

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR2 MARS 2015 ÅRGÅNG 4

OACCEPTABLA TRAKASSERIER  
mot kvinnliga sjöbefälsstudenter

LÖFTE AV INFRASTRUKTURMINISTERN  
MLC ska inte medföra fördyring

PRELIMINARY STAGES OF SEASICKNESS  
an unknown safety risk



# FOTOTÄVLINGEN

SVENSK SEGER



# Säkerheten främst – även i inlandssjöfart

## MARS

I december i fjol tillkom inlandsfartyg som ett nytt transportslag i Sverige. Transportstyrelsens tekniska krav på dessa fartyg trädde i kraft. Men från hamn- och redarintressen framförs redan kritik mot det gällande regelverket. Det finns anledning att närmare granska kritiken och kommentera den från en facklig synpunkt. Några ”fackliga särintressen” har vi ingen anledning att förfäktas. Däremot slår vi vakt om säkerheten, och det borde alla parter göra.

Rederinäringen har i och för sig länge legat i startgroparna för nya regelverk i insjötrafiken. Erik Thun AB, Ahlmark Lines och holländska VT-Group har bildat ett joint venture-bolag för sådana transporter.

Den kritik som framförts gäller krav på lättnader i bemanningsföreskrifterna. På den punkten finns det anledning att höja ett varningens finger.

I ett debattinlägg i Sjöfartstidningen kallar tre hamnföreträdare de hittillsvarande åtgärderna för ”ett halvhjärtat införande”. Debattörerna anser bland annat att inlandsfartyg generellt borde slippa lotsplikt, något som ”är självklart i resten av Europa”.

Men så borde det inte vara varken i Sverige eller övriga Europa. Det är flera faktorer som ska beaktas för att avgöra om ett fartyg ska ta lots. Den viktigaste faktorn är olycksrisken.

Ett annat krav som framförs är att insjöfartygen bör slippa farledsavgifter. Farledsavgifterna är något som berör alla fartyg som anlöper svenska hamnar, inte bara insjöfart. Enligt statsmakterna ska avgifterna ses över. Vi bör avvakta den översynen innan vi går in på mer detaljerade diskussioner om olika trafikslag.

Cabotageregler finns inte för insjöfart,

påpekas det i debattartikeln. Det innebär att utländska insjöfartyg obehindrat får trafikera svenska vatten.

Detta kan verkligen diskuteras. En helt oreglerad cabotagetrafik förefaller som ett tvivelaktigt alternativ. Vi ser vilka villkor en del utländska lastbilschaufförer kör under i Sverige, och då finns det ändå –

vattenvägar inom unionen. Direktivet fastslår minsta vilotid till 10 timmar per dygn, varav sex timmar sammanhängande, och 84 timmar per vecka.

Direktivet bygger på ett avtal från 2012. Ordförande i Europeiska Transportarbetsrefederationens (ETF) inlandssjöfartssektion är Nick Bramley. Han säger till brit-

## EN HELT OREGLERAD CABOTAGETRAFIK FÖREFALLER SOM ETT TVIVELAKTIGT ALTERNATIV. VI SER VILKA VILLKOR EN DEL UTLÄNDSKA LASTBILSCHAUFFÖRER KÖR UNDER I SVERIGE, OCH DÅ FINNS DET ÄNDÅ – ÅTMINSTONE PÅ PAPPERET – EN REGLERING I DET SEGMENTET.

åtminstone på papperet – en reglering i det segmentet.

Debattörerna i Sjöfartstidningen pekar också på att bemanningsreglerna hittills varit desamma i insjöfart som för havssjöfarten. De raljerar över ”högskoleutbildade kaptener och stora minimibesättningar”. Visst är det stor skillnad mellan kustfart och kanalfart. Reglerna kan ses över, men inte på bekostnad av säkerheten. Högskoleutbildad eller ej, befälhavaren ska absolut ha rätt kompetens enligt STCW Manila.

Slutligen har vi klagomål över tekniska särregler. Även detta måste diskuteras konkret. Vad är det för särregler som är besvärande? Upp med dem på bordet, så får vi finna lösningar på problemet!

Den här diskussionen förs inte bara i Sverige. EU:s ministerråd har utfärdat ett direktiv om arbets- och vilotider på inre

tisk-holländska befälsfacket Nautilus tidning Telegraph att direktivet visar på vikten av en social dialog inom en komplex verklighet. Ett fartyg i insjöfart kanske ägs av ett tyskt bolag, registreras på Malta, bemannas på kontrakt med ett schweiziskt bolag under cypriotisk lag och trafikerar kanaler i Holland och Belgien.

Hollands regering har föreslagit lättnader i regelverket för insjöpråmars besättningar, med hänvisning till den snabba tekniska utvecklingen av pråmarna. Nick Bramley varnar för att se ensidigt till förbättrad teknik. Teknisk utveckling har förvisso gjort vissa arbetsmoment fysiskt lättare. Men samtidigt har pråmarna blivit större, och besättningen har mer skiftarbete och komplicerade manövrer. Det måste tas med i beräkningen.



15



## sjöbefälen Nr 2



16

- 04 Trakasserier mot sjöbefälsstudenter  
Gemensam plan i frågan enar hela branschen
- 05 AD gick emot facklig förtroendeman  
Fick inte ledigt för facklig kurs om skyddsombud
- 06 Norska och danska sjöfack missnöjda  
Internationella register minskar antalet inländska sjömän
- 08 Anna Johansson vill inlemma MLC2006  
Men rederierna ska inte betala sociala avgifter två gånger
- 10 Omfattande enkät om arbetsmiljön  
Bekräftar att åtskilligt återstår att göra
- 11 Bränslebesparing med elektronisk hjälp  
Styrsöbolaget sparar ett års fartygsförbrukning
- 12 Svenska rederier skyddar sig mot pirater  
Wallenius och Stena Bulk kör i riskabla vatten
- 15 Angelägen trafik svår att finansiera  
Färjetrafiken över Kvarken lever dock vidare
- 16 Svensk matros vann fototävlingen  
Fångade isbjörn på bild vid tillfällig tjänst på Svalbard
- 18 Hongkong-fack bildades på fastlandet  
22 000 medlemmar, ett av de största sjöfacken i ITF
- 22 Sjösjuka försämrar prestationsförmågan  
Det sker omärkligt redan under förstadierna

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 4 Utgivningsdag 17 mars 2015

**Ansvarig utgivare** Christer Themné

**Redaktör** Benkt Lundgren, 08-598 99 121, 0705-31 72 96

**Layout** Trydells Tryckeri AB

**Adress** Box 12100, 102 23 Stockholm

**Besöksadress** Sankt Eriksgatan 26, plan 4

**Telefon** 08-598 99 085 vx

**Telefax** 08-651 08 48

**E-post** sjobefalen@ledarna.se

**Bankgiro** 332-1478

**ISSN** 2001-3604

**Tryck** Trydells Tryckeri AB, Laholm 2014

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

**Framsidesbild** "Ressurspool hos Eidesvik" fick hedersnämning i Nordiska fototävlingen. Foto Jonatan Svenson, Norge. Mittenbilden i spalten här bredvid är tredjepriset i svenska del-tävlingen, "Big job" av Tim Ruttledge, Fure West.

**TS-kontrollerad upplaga** 8 300 ex

MEDLEM AV 

**MANUSSTOPP 2015**

**Nr 3** – 7/4 **Nr 4** – 19/5 **Nr 5** – 18/8

**Nr 6** – 22/9 **Nr 7** – 20/10 **Nr 8** – 24/11



18

# Oacceptabla trakasserier

I februari trädde i dagspress och etermedia två kvinnliga sjöbefälsstudenter fram och berättade om sexuella trakasserier, som de utsatts för under studietiden. Ett snabbt resultat av nyheten blev att sjöfartens parter beslöt om en strategi- och handlingsplan för likabehandling inom svensk sjöfart.

**KALMAR** FEBRUARI 2015

–Vi är förfärade över att sånt här förekommer. Det är helt oacceptabelt och dessutom brottsligt, sa SBF:s vd Christer Themné till tv-kanalen Smålandssnytt.

– Hela branschen måste reagera. Vi får försöka hitta ett sätt att ta tag i problemet tillsammans med arbetsgivarna för att få en attitydförändring. Vi måste vara tydliga med att den här typen av beteende är något som vi fördömer.

En dryg vecka efter att nyheten kommit ut tog Sjöfartshögskolan i Kalmar initiativ till en ”strategi- och handlingsplan för likabehandling inom svensk sjöfart”. Bakom dokumentet står SBF, Seko Sjöfolk, Redareföreningen, Sarf, sjöfartshögskolorna och deras studentkårer, Sjöfartens utbildningsinstitut samt Transportstyrelsen.

I planen står bland annat att det både på lärosätena och ombord ska råda nolltolerans mot diskriminering, trakasserier och kränkande särbehandling i ord och handling. Problemet ska belysas och informeras om i arbetsmiljöarbetet och i skolornas informations- och utbildningsmaterial.

De som ändå utsätts för diskriminering, trakasserier eller kränkande särbehandling ska uppmuntras att anmäla detta. Utan dröjsmål ska anmälningarna utredas, åtgärdas och följas upp, och de drabbade ska få hjälp och stöd. Misstänkt brottsliga handlingar ska polisanmälas.

## Rättelse om ukrainsk sjöingenjör

Den ukrainske sjöingenjör som vi skrev om i förra numret och vars utbildning av den svenska myndigheten UHR bedömts som likvärdig med civilingenjör heter Stanislav Artemyev och inget annat.

## Medlemsmöten

I april hålls medlemsmöten följande tider och platser:

### STOCKHOLM

måndagen den 13 april kl 16.00  
Lokal meddelas på hemsidan.

### KALMAR

tisdagen den 14 april kl 16.00  
Lokal meddelas på hemsidan.

### MALMÖ

onsdagen den 15 april kl 16.00  
Lokal meddelas på hemsidan.

### GÖTEBORG

torsdagen den 16 april kl 16.00  
Lokal meddelas på hemsidan.

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

# DISPLAY

FÖRSÄLJNINGSFÖRETAGET INOM MEDIA

## Din annons här?

Välkommen att kontakta mig:

**Mårten Bäck**

**090-71 15 21**

**marten.back@display-umea.se**

**www.display-umea.se**

# AD: Fackets kurs behövdes inte

Enskilda arbetsgivare och arbetsgivareförbund har på senare tid alltmer börjat ifrågasätta de fackliga förtroendemännens arbete. Man kan tala om en hårdnande attityd som bland annat kan avläsas i antalet fall i Arbetsdomstolen (AD). På två månader har facken stämt tre arbetsgivare till AD för kränkning av fackliga förtroendemäns rättigheter. Under hela 2014 var det bara fyra sådana stämningar. TEXT STIG GUSTAFSSON

Man har från arbetsgivarsidan också börjat angripa de fackliga förtroendemännens rätt att använda sig av förtroendemannalagens (FML) regler om fackets tolkningsföreträdare, när det gäller den fackliga verksamheten på arbetsplatsen.

