Det var ett befälsjobb som jag hade utan behörighet. Det var vanligt på den tiden, då det var ont om utbildade befäl. I reglerna stod att arbetsgivarna fick ”hyra in obehörig personal tills behörig kunde anskaffas”.

Första resan efter sjöbefälsutbildningen gick med bilplåt till Kanada och rederi Tore Ulfs *Barbara*. 1968 steg han så för första gången ombord på Stena och *Danica I* mellan Göteborg och Fredrikshamn. Han var med och startade fackklubben för maskinbefäl på Stena och har suttit i förbundsstyrelsen.

– Sammanslagningen av förbunden är en välgärning. Det fackliga arbetet blir enklare, och vi får en starkare röst.

Sju års skeppsbyggen utomlands

Erik Koitrand har sökt variation och förändring. I dansen så väl som i jobbet. 1980 ledde det till Polen och jobb som skeppsbyggare.

– Det lockade att bygga ett fartyg från början. Det fanns inte en skruv som man inte kände till och det sades att vi skulle få jobb på fartyget, när det var klart.

Men så blev det inte, i stället fler nybyggen och sammanlagt sju år i Polen och Frankrike. Hemma fanns två döttrar, en son och frun, som fick dra ett stort lass för att få allt att fungera. Det blev långa samtal om barnens uppfostran per telefon och hemresa en helg i månaden.

Hemma igen gick han åter ombord på Stena och blev kvar tills dagen, då han städade ur skåpet. Hans beskrivning av den stunden får den att likna en ritual. För honom var det också en skarp gräns. Han hade ställt in sig på att det var slut. Att han skulle gå vidare.

– Det är viktigt att pensionsdagen inte kommer som en överraskning. Att man mentalt har förberett sig på att nu är det sista arbetspasset och sedan göra något nytt. Några får ju nojan när de kommer hem, och vet inte vad de ska ta sig till.

Två av barnen bodde fortfarande hemma och hälsade honom, tillsammans med familjens Sankt bernhardshund, välkommen hem. Hans fru hade gått bort sex år tidigare, och så gott han kunde axlade han båda föräldrarollerna. Ekonomiskt kände han sig trygg efter att ha sparat undan en slant.

– Chiefar och skeppare har en lön som gör att man bör kunna spara. Det är bra att göra det, så att man kan förverkliga hobbys eller något annat som man inte hunnit med, säger Erik Koitrand.

De sista årens turer till Danmark och Tyskland gjorde att han hade varit hemma en hel del. Men pensionen kändes ändå som en förändring som han fick vänja sig vid. Successivt kunde han släppa ansvar och invanda rutiner.

– Det kan bli svårare om man inte har förberett sig på vad man vill göra i stället. Det kan vara något man gjort tidigare, eller något nytt. Alla har vi ju en pojkdrom som inte har förverkligats.

Han kallar inte dansen för pojkdrom, men den och umgänget med barn och barnbarn fyller det mesta av hans tid. Sommartid vindsurfar han och åker skidor på vintern.

Viktigt att ventilera sin situation

Han bor kvar i huset i Sävedalen och har kvar sommarstugan vid kusten, även om han inför den kommande sommaren lämnat över skötseln av den till barnen.

Han har inte stressat fram något utan byggt upp intressena allt eftersom.

– En del vill ta god tid på sig, medan andra vill hoppa på saker direkt. Vad som passar bäst beror lite på vilken karaktär av människa du är, men det är viktigt att ventilera sakerna med sin partner och sin familj.

Han har inte känt behov av att gå med i en pensionärsförening, förutom då i Stenas seniorklubb, där han två gånger om

året träffar gamla jobbarkompisar på resor till Danmark.

– När vi åker med klubben går jag varken ner i maskin eller upp på bryggan, utan snackar med gubbarna i cafeterian. Vi pratar om livet nu, hur vi har det och vad vi sysslar med.

Men han känner också ett behov av att prata om fartygslivet. En del av behovet stillas genom att barnen jobbar i branschen eller med motorer. Det gör att samtalen flyter på, när intresset för ämnet finns från båda håll.

– Det är viktigt att prata med någon som förstår. Lika barn leka bäst. Min bästa vän är också chief, och i Sjöingenjörsföreningen kommer det här specifika snacket fram.