FML är en av de viktigaste landvinningarna för facket. Idag är det svårt att föreställa sig hur det fackliga arbetet kunde utföras utan lagregler om rätt till ledighet. Lagen innebär att den fackliga organisationen på arbetsplatsen har tolkningsföreträdare när det gäller omfattningen av ledigheten. Lagen är dispositiv, vilket innebär att man kan träffa kollektivavtal om till exempel hur många timmars ledighet för fackligt arbete som en förtroendevald ska ha på en arbetsplats.

## Privata arbetsgivare har vägrat avtal

På det offentliga området har de centrala parterna kommit överens i kollektivavtal om vissa normer för ledigheten. På det privata området vägrade Svenskt Näringslivs föregångare Svenska Arbetsgivareföreningen redan från början att träffa kollektivavtal om omfattningen av den fackliga verksamheten på arbetsplatsen. Därför gäller på det privata området enbart lagens regler. Om arbetsgivaren inte vill godta fackets bedömning av exempelvis ledigheten för en förtroendevald måste han stämma facket till AD. Under den tid som processen pågår gäller fackets uppfattning.

Huvudregeln är att en facklig förtroendevald har rätt till betald ledighet för fackligt arbete på arbetsplatsen. Ibland kan det bli tvist om vad som avses med den egna arbetsplatsen, till exempel när det gäller kurser och utbildning. Nyligen har en sådan tvist avgjorts av AD.

Twisten gällde om en facklig förtroendeman hade rätt till betald ledighet för en kurs för skyddsombud anordnad av hans fackförbund, trots att han redan genomgått en partsgemensam kurs. Den fackliga organisationen använde sig av sitt tolkningsföreträdare och hävdade att förbundets kurs hölls ur ett fackligt perspektiv och fokuserade på de uppgifter man har som facklig företrädare.

## Inskränkt rätt till studieledighet

När det gäller rätten att med betald ledighet delta i kurser i fackliga ämnen är utgångspunkten att varje form av utbildning som har en direkt betydelse för verksamheten på arbetsplatsen omfattas av betalningsskyldigheten. Detta slogs också fast av AD redan första året lagen gällde. I lagens förarbeten framhålls:

”Det bör inte ha någon betydelse om en kurs har anordnats av arbetsgivar- eller arbetstagarparten eller ett för dem gemensamt utbildningsorgan, inte heller om utbildningen anordnas av ett fristående organ, t ex en statlig myndighet.”

AD slog i sin dom fast att arbetsgivaren inte var skyldig att betala lön till skyddsombudet, som genomgått en kurs om arbetsmiljö, hälsa och säkerhet anordnad av facket, eftersom han redan gått den partsgemensamma utbildningen. AD menade att facket, när man tillsammans med arbetsgivarna tagit fram den partsgemensamma kursen, avtalat bort sin rätt att kalla till den egna utbildningen.

Detta är en uppseendeväckande dom mot bakgrund av lagens intentioner och förarbeten. Den grundläggande principen i FML är att den fackliga verksamheten har ett värde för båda parter. Det är ju självklart att facket måste ha rätt att utbilda sina förtroendevalda ur ett fackligt perspektiv. Arbetsgivarna ska inte kunna bestämma innehållet i en sådan utbildning. **S G**

## Ny Suez-kanal efter 145 år

Den första Suezkanalen stod klar 1869 och tog 10 år att bygga. Den utbyggda kanal som byggstartades i augusti förra året ska enligt planerna stå klar för trafik redan i augusti i år. Vissa internationella experter hävdar dock att det kan dröja ända till 2019 innan allt är färdigt.

Kanalen, som länkar samman Medelhavet med Röda havet, hantear sju procent av den globala trafiken till sjöss. Den utvidgade kanalen ska möjliggöra dubbelriktad trafik genom en del av farleden. 72 km nya kanaller ska kunna hantera upp till 97 fartyg per dag mot 49 idag och minska transittiden från 18 till 11 timmar. Kostnaden beräknas till minst 8,5 miljarder dollar.

PETER LORIN  
Källa BBC News

# Fackligt missnöje i Danmark och Norge

I Danmark och Norge råder missnöje med fartygsregistren DIS respektive NIS. De har inte gett den ökning i sysselsättningen av danskt och norskt sjöfolk som var förväntat. Tvärtom blir det nu allt färre jobb för dessa grupper. Detta trots att det blir allt fler fartyg i registren. TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

**DANMARK/NORGE** FEBRUARI 2015

Bland sjöfolkens fackliga organisationer i Danmark och Norge råder det i dag ett utbrett missnöje med DIS (Dansk Internationalt Skibsregister) och NIS (Norsk Internasjonalt Skipsregister).

Sedan flera år tillbaka har det varit en successiv minskning av norskt sjöfolk ombord på NIS-fartyg. Refusionsordningen, som ska verka för att upprätthålla norska arbetsplatser på NIS-fartygen, har inte fungerat. (Refusionsordningen innebär att rederierna får tillbaka de skatter och avgifter de betalar för norska sjöfolk.)

Hittills har återbetalningen varit begränsad till 198 000 norska kronor per år. Detta tak höjs i år med 4 000 kronor; men det är ingen som tror att detta kommer att öka sysselsättningen för norskt sjöfolk inom NIS. I dag är det endast 27 av de 522 fartygen i NIS som använder sig av refusionsordningen.

En färsk utredning, "NIS-utvalget 2", som är en uppföljning av den stora utredningen "Fartsrådesutvalget" och som tillsatts på initiativ av de norska sjömansorganisationerna, gör det helt klart:

"Refusionsordningen i sin nuvarande form bidrar inte till att främja sysselsättningen av norrmän på NIS-fartyg. Om det inte tas omedelbara grepp och görs ett nytt och konkurrenskraftigt system, kommer utvecklingen med att byta ut norska sjöfolk med utländska att eskalera i ett raskt tempo."

"NIS-utvalget 2" ger en rad förslag till för-

bättringar av NIS. Här är några av dem:

- Begränsa antalet norska särkrav. Sjöfartsdirektoratets tolkningar av internationella regelverk måste harmoniseras med internationell praxis.
- Direktoratet måste också förbättra sin service och satsa mer på digitalisering.
- Bättre marknadsföring av NIS.
- Norges position och inflytande i internationella maritima fora måste upprätthållas.

För att öka antalet norska sjöfolk i NIS föreslår "NIS-utvalget 2" att det skapas en särskild nettolönsordning anpassad till NIS i utrikesfart. Denna nya ordning skulle ersätta dagens refusionsordning. Den skulle ge tillskott från förste sjöman och har samtidigt krav om att det knys läringsplatser till ordningen.

## Modernisering och utvidgning

Även i Danmark är det alltså missnöje med det internationella fartygsregistret. För 15 år sedan utgjorde de danska sjöfolken 55 procent på DIS-fartygen. I dag har denna andel sjunkit till 30 procent.

Hos Søfartens Ledere (SL) diskuterar man nu hur denna utveckling ska motverkas. Ett förslag går ut på att DIS behöver moderniseras. SL föreslår att DIS utvidgas till att också gälla fartyg inom offshore vind, offshore olja och gas.

"Som samhälle har vi inte råd till att den moderna sjöfarten seglar förbi Danmark – med eller utan dansk flagg i akterstäv", skriver ordföranden i SL, Henrik Hjerl Carstensen, i en ledare i organisationens tidning. "Men vi har heller inte råd

att låta bli att säkra och utveckla antalet danska arbetsplatser på danska fartyg och i maritima verksamheter i Det Blå Danmark."

För närvarande har SL en skattefråga till behandling i det danska rättsväsendet. Den handlar om att danska sjöfolk som omfattas av nettolönsordningen ska få del av de skattesänkningar som getts till de danskar som arbetar på land.

– Om vi mot förmodan förlorar den saken och domstolen fastslår att redarna kan förvalta nettolönsordningen och de sjöfarandens skattelättnader fullständigt egenrådigt, så tycker jag inte att DIS längre är något för danska sjöfolk, menar Henrik Hjerl Carstensen.

Tillsammans med Maskinmestrenes Forening, CO-Søfart och 3F Sømandene arrangerade SL nyligen en utbildningskonferens på Christiansborg (folketinget), för att diskutera rekrytering, utbildning och sysselsättning för framtidens danska sjöfolk med representanter för de politiska partierna och Danmarks Rederiforening.

På konferensen riktades det massiv kritik mot rederierna för att de inte tar in tillräckligt med lärlingar, som önskar en maritim utbildning. Det var bred enighet bland såväl de fackliga som de politiska företrädarna om att praktikplatserna på fartygen i dag utgör en flaskhals. Även utbildningsminister Sofie Carsten Nielsen kritiserade rederierna:

– Regeringen har under senare år ökat intagningen till de maritima skolorna. Men det är också viktigt att tala om kvalitet och innehåll i utbildningen. För danska sjöfolk blir mötta av en stark global konkurrens och måste därför vara bättre än sina utländska kollegor.

– Vi ska också diskutera utbildningsplatserna. Jag tror att rederierna måste ta på sig ett större ansvar på detta område. Regeringen har levererat kvalitet, nu ska branschen också följa med här. Det ska göras mera, underströk utbildningsministern. **C K**

# Seasickness a safety problem

Already the preliminary stages of seasickness deteriorate the performance, among other things the short-term memory and the ability to concentrate. Research results show that this happens without us even noticing it.

– You can be under the influence of seasickness with a reduced capability without feeling sick. It is more common than you think, says Joakim Dahlman, doctor of Medicine and a scientist at the Department of Shipping and Marine Technology at Chalmers in Gothenburg. He makes research on the preliminary stages of motion sickness.

Motion sickness is the generic term for sickness in cars, trains, buses, aeroplanes and ships. It starts when there is a conflict between at least two of the three senses that help us to keep balance: the vestibular sense, proprioception (see explanations) and the visual sense. None with a functioning sense of balance will get away, not even those who say they never get seasick. But they have with great certainty experienced the preliminary stages without an association to a full-blown seasickness.

The brain receives constant information about the acceleration of the head and relation to a vertical from the vestibular sense and information about the position of the body parts from the proprioception, important to our capability to keep balance. The conflict arises when the brain does not get the information from these two senses accepted by the visual sense. The brain can not interpret the signals; instead the answer from the brain is to concentrate the resources of the body to the vital organs.

## Capability deteriorates quickly

By learning how to recognize the preliminary stages the chances increase not to be seasick. Working maritime officers ought to be aware of this, partly because the capability deteriorates already in the preliminary stages, and partly to be able to remove a forthcoming seasickness. Initial symptoms are generally diffuse and does not reach always our consciousness.

Regular signs are rapidly caught tiredness, dry mouth, a feeling of anxiety from the stomach not associated with sickness,

problems to focus, lethargy and apathy. These symptoms are often associated with stress or a general tiredness instead of an incipient seasickness. The deterioration of the performance has already begun, as well as the physical reactions, without reaching our consciousness.

– The difficulties to recognize the preliminary stages and reduced performance makes it even more important to recognize them, says Joakim Dahlman.