Nyfikenheten och lusten att uppleva nya saker har fört honom ut för att se länder bakom hamnar han angjorde. USA, Svalbard, Nya Zeeland och Sydafrika, för att ta några exempel.

– Man vill ju se lite vad landet har att erbjuda. Men man måste inte resa så långt. Sverige är spännande och vackert, eller som resan vi gjorde till Nordkap förbi alla fjordar. **LS**



Erik Koitrand och Helen Gunnarsson svänger runt i en gammaldags hambo.



Här guggar Erik loss med Britt-Marie Nilsson hemma i Sävedalen i Göteborg.

Kampanj mot våldtäkter

Det brottsförebyggande samarbetet mellan färjerederierna på Östersjön och polisen har givit resultat, och de senaste två åren har antalet våldtäkter ombord mer än halverats. Efter årsskiftet stramas kontrollen åt ytterligare med gemensamma regler för utskänkning av alkohol och hantering av brottsplatser. TEXT LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM OKTOBER 2012

2009 var ett dystert år för passagerartrafiken på Östersjön. Då anmäldes 43 våldtäkter ombord, och det var toppen på en stigande trend med början 2006. Under samma period hade våldtäkterna iland i Stockholmsområdet däremot stadigt sjunkit. Det här fick polisens underrättelse-tjänst att reagera, och i april 2009 inleddes ett samarbete mellan berörda rederier och ordningsmakten. Flera åtgärder vidtogs och idag, tre år senare, tycks insatserna ha givit resultat.

– Samarbetet har fungerat mycket bra, och i fjol hade vi 15 anmälda våldtäkter. Om det beror på våra åtgärder är svårt att säga, men man kan förmoda att det spelat roll, säger Olof Bratthall vid Stockholmspolisen som leder arbetet.

Tillsammans med Viking Line, Tallink Silja och Birka Cruises har man gjort en rad förändringar för att förhindra övergrepp. Över 300 besättningsmän i olika befattningar har utbildats i ansvarsfull alkoholserving och hur man läser av situationer som riskerar att urarta. Försäljning av taxifreesprit under utresa på helger och specialkryssningar har begränsats, och vaktstyrkorna har utökats. En del rederier har också höjt åldersgränsen från 18 år upp till 23 år.

Läsa av situationer

– Vi jobbar mycket förebyggande. Vi har en ganska klar bild av de här brotten och vad vi ska fokusera på. Offren är nästan alltid unga kvinnor med en snittålder på 22 år, medan gärningsmännen är något äldre, i snitt 28 år. I över 90 procent av

fallen är både den som blir utsatt och gärningsmannen berusade eller till och med kraftigt berusade, framför allt offren, säger Olof Bratthall.

Eftersom alkohol är inblandad i de flesta fall är ökad kontroll över passagerarnas drickande en central del i arbetet. Förbud mot att ta ombord alkohol och att inte sälja butikssprit på utresan minskar hytt-supandet. Om gästerna är fulla redan när de kommer till barerna är det svårt att hindra folk att dricka för mycket.

– Vi vill försöka styra över drickandet till mer sociala miljöer. Rederierna har också infört en strängare attityd mot störande fester i hytterna, säger Olof Bratthall.

Att lära ombordanställda att läsa av passagerare och situationer som skulle kunna leda till våldsbrott är en annan del i arbetet. Det kan vara flera män som samlas runt en överberusad kvinna eller någon som uppenbart försöker få någon annan att dricka för mycket.

– Ombord handlar det inte om överfallsvåldtäkter. Brotten begås av en kompis kompis eller av någon man träffat på dansgolvet eller i baren under kvällen. Det gäller att hålla koll på berusade unga kvinnor och svansen av män de har efter sig, säger Olof Bratthall.

Analysera efteråt

Polisen har också försökt öka ansvars-känslan hos besättningen för det som händer ombord. I det ligger att förhindra överkonsumtion av alkohol men också att analysera sina egna beslut.

– Vi vill att man efter att ett brott har begåtts går tillbaka i händelsekedjan och tittar på vad som hade kunnat göras annorlunda. Om någon serverat en redan överförfriskad person bör man ställa frågan sig varför man gjorde det. Kanske var det för att man fick bra med drinks. Men om det leder till sönderslagna hytter, våldsbrott och en rad insatser från vakter och polis behöver man inte vara ekonom för att inse att den sista ölen inte var värt pengarna, säger Olof Bratthall.

Samarbetet mellan polis och rederier utvecklades i fjol till att även omfatta ett EU-finansierat projekt, Safe Baltic Cruises. Inom det verkar polisen i Estland, Finland och Åland under ledning av Stockholmspolisen för att underlätta utredningar av



FOTO PETER MARK © SCANPIX

brott begångna ombord. En viktig del har varit att skapa en gemensam syn på grundläggande frågor, som vad en våldtäkt faktiskt är.

– Sverige har en ganska stark sexualbrottslag, men i exempelvis Estland har man en annan kultur och syn på kvinnor som berusar sig. Man har tyckt att en full kvinna som blivit våldtagen får skylla sig själv och att det knappt är att betrakta som ett brott, säger Bratthall.

Det har i sin tur påverkat utredningarna.

– Om den besättningsman som först kommer i kontakt med den utsatta kvinnan tycker att det är hennes eget fel är risken stor att bevis kommer att förstöras. Men samarbetet med den estniska polisen har fungerat jättebra, de är definitivt med på tåget nu och har en modern syn på den här sortens brott.

Utarbetat riktlinjer

Bratthall berättar att man inom Safe Baltic Cruises har satt samman en lista med riktlinjer för hur man som ombordanställd ska bete sig vid kontakt med misstänkta gärningsmän och brottsoffer. Det handlar om att spärra av hytter, att inte städa innan en brottsplatsundersökning har genomförts, att den som blivit utsatt inte duschar, att kläder läggs åt sidan och att topsa förmodade gärningsmän för senare DNA-analys. Det sistnämnda får dock inte genomföras utan den misstänktes medgivande.

– Efter nyår ska vi slå på stora trumman och få ut den här informationen till alla berörda rederier. Sedan är det deras ansvar att sprida det vidare till sina ombordanställda. Och det är jätteviktigt att de gör det, annars får vi ingen effekt, säger Olof Bratthall.

Vid årsskiftet sjösätts även andra regler som rederierna kommit överens om gemensamt. Det handlar om att neka berusade att gå ombord, att inte sälja alkohol i taxfreebutiker under utresan på känsliga avgångar och höjda åldersgränser. Vissa rederier följer redan det här medan andra inte kommit lika långt. En annan åtgärd som diskuteras är användning av scanningsutrustning för att genomlysna bagage på terminaler i jakt på alkohol men också knivar och andra vapen. Viking Line använder det redan på vissa avgångar med partybåten *Cinderella*, och rederiet har beställt ytterligare en scanner för att effektivisera kontrollen.

– Scanning är något som vi diskuterat mycket och som samtliga rederier är överens om är en bra åtgärd, säger Bratthall.

Problemet är att utrustningen är så himla dyr. Men även Stockholms hamnar är lite intresserade och kanske kan man hitta en gemensam lösning med dem.

Projektet Safe Baltic Cruises avslutas i vår. Bratthall säger att det hjälpt till att skapa kanaler mellan polismyndigheterna i berörda länder och att samsynen kring brottsligheten ombord ökat. Men det

finns mer kvar att önska.

– Drömscenariot hade varit att vi kunde använda en teknisk brottsplatsundersökning utförd i Estland rakt av i en svensk domstol. Vi skulle också önska att man fick en gemensam syn på alkoholutskänkning ombord i berörda länder för att få bort överserveringen, men dit har vi inte nått ännu. **LS**

Komplicerat problem

Bättre kommunikation mellan avdelningar, restriktivare alkoholserving, fler vakter och mer uppmärksamhet på stökiga passagerare. Intendent Lars Pernell på *Viking Gabriella* är mycket nöjd med polissamarbetet.

– De har öppnat ögonen på oss. Nu gäller det att omsätta kunskapen i praktiken och skapa rutiner som fungerar ombord säger han.

Lars Pernell har jobbat i rederiet i snart 30 år och är en av dem som genomgått polisens utbildning i ansvarsfull alkoholserving. Han tycker att kursen gav många insikter, bland annat i vikten av att samarbeta mellan avdelningarna.

– Vi har börjat jobba mer tillsammans mellan barer, restauranger, info och vakter. Vi har stor nytta av att tala om vad som är på gång och få en gemensam syn på exempelvis när en person ska anses vara för berusad.