## Don't take medicines too late

For those who have treatment for seasickness it is already too late in this phase to take their medicine. One of the first physical reactions is that the pylorus closes, nothing comes further down to the stomach and out into the blood. If there is a risk of seasickness, the medicine must be taken early before the conditions deteriorate, to have any effect. At the same time the autonomic nervous system resets and concentrates the blood to the heart and the stomach and can cause cold sweats. The body prepares for an unknown threat, without that it reaches our consciousness.

– To be able to cure the initial phase one must have a perception that this can be seasickness, for instance by recognizing the signals and rather go up on the bridge or out into fresh air instead of down under deck. If seasickness has taken hold it develops very rapidly as a rule, says Joakim Dahlman.

When it is established you have accepted it and brought it up into the consciousness. Then the critical point comes very fast, and you ought to use own strategies, while the demands from the outside world decay. To keep yourself busy helps to displace ponderings about seasickness. Contact with the surroundings, a view over a horizon, fresh air and to focus on a spot help the senses to diminish the conflict.

– Motion sickness in its worst forms, often serious seasickness with vomiting

and apathy, contains many existential parts in its final phase. There is a lot of truth in the will to jump overboard, to come away from the environment that makes you ill. This is about survival, says Joakim Dahlman.

There is a difference between men and women. Women more often get motion sickness, especially in connection with menstruation and during pregnancy.

There is also some evidence that well trained human beings are at a greater risk to be seasick than untrained, probably because of a better sensoric ability and a sharper sense, which rapidly registers deviations.

Elderly people are generally different and expose unwillingly themselves to these environments, and when they do so they usually get ill. But in line with increased age the sensory organs lose some of their sensibility, and therefore they can better withstand strains and outer stimuli. It is easier to avoid seasickness if you are moderately replete.

Joakim Dahlman is Deputy Head of his Department and parallel with his research he supervises about 30 post-graduates.

– Now we look at combinations of existing medicines to be able to remove the tiring effect of the drugs. The goal is to get rid of the illbeing, without being tired and losing ability. Thereby the medicines contribute to the possibility to manage severe conditions during 24 hours, says Joakim Dahlman.

## EXPLANATIONS

The vestibular sense is the sense of perception of position and acceleration and is divided in two parts; one is the sense of acceleration, and measures the acceleration the head is exposed to, the other registers the position of the head to the vertical, with the help of the semicircular canals in the ear.

The proprioception helps us to recognize the position of the body, for instance with the pressure of the ground on the foot, when we stand up. We use the proprioception to keep balance and to feel the body's position.

This is a short version of  
the article on the pages 22–23.

# ”MLC-lag får inte fördyra”

– Sjöarbetskonventionen MLC2006 har inte inlemmats i svensk lagstiftning. Utan att gå in i den exakta juridiken, så ska den inlemmas utan negativa konsekvenser för redarna. Det ska inte bli dyrare.

Det säger infrastrukturminister Anna Johansson i en intervju med Sjöbefälen. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

**STOCKHOLM** MARS 2015

Anna Johansson är minister i den antagligen mest komplicerade parlamentariska situationen i Sveriges demokratiska historia. Och när hon tar emot Sjöbefälen, skulle vi ha varit inne i slutskedet för en valrörelse till extra val. Den omskrivna och omstridda decemberöverenskommelsen satte stopp för detta, och då känns det meningsfullt att träffa den i regeringen som ansvarar för bland annat sjöfartsfrågorna.

Hon har redan i tidigare intervjuer uttryckt sin förvåning över posten. Hon har aldrig jobbat specifikt med infrastrukturfrågor, men som kommunalpolitiskt aktiv i Sveriges näst största stad i 20 år kommer man oundvikligen i kontakt med ämnet.

– Och den maritima miljön är ett tydligt inslag i Göteborgs stadsbild, påpekar hon. Är man uppvuxen där, så influeras man av det.

## Bindande löfte

Hennes besked om inlemmandet av MLC2006 i svensk lagstiftning är så nära ett bindande löfte man kan komma i den knepiga politiska situationen.

– Sverige har ratificerat konventionen, och då ska den också bli en del av svensk

lagstiftning, fastslår hon. Det jobbas febrilt med juridiken, men det är inte meningen att det ska bli dyrare för svenska redare.

Därmed kan man dra slutsatsen att arbetsgivare till anställda i tredjelandsfartyg slipper betala de sociala avgifterna två gånger.

När det gäller den tunga frågan om tonnageskatten, är det däremot locket på. Utredningen la sitt förslag den 6 februari, och nu har remissinstanserna fram till mitten av maj på sig att säga sitt.

## Utredaren kritiserar sitt eget förslag

Som omtalades i ledaren i förra SB har utredaren föreslagit att tonnageskatten ska finansieras med en minskning av sjöfartsstödet – men påpekar att detta inte vore en bra åtgärd.

SB: Är det inte ganska ovanligt att en utredare formulerar sig så?

– Kanske, men utredningen tillsattes av den förra regeringen, som utformade direktiven. Utredaren har följt dem och uttryckt sin uppfattning.

SB: Kan du tänka dig att i något läge minska sjöfartsstödet?

Frågan föranleds inte bara av utredningsförslaget. I SB:s enkät inför valet (nr 5/2014) var Socialdemokraterna det enda parti som inte svarade bestämt nej på frågan



Infrastrukturminister Anna Johansson har fått sin maritima anknytning genom uppväxten i Göteborg.

om man kunde tänka sig att ändra sjöfartsstödet.

Anna ler när hon svarar.

– Bidrag och regelverk måste kunna förändras – allt kan ändras. Men det är inte aktuellt att ändra på sjöfartsstödet. Jag har inte stött på någon som ifrågasätter det.

SB: Registrerings- och inspektionskostnader är högre för svenskflaggade fartyg. Vad vill du göra åt det?

– Transportstyrelsen har redan lagt över en del uppgifter till klassningssällskapen. Det pågår ett arbete inom TSS på att förenkla och förbilliga inspektionerna. De ska självklart vara så billiga som möjligt, med bibehållande av säkerheten.



Tomas Abrahamsson sa på bokmässan att TAP-avtalet kom 10 år för sent, att 1987–97 var 10 förlorade år för svensk sjöfartspolitik. Sju av de 10 åren leddes Sverige av (S)-regeringar. Anna vill dock inte "recensera" tidigare regeringars sjöfartspolitik, som hon uttrycker det. Och parternas historieskrivning är deras sak.

– Lönebildning ska man överlämna till parterna, det är en viktig princip att hålla fast vid, anser hon. Sen är det så att i vissa branscher har parterna svårt att själva upprätthålla ordning och reda, och då kan statsmakterna behöva gripa in mer. Jag tänker på till exempel taxi- och åkeribranschen. Sjöfarten har redan ett omfattande regelverk, både nationellt och internationellt.

**SB: Exakt varför behövs en svensk handelsflotta? Det finns en del udda debattörer som påpekar att varvs- och tekoindustrin i Sverige är utkonkurrerade, men för den skull kan svenska redare skaffa fartyg, och vi går inte nakna på gatorna!**

– För att kunna bidra till innovationer och produktutveckling inom sjöfartsbran-

schan, behålla spetskompetensen, så är det ett värde med en svensk handelsflotta, anser Anna. De som vill utbilda sig i branschen behöver praktik och arbetstillfällen. Du nämnde tekoindustrin. Den finns kvar i Sverige och är framgångsrik, men då är det på högre nivå, design etc, medan produktionen görs i andra länder. I sjöfarten fungerar det inte så, där behövs ett flöde på ett annat sätt.

**Går inte att blunda för miljöproblemen**  
**SB: Efter att Transportstyrelsen lagt fram de tekniska kraven på fartyg i inlandssjöfart, har det kommit fram en del kritik. Vissa talar om alltför långtgående svenska särregler. Hur ser du på det?**

– Jag har fått uppfattningen att TSS håller sig på en rimlig nivå, inte ställer samma krav på livbåtar och annat för inlandssjöfart. Någon generell kritik finns inte, den har inte nått mig i alla fall. Det ska bli intressant att se om insjötrafiken tar fart, vi har ju inte samma tradition på detta i Sverige som i länder med utbyggda kanalsystem.

– Allt tyder på att transportarbetet i Sverige kommer att öka. Och det blir svårare och svårare att blunda för miljö- och klimatproblemen. Då måste vi ha en transportkapacitet som inte påverkar miljön. Transportköparna kräver det också. Sjöfarten är miljövänlig, men det finns mer att göra, även om flera rederier ligger i framkant.

– Inledningsvis kan det finnas motstånd mot sådant som svaveldirektivet, liknande fall har funnits i andra branscher. Men det finns en utvecklingspotential i att tänka nytt.

**SB: Men en del befärdar att transporter läggs över på landsväg, vilket inte skulle gynna miljön?**

– Varje trafikslag ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader, och där räknas miljö och hälsa in. Därför finns planer på en vägslitageavgift för lastbilstrafiken. Det är svårt att fatta beslut om mänskligt beteende! Men jag anser att det går att skapa ekonomiska incitament till att välja den miljömässigt mest hållbara transportlösningen. **BL**

## Brytning med Ledarna

SBF:s föreningsstyrelse sammanträdde den 12–13 mars och diskuterade bland annat det avbrutna samarbetet med Ledarna. Eftersom sammanträdet ägde rum efter detta nummers pressläggning, tar vi upp den frågan först i kommande nummer av SB.

### Nytt hamnbolag i Kvarken

Vid nyåret startade det nya, gemensamma hamnbolaget Kvarkenhamnar AB, som förenar hamnarna i Umeå och Vasa. Marknadsföringsnamnet är Kvarken Ports Ltd.

– Vi kommer att starta en helt ny era inom det logistiska samarbetet i Kvarken-regionen, som ska stödja den ökande gods- och passagerarvolymen, säger vd Matti Esko.

Se även artikeln på sidan 15.

PETER LORIN  
Källa Kvarken Ports Ltd

### Uppåt för Norrköpings hamn

Hamnbolaget Norrköpings Hamn & Stuveri AB noterade 2014 ett ökat antal hanterade sjöcontainrar med nästan 10 procent jämfört med 2013. 2010 invigdes hamnens nya containerterminal vid Pampushamnen på Händelö.

PETER LORIN  
Källa Norrköpings Hamn & Stuveri AB



Sjömanskyrkan Stockholm

## Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

- Fartygsbesök i Stockholm, Södertälje och Nynäshamn.
- Läsrumsverksamhet
- Gudstjänstliv
- Diakoni
- Pensionärs och föreningsverksamhet

Besöksadress: Södra Hamnvägen 15

Telefon: 08-556 943 30

Mobil: 070-461 94 80

E-post: [info@sjomanskyrkan.com](mailto:info@sjomanskyrkan.com)

Hemsida: [www.sjomanskyrkan.com](http://www.sjomanskyrkan.com)



# Arbetsmiljön: Problemen kvarstår

Den största inventeringen av arbetsmiljön i handelsflottan sedan 1978 håller nu på att sammanställas. Sjöbefälen har fått ta del av de preliminära resultaten som visar att det finns en hel del arbete kvar att göra inom arbetsmiljö, säkerhet och den psykosociala sfären. *TEXT CLAES HINDENFELT/FRILANSARNA*

**GÖTEBORG** MARS 2015

– Generellt är buller och risken för olycksfall de vanligaste arbetsmiljöproblemen, oavsett vilka arbetsuppgifter de svarande har ombord. För däcksanställda kommer sedan vibrationer från skrovet, avgaser och vissa fysiska belastningar, säger Karl Forsell, läkare och doktorand knuten till Arbets- och miljömedicin på Sahlgrenska Akademien.