– Men det är komplicerat, säger han. För till skillnad mot krogar iland där en person som dricker för mycket till slut får lämna stället är den som blir överförfriskad ombord kvar på fartyget.

– Om man nekas att handla i en bar är det enkelt att bara gå vidare till nästa. Därför är det jätteviktigt att vi talar om för varandra vad som händer.

Viktig information kan ges snabbt

Han berättar att man just nu håller på att försöka skapa rutiner för bättre informationsflöde inom och mellan avdelningarna och med vakterna. På stökiga avgångar med mycket folk är arbetstempot högt och det gäller att hitta tillfällen att prata med varandra.

– Ibland är det svårt att hinna med, men egentligen behöver det inte ta så mycket tid. Det kan räcka med att man vid vaktbyte talar om att allt är lugnt och fint eller att det är något gäng man behöver hålla ett extra öga på. Är det mer akut kan man tillkalla vakterna.

Lars Pernell har också fått lära sig hur man läser av kritiska situationer.

– Man kan hålla ögonen på om en tjej börjar bli för berusad eller om någon försöker få henne berusad, det är en varningssignal. Men det är jättesvårt. När man bara ser folk en kväll och de flyttar sig mellan barerna är det svårt för oss att avgöra om de känner varandra sedan innan eller om de träffats ombord.

Rederiets tekniske chef och ansvarig för säkerheten ombord, Tony Öhman, berättar att rederiet redan vidtagit vissa åtgärder. Scanningsutrustning för genomlysning av väskor används ibland, taxfreebutiken är stängd på vissa avgångar, och man har omorganiserat och utökad vaktstyrkan med fler förmän.

– De patrullerar numera även hyttavdelningarna och kontrollerar att det går lugnt till där. Men vi kan inte vara med överallt. De här brotten är ofta relationsrelaterade, man träffas i någons hytt och sedan urartar det. Vi kan inte gå in i hytter och kontrollera vad som händer där, säger han.

Lars Pernell tycker att de åtgärder som vidtagits redan givit resultat. Det har blivit betydligt lugnare ombord.

– Men det är viktigt att alla rederier gör på samma sätt. För de flesta av våra passagerare är vi "Finlandsfärjorna" och de tänker inte så mycket på vilket rederi eller fartyg de åker med. Om vi ska komma vidare i det här arbetet och skapa trovärdighet måste alla följa samma regler, säger han. **LS**

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



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

I en av Sjöbefälsföreningen ägd fastighet på Kamrerarvägen 10-12 i Hägersten i sydvästra Stockholm finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns fem sängplatser.

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

	Rabatt	Ej rabatt
Weekend 2 nätter	500 kr	750 kr
Dygn söndag-torsdag	300 kr	500 kr
Vecka max 7 nätter	1 200 kr	2 000 kr

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

- **Akademikernas a-kassa (AEA)** 08-412 33 00
Telefontid mån-tors 9-16, fre 13-16
- **Ledarnas a-kassa** 0200-87 12 12
Telefontid mån-fre 9-11
Talsvar dygnet runt på 08-441 37 82

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

Allmän e-postadress: sbf@ledarna.se

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

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@ledarna.se 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 Tillträdande vd
 Christer Themné Martin Lindeblad
 –08-598 99 110 –08-598 99 632 –08-598 99 478

Vice verkställande direktör
 Hans-Dieter Grahl

Sjöbefälsföreningen – O

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

Ombudsmän i Stockholm

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

Johanna Briding – 08-598 99 583

Ombudsman i Göteborg

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

Informationschef

Marie Halvdanson – 08-598 99 288
Medlemsservice & Administration
 Rebecka Fransson – 08-598 99 095
 Agneta Häll – 08-598 99 204
 Anita Isaksson – 08-598 99 112
 Charlotte Lindberg – 08-598 99 111
 Margaretha Norling – 08-598 99 161
 Linda Palm – 08-598 99 687
 Rocío Arevalo Perez – 08-598 99 090
 Madelaine Edlund – 08-598 99 605
 Elaine Estrela Moura – 08-598 99 061

Ekonomi

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

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
 Besöksadress S:t Eriksgatan 26
 Telefon 08-598 99 085
 Telefax 08-651 08 48
 E-post sbf@ledarna.se
 Internetadress
www.sjofefalsforeningen.se
 Bankgiro 332-1478
 Expeditionstid 8.00–16.10

Expeditionen i Göteborg

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

Klubbarnas ruta

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

Transatlantics

kontaktperson har ny postadress, se förteckningen på sidan 33. Telefonnummer och e-postadress är oförändrade.

Nej till visumtvång

Redarorganisationen International Shipping Federation (ISF) kräver att hamnstaterna underlättar för sjömän att gå i land. Det gäller framför allt att sjömän inte ska drabbas av visumtvång.

Kravet har lagts fram till IMO:s förenklingskommitté, som sammanträder i april. Kommittén bör stödja IMO:s konvention om förenkling av internationell sjöfart (Fal-konventionen), som klart förbjuder hamnstat att kräva visum av sjömän som vill gå i land. ISF konstaterar att ILO:s konventioner nr 108 och 185 fastslår detsamma.

Efter den 11 september 2001 har ofta detta förbud negligerats, främst av USA och Australien. Men, påpekar ISF, problemen finns även i Brasilien, Singapore, Sydafrika m fl länder och även inom EU:s Schengenområde, trots att EU-kommissionen tagit upp problemet.

ISF föreslår en internationell överenskommelse om att snabbvisa för landbesökande sjömän ska kunna beviljas i aktuella hamnar.

”Kan detta accepteras av regeringarna, har en lösning nåtts på ett allvarligt problem för många sjömän och redier, ett problem där vi inte har sett några framsteg på flera år. Vi vill bryta dödläget”, skriver ISF.

Margareta & Richard Zedellers fond

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

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

Sjökaptenensring

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

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

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

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

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

Sjöingenjörarring och sjökaptenensring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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

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

Upprop till yacht-folk

Ombordanställda i superyachter ombeds kartlägga sin arbetssituation inför ikraftträdandet av MLC 2006. Uppmaningen gjordes av John Cook från Lesia Group på ett seminarium i januari:

Socialskyddet och ordentliga anställningskontrakt är, påpekade Cook, två nyckelområden där yachtbranschen hittills varit ganska släpphänt. Inspektörerna av dem ska skärpas.

Anställda i yachter bör noga granska detaljerna i sina anställningskontrakt.

– Granska särskilt ledighetsbestämmelserna. Man ska vara ledig minst två och en halv dag per månad plus allmänna helgdagar i flaggstaten, sa Cook. (TELEGRAPH)

Brandskydds-föreningens kurser vårterminen 2013

Grundkurs

V 22 27–30 maj Göteborg

Fortbildningskurser

V 12 21–22 mars Göteborg

V 13 25–26 mars Helsingborg

V 15 8–9 april Göteborg

V 16 15–16 april Kalmar

V 17 22–23 april Helsingborg

V 19 6–7 maj Göteborg

V 20 13–14 maj Kalmar

V 21 20–21 maj Helsingborg

V 23 3–4 juni Göteborg

V 25 17–18 juni Göteborg

Advanced Fire Fighting

V 20 13–16 maj Helsingborg

För anmälan och ytterligare information kontakta:
Gunilla Friberg
 Svenska Brandskyddsföreningen
 11587 Stockholm
 Telefon 08-58847494
 Fax 08-6623507
 E-post gunilla.friberg@svbf.se
www.brandskyddsforeningen.se

Minskat antal piratattacker

Antalet piratattacker mot handelsfartyg under 2012 var den lägsta på fem år. Brittisk-holländska befälsfacket Nautilus välkomnar givetvis detta men ställer sig ändå bakom branschens krav på bibehållet skydd från örlogsfartyg i högriskområdena.

Enligt rapporten från International Maritime Bureau konstateras att antalet sjömän som togs som gisslan 2012 var 585. Sex dödades och 32 skadades. Dessa allvarliga siffror innebar dock en minskning med cirka 30 procent jämfört med 2011. Guineabukten utanför Nigeria har övertagit Adenviken utanför Somalia som det klart främsta högriskområdet, därtill med ökat våld. 58 attacker rapporterades från Guineabukten, och vid minst 37 av dessa förekom skottlossning.

Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson uppmanar bestämt världens regeringar att vidhålla sitt ansvar att skydda sjömän från kriminella attacker. Även IMO framhåller att en minskad skyddsnivå snabbt kan locka fram ökade aktiviteter från piraterna. (TELEGRAPH)

Halvera dödstalet!

– Varje omkommen sjöman är en för mycket. Då är 500 alldeles för mycket och 1 000 astronomiskt.