Enkäten initierades av denna institution inom Göteborgs universitet och Institutionen för sjöfart och marin teknik vid Chalmers. Den finansieras av Sjöfartens arbetsmiljöstiftelse och Göteborgs universitet.

Urvalet var alla registrerade i sjömansregistret. Övriga kriterier var en personlig e-postadress och att ha tjänstgjort i ett svenskflaggat fartyg någon gång sedan 2010. Drygt 5 600 uppfyllde kraven, av dem svarade 1 972 helt eller delvis medan 1 963 fullföljde. Av dem var 158 kvinnor. Möjliga orsaker till bortfallet är att deras e-post inte fungerade och/eller att de inte arbetat på ett svenskt fartyg.

– Om det är en bra eller dålig svarsfrekvens spelar inte så stor roll, det viktiga är att resultaten är säkerställda utifrån deras svar, bland annat för att enkäten är bred och inte berör en enskild fråga, säger Karl Forsell.

Antalet frågor varierade beroende på yrkeskategori uppdelat i däck, maskin och intendentur utifrån uppgift och förutsättningar. Totalt var det 170 frågor.

## Olika problem i olika avdelningar

Förutom de generella problemen upplevs färger, speciellt tvåkomponentsfärger, som ett arbetsmiljöproblem av de däcksanställda samt vibrationer från skrovet, avgaser och vissa fysiska belastningar.

I maskin tycker 83 procent att buller är ett arbetsmiljöproblem, vilket är en hög siffra. Samtidigt upplever många att risken

för olycksfall är ett problem liksom exponeringen för avgaser.

– Mellan 60 och 70 procent i maskin uppger att exponering för oljor och oljedimma är ett problem, både i kontakt med huden och i luften. Det är kemikalier man utsätts för i princip varje dag i maskin. Samtidigt tycker 90 procent att de har en god skyddsutrustning. Resultaten kan betyda att man avser annan typ av skyddsutrustning, eftersom de uppenbarligen inte skyddar sig mot hudkontakt, säger Karl Forsell.

I intendenturen är buller och risker för olycksfall de största problemen, följt av belastningar på armar, rygg och nacke. Obekväma arbetsställningar och tunga lyft, liksom smittor av olika slag samt infektioner uppges också som stora problem. Här har mycket synpunkter lämnats i enkätens kommentarsrutor som gett en hel del intressant information.

## Många upplever trakasserier

Enkäten innehöll även frågor om kränkningar och trakasserier.

”Har du vid minst ett tillfälle de senaste 12 månaderna känt dig utsatt för kränkningar eller trakasserier på din arbetsplats, till exempel genom handlingar, yttringar, ignorerats, osynliggjorts, inte tagits på allvar, förlöjligats?” Om ja var följdfrågan: ”Vem eller vilka har utsatt dig för detta; en chef, kollega, passagerare, arbetskamrat, annan kategori?”

45 procent av kvinnorna och 24 procent av männen svarade ja. Skillnaden mellan yrkeskategorierna var små, men det var faktiskt lägst i intendenturen.

– Det är lite förvånande, eftersom flest kvinnor arbetar där. Generellt pekar vårt material på att kvinnor utom intendenturen, de flesta på däck följt av maskin, är mest utsatta, säger Karl Forsell.

Trots att alla resultat är preliminära ger de ändå en god bild av de psykosociala förhållandena. Yngre män har upplevt

mer kränkningar än äldre, och de minskar med stigande ålder, liksom fler med kort tjänstgöringstid jämfört med de som arbetat mer än 15 år. Men av de som arbetat längre än 15 år är det ändå 21 procent av männen och 44 procent av kvinnorna som blivit kränkta.

– I de flesta fall är det en chef eller arbetsledare som stått för kränkningen, följt av kollega, och lägst av passagerare, vilket är lite förvånande. Vi har inte frågat om specifik kränkning, som sexuell eller annan, men det vill vi gärna gå vidare med, säger Karl Forsell.

För att jämföra resultatet med andra yrken är Arbetsmiljöverkets undersökningar mest lämpade, även om de inte innehåller yrket sjöman. Frågan där är inte ställd på samma sätt, utan mer direkt om mobbing, konflikter och liknande. I den enkäten har runt 10 procent uppgivit att de utsatts för kränkningar. En given slutsats är att dessa frågor behöver lyftas i handelsflottan.

## Viktiga resultat att ta med sig ombord

Resultaten av enkäten landar direkt i knät på arbetsledarna, och det är viktigt att de har med detta i sina medarbetarsamtal. Det kan också användas på arbetsmiljöronder och vid utbildnings- och temadagar ombord, där frågor och tankar om värderingar har ett givet utrymme.

Enkätsvaren är ett vägledande underlag för fortsatta studier och forskning kring arbetsmiljö och säkerhet, samtidigt som initiativtagarna får tillgång till uppgifter om besvär och vad som upplevs som problem.

– Resultaten kan också användas som underlag tillsammans med egna uppfattningar om arbetsmiljö i respektive fartyg, säger Karl Forsell.

Ytterst ansvariga enligt arbetsmiljölagen är rederierna i egenskap av arbetsgivare. Samtidigt är det allas ansvar att dra sitt strå till stacken. Organisatoriskt genom bra vaktschema, att skapa strukturer där medarbetarna gemensamt verkar för en god arbetsmiljö genom att följa de ramar och riktlinjer som finns. Det ska också finnas en systematik i detta med uppföljningar och riskvärderingar.

Den fullständiga utvärderingen med beskrivningar av resultaten kommer att publiceras under våren 2015. **CH**

# Sparar ett års bränsle

Styrsöbolaget använder eco-driving för att spara bränsle och minska miljöpåverkan. Totalt har bränsleförbrukningen gått ner 14 procent mellan 2010, då man började, och 2013. Detta trots att högsta prioritet är att hålla tidtabellen.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

## KATEGORI FEBRUARI 2015

Styrsöbolaget kör passagerartrafik över Göta älv inne i Göteborg och passagerar- och godstrafik i Göteborgs södra skärgård. Sedan 2010 har bolaget utbildat ett 50-tal befälhavare och styrmän i eco-driving och resultatet är klart.

– Vi har vunnit bränsle tillräckligt för att köra vårt fartyg *Silvertärnan* två varv runt ekvatorn, eller en årsförbrukning på ett fartyg, om vi jämför år 2010 med 2013, säger Ellinor Svensson, miljösamordnare samt vikarierande kvalitets- och fraktchef vid Styrsöbolaget.

Befälhavarna har utbildat sig själva och varandra med hjälp av systemet Blueflow. Det mäter förbrukningen elektroniskt på motorerna på varje fartyg med en felmarginal om plus minus fem procent. I början mätte man med flödesmätare i bränslesystemet vilket ger en mindre felmarginal men är dyrare.

På en skärm på bryggan kan befälhavaren följa sin förbrukning och pröva hur han ska köra för att minska den. Precis

som vid eco-driving på land gäller det att köra mjukt. Numera använder befälhavarna vattenmotståndet mer vid tilläggningar, hellre än att slå full back.

– Jag minimerar också så kallad saxning vid girar då man kör fullt fram på ena propellern och back på den andra propellern, berättar Åke Peterson, som varit befälhavare i Styrsöbolaget i 25 år och nu kör *Älvsnabben 4*. I stället försöker jag backa och använda bara den ena propellern.

När han kör västerut i älven utnyttjar han strömmen som går västerut genom att snabbt lägga sig mitt i älvfåran. Han är stolt över att han och de tre andra befälhavarna i *Älvsnabben 4* gått ner i förbrukning från 49 liter i timmen till 36 liter i timmen.

– Eftersom vi kör 4 500 timmar om året blir det mycket bränsle, säger Åke Peterson.

Ellinor Svensson poängterar att befälhavarna själva sköter utbildningen.

Den går till så att befälhavaren först kör en timme som vanligt. Sedan får han köra i en timme med önskad körstil. Efter detta sätter sig befälhavaren i land, går igenom

data och jämför förbrukningen.

Utbildningen följs upp med loggbokföring av fem körningar där befälhavaren kommenterar vad som fungerar och vad som inte gör det, och hur han bör köra i framtiden.

De anställda i land har tillgång till alla data från de deltagande fartygen *Rivö*, *Valö*, *Ylva*, *Vesta*, *Silvertärnan*, *Skarven* samt *Älvsnabben 4* och *5*, och kan göra analyser utifrån det.

## Initialt motstånd har brutits ned

I början, när man skulle uttröna vad som är sparsam körning, gjordes ett antal antaganden. En del visade sig stämma, en del inte. Ett sådant antagande var att man inte ska köra i hög hastighet över grunda områden på grund av risken för squat, där fartyget sugts ner mot botten och motståndet därmed ökar.

Det visade sig att Styrsöbolagets höghastighetsfartyg *Rivö* och *Valö* inte påverkades av squat över huvud taget utan kunde köras med hög hastighet på grunda vatten.

När Styrsöbolaget satte igång eco-drivingprojektet möttes det av visst motstånd från en del befälhavare.

– Befälhavarna tog till sig detta med blandad förtjusning. Vissa tyckte att de inte behövde utbildning, men sedan de genomgått den ser de effekten, att det blivit bättre, säger Ellinor Svensson.

Den största farhågan var att man inte skulle kunna hålla tidtabellen, men det har visat sig att det går att minska förbrukningen utan att ändra i tidtabellen. Första prioritet i bolaget är att hålla servicen uppe med en bra tidtabell och att hålla denna. Bränslebesparingar är nummer två i prioritet.

– För miljön hade det kanske varit bättre att lägga till en minut här och där, men det har vi inte gjort, säger Ellinor Svensson.

Åke Peterson var med på projektet redan från början och såg det som en framtids-sak som det gällde att hänga med på.

– Om jag ser på mig själv så har jag minskat min förbrukning radikalt. Det finns tillfällen, om det blåser rejält till exempel, då man inte kan spara. Men på ett genomsnitt av året kan man spara och det har vi gjort, säger han. **A O**



# Noggrannhet och vakter Wallenius piratskydd

Befälhavarna på Wallenius känner sig trygga när de seglar in i piratvatten. Fartygen är svårintagliga och rederiet har inte attackerats. Men piraterna finns där, och även höga fartyg i hög fart kan få svårt mot tunga vapen. Nu, med färre attacker utanför Somalia, diskuterar rederiet den kommande säkerhetsnivån. TEXT LARS SOOLD

## INDISKA OCEANEN FEBRUARI 2015

Befälhavarna Erik Häger och Ulf Deutgen varvar resor till Asien med att från huvudkontoret i Stockholm övervaka rederiets nautiska utveckling. Erik Häger är inte direkt orolig när han ska segla i piratvatten. Men han känner en extra anspänning och blir mer fokuserad.

– Det blir en period, när man är mer på alerten och får fokusera mer på att hålla utkik, säger Erik Häger, som varit befälhavare i Wallenius sedan 1998.

Även om kidnappningarna utanför



Erik Häger, befälhavare i Wallenius sedan 17 år.

Somalia nästan upphört finns piraterna där och kan snabbt växla upp sin verksamhet. Därför släpper inte Wallenius, än så länge, på säkerheten.

Ulf Deutgen, som blev befälhavare i bolaget 2003, känner sig trygg.

– Det är alltid småbåtar ute på havet, men vi har aldrig blivit beskjutna. Några har varit framme och tittat, men vänt tillbaka. Med 30 meter fribord, bra fart och dubbel utkik är det inte lätt att göra något, säger Ulf Deutgen.

### Bevakning från London

Wallenius är enda svenska rederi, som seglar svensklagat med svenskt befäl i piratvatten. Man lastar fordon i Europa, Korea, Japan och Kina och seglar från södra delen av Röda Havet till Indiens södra udde och i Sydkinesiska sjön.

På väg in i riskområdet rapporterar de till EU:s maritima säkerhetscenter för Afrikas horn, MSCHOA. Centret, som håller till i Natos högkvarter i London, följer all fartygstrafik på en jättelik skärm. Upp-täcker de ett oanmält fartyg i piratvatten rapporteras det till respektive flaggstat.

Alla luckor och ingångar stängs och även nästa passage invändigt, om någon skulle lyckas lirka upp de låsta öppningarna. Man sätter upp taggtråd, placerar ut vattenslangar och tränar olika scenarier med hela besättningen. Beväpnade vakter kommer ombord, och utkiken fördubblas och vidgas.

– Jag bearbetar den extra anspänningen genom att arbeta med rutinerna. Jag tänker mest på de praktiska sakerna, ser till att vidta alla åtgärder och att vi kom-

mer igång med rapporteringen, säger Erik Häger.

Erfarenhet och vana höjer säkerheten. Men vana kan också bli till slentrian. Liksom rigorösa rutiner kan bli bara rutiner. Därför är personlig kontakt mellan säkerhetsavdelningen och befäl nummer ett. Varje gång ett fartyg närmar sig piratvatten ringer bolagets säkerhetschef Peter Jodin personligen upp befälhavaren. Han ringer sedan varje dag tills de tagit sig igenom. Samtalen gör Erik Häger tryggare.

– Det blir som en extra påminnelse att gå igenom allt noga och är ett bra moraliskt stöd. Jag kan förstås också ringa själv om det är något.

### Har ringt från sjuksängen

Att bygga en så viktig funktion på en person kan vara osäkert. Det finns ersättare, men det är Peter Jodin som byggt upp systemet.

– Det är lika bra att jag ringer. Jag seglade själv som kapten fram till 2000 och sitter på mycket kunskap. Fler kan ringa,



Ulf Deutgen, befälhavare i Wallenius sedan 12 år.



Peter Jodin, säkerhetschef i Wallenius.

men det har hänt att jag ringt från sjuk-sängen. Jag har koll. Det är mitt ansvar. Någon måste finnas till för dem, säger Peter Jodin.

Säkerhetsarbetet är helt beroende av

färsk information, och all personal får snabba uppdateringar om det aktuella piratläget. Wallenius litar sig främst på uppgifter från danska Risk Intelligence, men också från Nato och EU:s piratbekämpningsorgan Navfor. En del får man från offentliga källor, annan information betalar man för.

#### Anpassar rutten

För 15-20 år sedan gick man närmare Somalias nordöstra spets, mellan Somalia och ön Socotra, vilket var närmare och gav viss lä mot sjön. Men nu går man norr om ön, i en internationell korridor. Där kan örlogsfartygen bättre skydda handels-sjöfarten jämfört med ute på den vidsträckta oceanen. I korridoren finns möjlighet att segla i bevakad konvoj.

Över Indiska oceanen försöker man gå så rakt och snabbt som möjligt. Sjön är oftast lugn, och egentligen vill man passa på med underhållsarbete. Men det får vänta, eftersom man prioriterar vaksamheten mot piraterna.

– Väl inne i området är man mer på tå och mer noga med utkiken. Vi spanar mer i flera riktningar. Det gäller att upptäcka dem i tid, säger Erik Häger.

Om något händer eller om man ser

något misstänkt rapporteras detta till brittiska UKMTO i Dubai. Centret är en samarbetsorganisation för samtliga länder som kontrollerar all örlogs- och handels-sjöfart i piratvattnen.

– De vet om det finns enheter för undsättning och är det enda stället i världen med samarbete mellan alla flottstyrkor. Amerikanerna kommunicerar kanske inte

## – JAG BEARBETAR DEN EXTRA ANSPÄNNINGEN GENOM ATT ARBETA MED RUTINERNA.

direkt med kineserna, utan det sker via UKMTO. De gör ett suveränt arbete, säger säkerhetschef Peter Jodin.

Längre bort kring Malackasundet och Syd kinesiska sjön sköts övervakningen av Recap, en sambandscentral för Indonesien, Singapore, Malaysia, Thailand och andra länder i området.

#### Viktigast förhindra ombordstigning

Men har verkligen piraterna en chans mot de 30 meter höga friborden och den relativt höga hastigheten? Peter Jodin säger att piraternas snabba båtar lätt kör upp längs bordläggningen.

– Om de bestämt sig för att ta sig ombord så skjuter de med automat och raketgevärl, inte nödvändigtvis för att döda. Lyckas de ta sig ombord är det kört. Men som sagt så har vi klarat oss än så länge.

Wallenius har haft skydd mot pirater decennier tillbaka och skärpte rutinerna, när kidnappningarna utanför Somalia tog fart runt 2009. Under ett par månader gick man runt Godahoppssudden. Men 30 dagars längre resa blev för dyrt. Det fick bli vakter, i första läget obeväpnade.

Ulf Deutgen var först tveksam till vakter och att de kom från privata bolag. Han tyckte att befälsföringen skulle bli otidlig och att det borde vara svensk militär som skyddade svenska fartyg och svensk besättning. Men han blev snart tillfreds med befälsföringen och samarbetet med en gruppchef från vaktbolaget, som tydligt står under hans befäl. Den militära lösningen fungerade inte, då hade de blivit ett örlogsfartyg under militärt befäl.

– I början var detta vilda västern, inte

# Skydd blir avhandling

Risker och hot till havs förändras, och redare behöver ständigt förnya sina säkerhetsstrategier. Nu kan de ta hjälp av en aktuell doktorsavhandling vid Chalmers.

Hans Liwång har just doktorerat om metoder och strategier för att uppnå högsta möjliga känsla av säkerhet och vilka de bästa säkerhetsåtgärderna är för respektive fartygstyp och omständigheter man seglar i.

Hans skriver att det viktigaste är att besättningen är delaktig och införstådd med skyddsåtgärderna som vidtas. Om inte så spelar det ingen större roll hur noga man analyserat och byggt upp åtgärderna.

Hittills har det enligt Hans Liwång saknats vetenskapligt baserad kunskap i ämnet. Han menar att det är viktigt att ur olika perspektiv undersöka hur de faktiska risksituationerna kan se ut och vilka reella hot ett fartyg och dess be-

sättning står inför.

Han förespråkar ett öppet och objektivt förhållningssätt till insamlingen av information om riskerna. Detta för att inte missa några viktiga delar, men också för att kunna upptäcka riskmoment som man kanske inte har tänkt på. Hans Liwång säger att analyserna och metoderna för att fastställa risknivåerna behöver vara strukturerade och att det är viktigt att samla in en riklig mängd fakta för att komma fram till rätt beslut.

Hans Liwång är civilingenjör i skeppsteknik och forskar sedan 2010 vid Försvvarshögskolan och Chalmers inom militär fartygsdesign och analysmetoder inom sjöfartsskydd. Han doktorerade med sin avhandling "Risk-based ship security analysis – a decision-support approach" strax efter pressläggningen av det här numret av Sjöbefäl. Troligtvis tituleras han nu teknologie doktor i sjöfart och marin teknik. **L S**

hos oss men hos andra bolag som fick ombord vakter med, milt uttryckt, oklar bakgrund, säger Ulf Deutgen.

Att ta ombord utomstående innebär alltid en risk för läckage av information. Det gäller särskilt inom organiserad brottslighet som piratindustri. Säkerhetschef Jodin vidimerar den risken och säger att de har en rigorös kontroll av de bolag de samarbetar med.

– Jag känner dem väl och har full insyn i hur de jobbar. Skulle vi se minsta tecken på tveksamheter så åker de av.

Ulf Deutgen är nöjd.

– De jag har mött har fungerat perfekt. De har uppträtt moget och seriöst och bidragit till en ökad trygghetskänsla och

med sina kunskaper vässat våra egna åtgärder.

Men återigen, behövs vakterna på dessa höga fartyg? Ulf Deutgen säger att de ger ökad trygghet åt dem där hemma, och det finns risk att de möter pirater som är duktiga på att klättra. Det värsta vore om man skulle få maskinhaveri vid fel tillfälle och bli liggande utan manöverförmåga. Är man då långt ifrån ett örlogsfartyg tar det tid innan man får hjälp.

– I ett sådant läge behöver vi vakterna, inte minst för att visa piraterna att vi kan slå tillbaka, säger Ulf Deutgen.

Han berättar att Wallenius inlett en diskussion om säkerhetsnivån, eftersom kidnappningarna utanför Somalia har mins-

kat. Men ännu är det enligt Peter Jodin inte aktuellt med förändringar.

– Vårt upplägg är dyrt, men den dagen vi sänker garden så poppar detta upp igen. Piraterna har pengar, båtar och utrustning. De är ju där på havet. Inte lika många och inte över hela området, men de väntar på en möjlighet att slå till, säger Peter Jodin.

När man seglat ur riskområdet lämnar vakterna fartyget, och hela besättningen samlas på bryggan för genomgång.

– Det brukar inte vara något dramatiskt som kommer fram, mest praktiska saker. Men besättningen uppskattar att samlas och berätta hur resan varit, säger Erik Häger. **LS**

# Stena Bulk kör utländskt

Stena Bulk seglar i piratvatten med utländsk flagg och utländska befäl. Rederiet har sluppit attacker, förutom 2010, då besättningen på *Polar* kidnappades i 300 dagar.

Rederiet har enligt Johan Jäwert, global operationschef, ett utbrett stöd till befälhavare, som arbetats fram under lång tid. En före detta militär är anställd enbart för piratfrågorna.

– Vi har manualer, befälhavare får utbildning, och företagets säkerhetsansvarige har direktkontakt med fartyget före passage genom piratvatten.

Stena Bulk möter piratvatten i Adenviken, Syd kinesiska sjön och utanför Västafrika.