Det sa IMO:s generalsekreterare Koji Sekimizu vid årets första IMO-möte. Antalet dödsfall till sjöss under 2012 var 1 051. Sekimizu framhöll dels att statistiken måste förbättras, dels att antalet minst bör halveras under en tvåårsperiod.

– Men det kräver kollektiva ansträngningar som omfattar alla sjöfartssektorer; fiskefartyg, flodtrafik och internationell trafik, sa han. Vi måste använda oss av alla upptänkliga metoder för ökad säkerhet och uppnå ett så ambitiöst men också realistiskt mål.

Nautilus seniorsekreterare Allan Graveson kommenterade:

– Om inte grundläggande förändringar görs i säkerhetskulturen inom branschen, kommer det att ta en generation att uppnå målet. Vi måste uppmärksamma design, ergonomi och utrustning ombord, liksom det välkända problemet med uttröttnings.

(TELEGRAPH)

LÖSNING TILL FEBRUARIKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 1/2013

Alt. lösning längst upp andra kolumnen fr h:
 Även "graviteras" måste godkännas.

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Alvar Stridfeldt
Påläng

Bo Sjöstedt
Mölnadal

Karl-Göran Ögren
Skelleftehamn

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!



AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

ALLANDIA

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

A P MØLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I STENA LINE ÖRESUND

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

BOLLING & NORLING REDERI

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

DESTINATION GOTLAND

Annelie Hamberg, tel 0702-22 83 77
e-post SBF.Klubbordforande@destinationgotland.se
Ingela Örnberg, Källunge Skäggsstäde 225, 621 79 VISBY
tel 0498-21 35 72, 0702-22 84 22
e-post ingela.ornberg@destinationgotland.se

DFDS SEAWAYS

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kont p), Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kont p), Fleringe Hau 647, 62460 LÄRBRO
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

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

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SEA WIND

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TYNNINGÖ SJÖTRAFIK

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

Henry Bromée, Betesvägen 56, 247 51 DALBY
tel 046-20 17 94, e-post henry.brome@telia.com
Mats Höglblom, Box 4172, 42204 HISINGS BACKA
tel 031-58 59 60, 0705-58 59 60, e-post hogblom@telia.com,
mats.hogblom@walleniusmarine.com

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

AKTIVT MEDLEMSKAP

– man är medlem även i Ledarna. Detta alternativ är det naturliga för sjöbefäl eller annan chef inom sjöfarten med svensk arbetsgivare och som är bosatt i Sverige eller annat EU/EES-land. Som aktiv medlem har man självfallet fullständiga medlemsrättigheter som stöd gentemot motparten, rösträtt och valbarhet till kongress, rätt att teckna förmånliga försäkringar genom Ledarna, söka medlemslån m m. Avgift för o m 1 januari 2009 är 274 kronor per månad.

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

– man är endast medlem i Sjöbefälsföreningen. Det är ett alternativ för svenskt befäl med utländsk arbetsgivare. Man har begränsat stöd mot motparten men i övrigt fullständiga medlemsrättigheter, inklusive rätten att teckna försäkringar genom Ledarna och söka medlemslån. Avgift för närvarande 67 kronor per månad.

PASSIVT MEDLEMSKAP

– man är endast medlem i Sjöbefälsföreningen och inte yrkesaktiv till sjöss, därför att man är f d sjöfartsanställd som gått i land permanent eller pensionerats. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Avgift 180 kronor per år.

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Rederi	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

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

Skipskurs:

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

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

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

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

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

Offshorekurs:

Det mest populære kurset på NMU er 4 dagers grunnleggende sikkerhets- og beredskapsopplæring, som er påkrevet for å kunne jobbe offshore på norsk sokkel. Det kreves ingen spesielle forkunnskaper for å kunne gjennomføre dette kurset. Dette kurset gjennomføres som ordinært ukeskurs og også nå som helgekurs.

Om det er ønskelig kan man ved en senere anledning bygge på kurset, slik at man også får grunnleggende sikkerhetskurs for skip. Mer informasjon om dette finner man på vår hjemmeside 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 våren 2013 bli sertifisert iht ISO 14001 og OHSAS 18001 på styring av ytre miljø- og arbeidsmiljø.



Norges Maritime Utdanningscenter
– ditt sikkerhetssenter i Norge