– Idag är området utanför Nigeria det mest riskfyllda.

*Polar*, som kidnappades 2010, hade grekiska och amerikanska ägare, som också skötte driften av fartyget. Stena Bulks roll var som handelspartner.

## Noggrann koll på vaktbolagen

Bland rederiets rutiner finns träning av besättningen till havs och debriefing när man passerat riskområden. Säkerhetsåtgärderna mot pirater varierar beroende på situation och hotbild.

– Vår säkerhetsansvarige ansvarar för att bedöma säkerheten för att kunna

utföra säkra resor i riskfyllda områden, säger Johan Jäwert.

Man arbetar på en skala från full armering av fartyget med taggråd, beväpnade vakter med mera till den lägsta nivån med förstärkt övervakning och full låsning av fartyget.

– Idag har vi fullt skydd utanför Västafrika och Adenviken och ett mindre skydd i Syd kinesiska sjön.

Man kontrollerar vaktbolagen noga, och Johan Jäwert säger att det är bara för människor som inte kan branschen som den kan se ut som en djungel av mer eller mindre seriösa bolag. Rederiet besöker och inspekterar varje vaktbolag innan man anlitar något nytt.

– De måste uppfylla våra och internationella krav, ha en professionell bakgrund och väl utvecklade rutiner. **LS**

# Blåste in i kusttrafikzon

Fartyget kom ur kurs och in i en kusttrafikzon. Fadäsen renderar befälhavaren 30 dagsböter för brott mot sjötrafikförordningen.

TEXT PER TURESSON

**GÄVLE** OKTOBER 2014

Holländska fartyget *Eendracht* gick från El Ferrol i Spanien till Gävle med last av vingar till vindkraftverk. I höjd med Klintehamn på Gotland missade man trafiksepareringen och gick för nära land, in i kusttrafikzonen.

Händelsen upptäcktes, och i Gävle väntade polisen.

## För sent att åtgärda

Befälhavaren erkänner att han brutit mot reglerna om trafikseparering. Men när han upptäckte misstaget var det för sent att göra något åt det.

Befälhavaren hade själv planerat ruten, och i hans sjökortsdator gick den riktigt nog genom trafiksepareringszonen. Att man hamnat utanför denna kan, enligt honom, ha berott på den sydvästliga vinden som pressade fartyget in mot land.

Fartyget saknade ett system som varnade vid avvikelser från planerad rutt.

Sedan befälhavaren godkänt ett strafföreläggande kunde han lämna Gävle med sitt fartyg. **PT**

# Svårfinansierad färjelinje

Kommunerna Umeå och Vasa har satt igång ett projekt för att förbättra färjetrafiken och skapa en länk för gods- och passagerartrafik mellan regionerna. Planerna är stora, men finansieringen är inte klar ännu.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



**BOTTENHAVET** FEBRUARI 2015

Mellan Umeå och Vasa i Finland går idag en färja, men den har bara cirka fem års livslängd kvar. Den motsvarar idag inte regionernas behov och de miljökrav som ställs. Dessutom saknas viktiga delar av infrastrukturen i land.

I projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor (ungefär sammankoppling på mitten av den botteniska korridoren) samlas nu många intressenter ledda av kommunerna Umeå och Vasa för att skapa en genväg över Kvarken för gods och passagerare.

Tanken är att bygga en ny färja som är anpassad för olika typer av gods och för passagerarnas olika intressen. Dessutom ska väg och järnväg knytas till färjan. Järnvägsspåren ska gå hela vägen ner till kajerna så att omlastning kan ske smidigt.

I stället för att ta vägen runt Bottenviken ska lastbilar och godståg kunna lasta om godset till färjan mellan Umeå och Vasa. Godset det handlar om är industrivaror.

– Trävaror och stål går på egna fartyg,

säger Ulrika Roupé vid SSPA, biträdande projektledare.

Volvo, som är en av intressenterna i projektet, transporterar lastbilshytter från Umeå till en fabrik i Ryssland. En annan intressent, Komatsu, skickar skogsmaskiner från Umeå och österut. SCA använder länken för att transportera pappersrullar från Umeå till Finland.

Wärtsilä i sin tur har behov av en specialanpassad färja för att kunna transportera stora motorer.

– Samma gods som idag går den här vägen ska gå där i framtiden, men i större volymer.

I Norge finns ett intresse av att skicka gods med järnväg till och från Mo i Rana över Umeå och Vasa vidare österut till Ryssland och Kina.

Det ställs speciella krav på färjan, som ska kunna ta både trailer och containrar och även farligt gods. Exakt hur omlastningen från järnväg till färjan ska gå till är inte klart ännu, mer än att det ska ske direkt vid kajen.

Intressenterna önskar en pålitlig färja

som klarar svårare isförhållanden än den färja som går idag. Därför ska isklassen vara 1A Super. Längden kommer att vara cirka 150 meter och bredden cirka 25 meter, men dessa mått är inte spikade ännu.

## Drivas med naturgas/biogas

Färjan ska ta maximalt 800 passagerare, och överfarten ska ta fyra till fem och en halv timme. Eventuellt ska färjan gå långsammare för att tillåta långtradarchaufförerna att få sin dygnsvila. Det ska finnas hytter ombord.

Tanken är också att på olika sätt attrahera passagerare: turister, konferensdeltagare och kryssningsgäster. Även barnfamiljer ska få sitt.

För att klara utsläppskraven ska färjan drivas med LNG/LBG, men infrastrukturen för det bränslet måste också byggas ut. Ska man bunkra i Umeå kan gasen föras dit med lastbil, men i Vasa finns bättre förutsättningar för att bygga en LNG-terminal.

Partnern SSAB kommer att leverera höghållfast stål till fartygsbygget, i den mån det är möjligt att använda ombord. Det är lättare än vanligt stål.

– Hela skrovet ska inte bestå av det, det är kostsamt och tekniskt komplicerat, men så mycket det bara går, säger Ulrika Roupé.

Skrovformen ska optimeras så att bränsleförbrukningen blir minimal och så lite svallvågor som möjligt bildas.

I projektet är man klar med den första fasen, analys och vissa infrastruktursatsningar. Budgeten för detta är 20 miljoner euro. Nu letar projektledningen efter finansierare till fasen där färjan byggs och ytterligare infrastruktur sätts på plats.

– Det gäller att hitta politiskt stöd för detta i Bryssel, Stockholm och Helsingfors.

EU har redan bidragit, liksom intressenterna och Umeå och Vasa kommuner och finska staten. Däremot har inga svenska statliga pengar skjutits till ännu. Projektledningen poängterar att de pengar som söks ska täcka investeringar och inte själva driften. Driften ska betala sig självt.

Exakt hur stor summa som krävs för genomförandefasen är inte offentlig ännu. Det har dock förekommit gissningar i media om 90 till 100 miljoner euro.

– Och de är troligen inte helt fel ute, säger Ulrika Roupé. **A O**

# SVENSK MATROS VANN

REYKJAVIK FEBRUARI 2015



Den Nordiska fototävlingen för sjöfolk 2014 hade sin final i Reykjavik fredagen den 13 februari. Frilansfotografen Kristján Maack och pressfotografen Arni Søbørg frá Islands största tidning "Morgunblaðið" hade tagit på sig det tuffa uppdraget, som bestod i att utse och ranka fem vinnare.

För den skrockfulle kan datumet betyda otur, men inte för Sveriges del – de blågula fotografierna tog nämligen hem tre av de fem platserna. Högst upp på prispallen kom Elin Johansson med sin bild "Isbjörn mot stäv" – en bild som tog domarna med storm, tack vare den fina kompositionen och skickligheten att lyckas fånga ett ögonblick på ett fantastiskt sätt.

– Bilden är tagen på Svalbard, när jag i somras jobbade som matros på *M/S Stockholm*. I vanliga fall jobbar jag på *Stena Germanica*, berättar Elin Johansson.

På andra plats kom *Peter Pans* matros Magnus Henrysson. Tredje plats gick till islänningen Hlynur Ágústsson, som kom tvåa i föl. Fjärdeplatsen tog norrmannen Bjarne Hovland. Jörgen Språng lyckades även detta år att få en prisplats som femma och är den som tagit flest priser sedan tävlingen startade.

Förutom de fem prisplatserna ville juryn även dela ut tre hedersnämmanden. Två av dessa gick till Norge och Jonatan Svensson, det tredje till danske Remigiusz Piotrowski.

JIMMY ERIKSSON  
SJÖFARTSVERKET SJÖMANSSERVICE







Föregående sida: Tredjeprisbilden av matros Hlynur Ágústsson, Island gjorde juryn nostalgisk, eftersom den ser ut som ett vykort från gamla dagar. Fjärdeprisbilden av kapten K L Sandefjord, Norge, "Fint dagsljus på himlen och dramatiska färger". Andraprisbilden av matros Magnus Henrysson, Sverige, "Bildens har ett ovanligt perspektiv, att sjön reser sig ur fartygsbulken ger en extrem vinkel". Remigiusz Piotrowski, Danmark, fick hedersomnämning.

Denna sida: Andrapriset i svenska deltävlingen, "Gubben i sumpen" av kockstuart Jörgen Språng, Bit Okland, "En ögonblicksbild där ljuset fångats på ett vackert sätt". Segerbilden i nordiska tävlingen av matros Elin Johansson, Sverige, "Bildens visar isbjörnens nyfikenhet över mötet med fartyget. Resultatet blir roligt och verkligen lättförståeligt. Vacker komposition". Jörgen Språngs segerbild "Bossen" i den svenska deltävlingen, "Har lyckats frysa ett ögonblick och fångat dramatik och rörelse i en bra komposition". Jonatan Svenson, Norge, hedersomnämning i nordiska tävlingen.



# Kinafack med kontor i Hongkong



Hongkong har länge varit känd som en viktig sjöfarts- och hamnstad. Vid inflygningen till staden ligger också som vanligt mängder med fartyg på redan i väntan på en kajplats.

Det första jag brukar göra för att känna sjöfartsatmosfären i staden är att ta en tur med de legendariska Star Ferries som går mellan Hongkongön och Kowloon. En pollett för bara 2,5 Hongkongdollar (ungefär lika mycket i svenska kronor) tar dig mellan de olika hållplatserna. TEXT LENNART JOHNSON FOTO STEFAN F LINDBERG

**HONGKONG** JANUARI 2015

– Visst är Star Ferries en viktig symbol för vår stad, förklarar T.T. Chung som är generalsekreterare i det oberoende sjöbefälsfacket Merchant Navy Officers' Guild när vi träffas nästa dag. Fast för oss som facklig organisation är Star Ferries inte så intressant, då personalen ombord är anställda av staden och med i ett annat fack.

Utsikten från Merchant Navy Officers' Guilds kontor högt uppe i en av Hongkongs många skyskrapar är magnifik. Det märks att hela Hongkong är omgivet av vatten. Flera passagerarfärjor avgår eller anlöper från den närmaste hamnen.

– Där nere ser du förresten färjor från mitt bolag, säger Chung. Om två dagar ska jag ut på mitt närmaste arbetspass.

När jag förvånad tittar på Chung berättar

han att alla i förbundets styrelse fortfarande seglar. Självt är han sedan många år skeppare på heltid på en av de drygt 40 höghastighetsfärjor som går i daglig trafik mellan Hongkong och Macao.

– Vi har bara sju personer anställda i förbundet för att sköta administrationen av verksamheten plus en ITF-inspektör. Vi i styrelsen är överens om att vi vill behålla våra yrkeskunskaper även om vi jobbar mycket med facklig verksamhet. Självt tror jag att min förståelse för medlemmarnas situation blir större genom att jag fortfarande seglar och inte arbetar heltid med det fackliga uppdraget.

## Älskar livet till sjöss

– Dessutom älskar jag mitt jobb till sjöss, vill inte vara utan det. Det är en livsstil, en gång sjöman alltid sjöman. Vi i styrelsen kallar oss för volontärer. I vår konstitution står det att alla styrelsemedlemmar måste vara seglande medlemmar. Medlemsavgiften är bara 500 Hongkongdollar per år. Pensionsåldern för en sjöman i Hongkong är 65 år, men befälsbrist gör att

många befäl fortsätter ytterligare några år.

Chung har varit fackligt aktiv i många år och blev invald i styrelsen 1996.

– Merchant Navy Officers' Guild har en lång och anrik historia som går tillbaka till den brittiska tiden och andra halvan av 1800-talet, berättar T.T. Chung.

### Ursprungligen i Fastlands-Kina

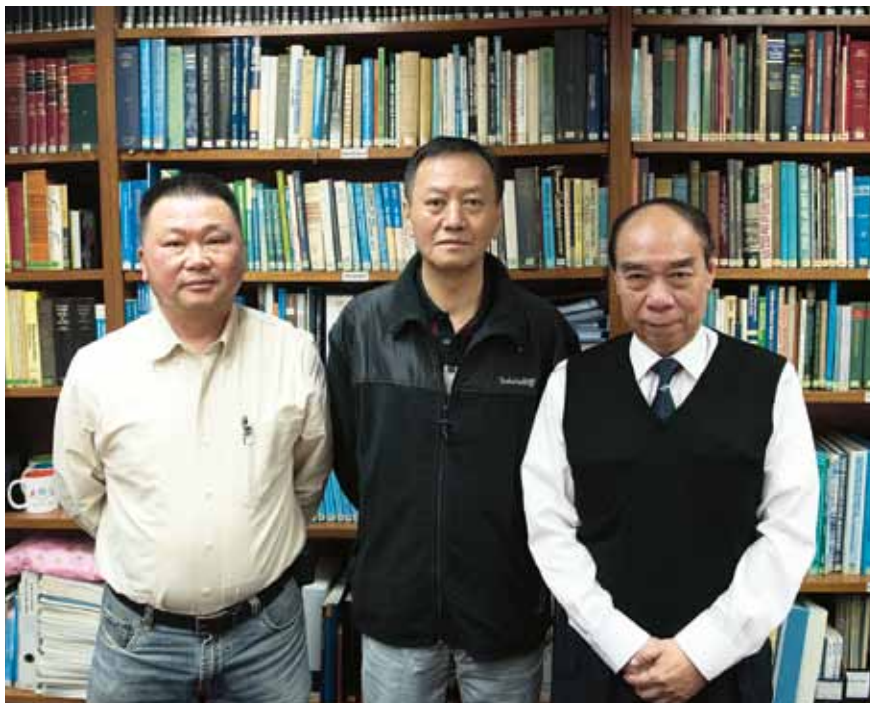
Länge var huvudkontoret i Shanghai, men i samband med inbördeskriget i Kina flyttade förbundet 1948 till Hongkong.

– Här har vi vår verksamhet sedan dess och har under åren gradvis ökat medlemsantalet till idag över 22 000 medlemmar. Det gör oss till en av de största sjöfackliga organisationerna i ITF. De flesta medlemmar eller ungefär 70 procent kommer från Folkrepubliken Kina och från Filippinerna. År 1980 blev vi medlemmar i ITF och vårt förbund samordnar också ITF-verksamheten i Hongkong. Vi har för närvarande ungefär 1 200 ITF-godkända avtal.

Enligt Chung är Hongkongs handelsflotta den fjärde största i världen och hamnen en av de största i Asien.

Han började själv i storsjöfart 1972.

– Jag var under denna tid uppe i nordiska vatten några gånger men kom tyvärr aldrig till Sverige utan bara till norska hamnar. Däremot var jag för fyra-fem år sedan i Stockholm i samband med ett internationellt fackligt möte. I och med att jag bildade familj valde jag att efter 10 år börja segla i färjetrafiken.



Arbets-schemat för Chung på höghastighetsfärjorna är ett rullande schema med två dagar ombord följt av två dagars ledighet. En enkelresa till eller från Macao tar ungefär en timme. Personalen har inga hytter ombord men övernattar vissa nätter i Macao efter sena nätter.

Ombord är det normalt fyra befäl och lika många i manskapet.

– Eftersom allt arbete jag lägger ned för förbundet är ideellt blir det ibland

Merchant Navy Officers' Guilds generalsekreterare T T Chung, styrelseordförande Dominic Ho och tekniske chefen Lam Hoo Chiu.

svårt att få tiden att räcka till, säger Chung leende.

**SB: Är det populärt bland ungdomar från Hongkong att gå till sjöss idag?**

– Ja det får man nog trots allt säga, svarar Chung. Till våra sjöbefällsskolor



### FAKTA Star Ferries

De klassiska Star Ferries i Hongkong har transporterat passagerare mellan Kowloon och Hongkong-ön sedan 1888. Idag är de en av Hongkongs mest populära turistattraktioner och utsågs för några år sedan till en av de 10 mest spännande färjeresorna i världen av de amerikanska resejournalisternas intresseorganisation. Tidskriften National Geographic har dessutom i en sammanställning förklarat att en tur med en Star Ferries-färja hör till de 50 saker alla bör göra innan de dör.

Fortfarande fungerar också Star Ferries som en populär och prisvärd kollektivtransport som årligen tar emot mellan 25 och 30 miljoner passagerare. Detta trots att det numera finns både bil- och järnvägstunnlar under vattnet.

Innan färjorna introducerades i slutet av 1800-talet gjordes samma resor med sampaner.

Idag har bolaget The Star Ferry Company 12 dubbeldäckade färjor. Alla båtar har ordet Star i sitt namn som *Night Star*, *Morning Star* och *Heaven Star*. Utöver den reguljära tidtabellstrafiken bedriver bolaget längre rundturer i hamnen och beställningstrafik med en skräddarsydd färja.



Star Ferry-passagerare tittar ut genom fönstret.



Star Ferries kör turer en gång i timmen. Utöver det erbjuder företaget längre hamnkryssningar på kvällstid. Dessa kryssningar har blivit en populär turistattraktion, och i priset ingår en multimedia lasershow ombord.



Hongkong har drygt sju miljoner invånare, en av de mest tätbefolkade städerna i världen. En stor del av bebyggelsen består av skyskrapor och med lägenheter på 35-40 kvadratmeter för en tvåbarnsfamilj.

kommer det alltid in betydligt fler ansökningar än antalet platser även om populariteten minskade på 1990-talet. Efter den ekonomiska krisen i Asien för drygt tio år sedan blev sjömansyrket populärare igen. Liksom i den övriga världen är det överskott på manskap medan det är brist på befäl.

### Förbundet driver sjömansklubb

Utöver normal facklig service delar förbundet varje år ut stipendier till sjöbefälsstudenter och driver i samma byggnad som högkvarteret en sjömansklubb.

– Alla sjömän, oavsett nationalitet, är välkomna till sjömansklubben, förklarar Chung. På klubben kan man koppla av, kanske ta en öl eller en matbit till låga priser. Det finns också en välfärdsanläggning som drivs av Missions to Seafarers som vi samarbetar nära med. På denna anläggning finns det bland annat ett välutrustat gym.

Styrelseledamoten Lam Hoo Chiu arbetar som teknisk chef på en annan av höghastighetsfärjorna. Han är också en minst sagt erfaren sjöman och började segla redan 1970.

– I många år seglade jag först i storsjöfart, innan det blev närsjöfarten, säger Lam när vi går ner till sjömansklubben. Klubben bildades 1980. I Västeuropa skulle många kanske säga att jag är för gammal för att fortsätta jobba, men jag trivs med sjölivet och tänker fortsätta jobba i maskin ett par år till. Ålder är något som respekteras i vår kultur. Dessutom är pensionerna i Hongkong låga, så folk fortsätter ofta jobba efter den officiella pensionsåldern.

På sjömansklubben sitter Chiu Lau och äter lunch. Även han är kapten på en höghastighetsfärja.

– Jag trivs med att sitta och filosofera på klubben på lediga dagar, förklarar Lau. Atmosfären här är trivsamt och du kan få lunch eller middag för bara 55 Hongkongdollar.

Lau är väl befaren och började segla world wide för 40 år sedan.

– Ett av rederierna jag varit på är Cosco. En gång kom jag faktiskt till en hamn i södra Sverige. Jag har inte så mycket minnen därifrån förutom att det var väldigt vackert natur och ett lugnt tempo.

Att Lau efter ett antal år valde att arbeta på färjor med Hongkong som hemmahamn berodde i mycket på att han bildade familj.

– Ingen hustru tycker om ifall du är

borta till sjöss större delen av året. Därför är jobb på höghastighetsbåtar perfekt om du vill fortsätta segla. Ibland kan jag sakna storsjöfarten, även om jag inser att den "gamla goda tiden" och sjömansromantiken inte längre existerar.

Samtidigt betonar Lau att mycket numera är bättre till sjöss. Under åren som storsjösegelare hade han ibland kontrakt på 12 månader och var sedan bara hemma i Hongkong i två-tre månader innan det var dags för nästa kontrakt.

### Medlemskapet en trygghet

Medlem i Merchant Navy Officers' Guild är Lau sedan länge och han är dessutom aktiv medlem.

– För mig är det fackliga medlemskapet en trygghet. Det är viktigt att vi har en organisation i ryggen som försvarar sjöfolkets rättigheter och att vi gemensamt förhandlar fram bra avtal. Min kaptenlösn idag är förhållandevis bra, men jag inser att den dag jag går i pension kommer jag att ha betydligt mindre pengar att röra mig med.

Sista anhalt hos Hongkongs befälsfack är på ITF-kontoret. Här arbetar Yu-Sak Ming sedan tre år som ITF-inspektör. Tidigare seglade han i många år som teknisk chef och har också arbetat för Hongkongs sjöfartsmyndigheter.

– I princip gör jag fartygsinspektioner i olika hamnar varje dag, säger Yu. Vi i ITF-sektionen samarbetar nära med Missions to Seamen, som alltid informerar oss om de upptäcker något problem ombord på ett fartyg.

– Varje år hanterar vi drygt 100 ärenden. Det handlar om klagomål på obetalda löner, om usla arbetsvillkor eller andra missförhållanden. Besättningarna vi hjälper och ger stöd till kommer främst från Filippinerna, Burma, Bangladesh och Kina.

– Att verka som ITF-inspektör i en av världens största hamnar är ett slitsamt men otroligt intressant arbete. Det känns bra varje gång du har framgång med ett ärende, eftersom situationen för många sjömän runt om i världen fortfarande är bedrövlig, slutar ITF-inspektören Yu-Sak Ming.

Det är dags att lämna Merchant Navy Officers' Guild och nästa dag också Hongkong. Men innan avskedet från den forna brittiska kronkolonin hinner vi med ytterligare en tur med en Star Ferry-färja för att en sista gång insupa sjöluften i Hongkong. **L J**



Trots både väg- och järnvägstunnlar till halvön Kowloon väljer årligen över 10 miljoner Hongkongbor och turister att ta en Star Ferry, bland annat på låga biljettpreiser, bara ett par kronor för en enkelresa. Omfattande nybyggen ska förbättra bolagets passagerarterminaler.



I över 125 år har Star Ferries varit en av de viktigaste transporterna för Hongkongborna. Besättningen är inte medlemmar i någon sjöfacklig organisation utan i de stadsanställdas fackförbund.



Kapten Chiu Lau på sjömansklubben.

### FAKTA Hongkong

Hongkong ockuperades av britterna 1841 och var en brittisk koloni fram till 1997. Då överlämnades området till Kina och är idag en speciell autonom region i Folkrepubliken Kina.

Parollen "one country two systems" som Hongkong säger sig tillämpa innebär att en demokratisk och kapitalistisk modell ska fortsätta samtidigt som man ingår i dagens Kina. Många Hongkongbor är idag oroliga över tecken på att Kina och ledningen i Hongkong vill inskränka de demokratiska fri- och rättigheterna i regionen. Kina har förklarat att landet i framtiden kräver ett godkännande av alla politiska kandidater vid val. Detta ledde till omfattande folkliga protester och gatuockupationer i flera månader senhösten 2014, den så kallade gula paraplyrevolten. Protesterna bröts upp av polisen strax innan julhelgen. Den 31 januari 2015 gick dock över 10 000 Hongkongbor ut i en stor demonstration med krav på demokrati.

Hongkong har drygt sju miljoner invånare och är en av de tätast befolkade städerna i världen med en yta på bara 1 054 kvadratkilometer.

# Sjösjuka säkerhetsproblem

Redan förstadierna till sjösjuka försämrar prestationen, bland annat korttidsminnet och förmågan att koncentrera oss. Det sker utan att vi ens märker av det, visar forskningsresultat. TEXT CLAES HINDENFELT/FRILANSARNA ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

**GÖTEBORG** MARS 2015

– Man kan vara påverkad av sjösjuka med nedsatt förmåga och prestation utan att må illa. Det är vanligare än man tror, säger Joakim Dahlman, medicine doktor och forskare på Chalmers institution för Sjöfart och Marin teknik i Göteborg, som studerar förstadierna till rörelsesjuka.

Rörelsesjuka är samlingsnamnet för åksjuka i bil, tåg, buss, flyg och fartyg. Den börjar när en konflikt uppstår mellan minst två av de tre sinnen som hjälper oss hålla balansen: det vestibulära sinnet,

proprioceptionen (se faktaruta) och synsinnet. Och ingen med intakt balansorgan kommer undan, inte ens de som säger att de aldrig blir sjösjuka. Men de har med stor säkerhet upplevt förstadierna utan att koppla dem till en fullt utblomnad sjösjuka.

Hjärnan får kontinuerlig information om huvudets acceleration och förhållande till en lodlinje från det vestibulära sinnet, information om kroppsdelarnas position från proprioceptionen, en viktig del för vår förmåga att hålla balansen. Konflikten uppstår när hjärnan inte får

informationen bekräftad från dessa två av synsinnet. Utan den kan hjärnan inte tolka signalerna, i stället svarar den med att koncentrera kroppens resurser till de vitala organen.

## Ge akt på förstadierna!

Genom att lära sig känna igen förstadierna ökar chanserna för att inte bli sjösjuk, något som yrkesverksamma sjöbefäl bör vara uppmärksamma på. Dels för att prestationen försämrats redan i det tidiga skedet, dels för att kunna häva en annalkande sjösjuka. Initiala symptom är i allmänhet diffusa och når inte alltid vårt medvetande.

Vanliga tecken är hastigt påkommen trötthet, muntorrhet, oroskänsla från magen som inte associeras med illamående, problem att fokusera, lite småslö/lätt apatisk. De förknippas oftare med stress eller allmän trötthet än en begynn-



nande sjösjuka. Och redan här har försämringen av prestationen börjat, liksom de fysiska reaktionerna, oftast utan att nå vårt medvetande.

– Just svårigheten att själv lägga märke till förstadierna och nedsatt prestation gör det än viktigare att lära sig känna igen dem, säger Joakim Dahlman.

### För sent att ta medicin

För de som medicinerar mot sjösjuka är det i detta skedet redan för sent att ta medicin. En av de första fysiologiska reaktionerna är att nedre magmunnen stänger, inget kommer vidare ner i magsäcken och ut i blodet. Finns det en risk för sjösjuka ska medicinen tas i god tid innan förhållanden försämras för att ha någon effekt. Samtidigt ställer det autonoma nervsystemet om och koncentrerar blodet till hjärtat och magen vilket kan leda till kallsvettningar. Kroppen förbereder sig inför ett okänt hot, även det initialt utan att det når vårt medvetande.

– För att kunna häva det inledande stadiet måste man ha en förnimmelse av att detta kan bli sjösjuka, bland annat genom att känna igen signalerna och hellre gå upp på bryggan eller ut i friska luften än att gå ner under däck. Har sjösjukan fått fäste utvecklas den i regel mycket snabbt, säger Joakim Dahlman.

### Kräkning påfrestande

När den är etablerad har man accepterat den och fört upp den i medvetandet. Då kommer den kritiska punkten mycket snabbt, och man bör ta hand om sig själv med egna strategier, medan omvärldens krav klingar av. Då gäller antingen fokus på sjösjukan eller fullt fokus på uppdraget för att tränga undan tankarna på sjösjukan.

### Det vestibulära sinnet

är sinnet för förnimmelse av position och acceleration och uppdelas i två delar; accelerationssinnet, som mäter den accelerationen utsätts för, och en del som registrerar huvudets förhållande till lodlinjen genom bäggångarna i örat. Samtidigt justerar hjärnstammen reflexmässigt ögonmusklerna för att stabilisera bilden, eftersom vi kämpar för att hela tiden hålla fokus.

### Proprioception

hjälp oss att känna av kroppens ställning t ex genom underlagets tryck mot foten när vi står upp. Vi använder proprioceptionen för att balansera.

Att hålla sig sysselsatt hjälper till att tränga undan funderingar på sjösjuka. Kontakt med omvärlden, utsikt över en horisont, frisk luft, att fokusera på en punkt hjälper sinnen att reducera konflikten. Att kråkas ger en omedelbar men kortvarig lättnad och är en stor påfrestning på kroppen med kraftiga blodtrycksreaktioner och trötthet som följd. Att kråkas och komma igen, kanske flera gånger är inget bra alternativ. Kroppen och prestationsförmågan är då så nedsatt att det är mer en kropp i rörelse än en effektiv och beslutsförmög människa.

– Rörelsesjuka i sin värsta form, oftast rejäl sjösjuka med kräkningar och apati, innehåller många existentiella delar i slutfasen. Det ligger mycket sanning i viljan att hoppa överbord, att komma bort från miljön som gör en sjuk. Det handlar om ren överlevnad, säger Joakim Dahlman, men varför rörelsesjuka ger just dessa symptom, yrsel, kräkningar och apati, är inte helt klarlagt. Varför börjar man till exempel inte nysa istället?

Det finns även en skillnad mellan män och kvinnor. Kvinnor har lättare för att bli åksjuka, speciellt i samband med menstruation och under graviditet. Könsskillnaden är belagd, och det är vanligt att man inte studerar kvinnor eftersom de är känsligare under en stor del av månaden.

Vissa belägg finns även för att vältränade människor löper större risk att bli sjösjuka än otränade, sannolikt på grund av bättre sensorisk förmåga och ett vassare sinne som snabbt registrerar avvikelser. De kan dock kompensera detta genom att lära sig känna igen förstadierna tidigt och agera utifrån det.

### Äldre mindre känsliga

Äldre människor är generellt olika och utsätter sig ogärna för dessa miljöer, och när de gör det blir de oftast dåliga. Men i takt med ökad ålder tappar sinnesorganen lite av sin känslighet vilket gör att de bättre kan stå emot påfrestningar och yttre stimuli. Bra förutsättningar för att undvika sjösjuka är att vara lagom mått. Det finns inget stöd för att knäckebröd eller salt skulle hjälpa vilket är vanliga myter, däremot är extremt fet mat inte bra.

Joakim Dahlman är vice prefekt på Institutionen för Sjöfart och Marin teknik. Parallellt med sin egen forskning leder och ansvarar han för institutionens cirka 30 doktorander.

– Nu tittar vi på kombinationer av befintliga mediciner för att kunna häva den tröttande effekten i dagens preparat. Målet är att bli av med illamåendet, eller förskjuta det, utan att bli trötta och tappa förmåga vilket är viktigt för de som arbetar operativt. På så sätt bidrar preparaten till att de kan klara ett dygn under svåra förhållanden, säger Joakim Dahlman. **CH**

## Jones Act – återigen Nej till foc

USA:s Merchant Marine Act från 1920, oftast kallad Jones Act, fortsätter att kritiserar och försvaras med välkända argument. Det aktualiseras, sedan Jones Act-rederiet Horizon Lines planerat att sälja delar av trafiken, men Justitiedepartementet har begärt ytterligare dokumentation av de tilltänkta köparna.

Lagen fastslår att sjötrafik mellan USA-hamnar endast får köras av USA-registrerade, USA-ägda och USA-byggda fartyg med en majoritet USA-Invåna-

re ombord. Därmed blir fartygen tre-fyra gånger dyrare att bygga än fartyg från asiatiska varv. F d presidentkandidaten John McCain är en svuren fiende till lagen, som enligt honom försämrar konkurrenskraften hos industrin och fördyrar för konsumenterna. Lagens försvarare hävdar lika ihärdigt att ett slopande av den skulle göra att USA-marinens fartyg byggdes utomlands och hundratusentals USA-medborgare skulle förlora sina jobb. (LLOYD'S LIST)

Piratbekämpningsfartyg är "flytande vapenförråd" och kan utgöra en säkerhetsrisk. Därmed bör de inte gå under bekvämlighetsflagg, fastslås av brittiska Omega Foundation. IMO uppmanas att skärpa regelverket, annars kan fartygen bli ett hot mot fred och stabilitet snarare än ett skydd. Beväpnade vakter i handelsfartyg har minskat antalet piratattacker, men minst 12 "flytande vapenförråd" är uppförda på hamnstatskontrollernas svarta lista. (TELEGRAPH)

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



### TEGEFJÄLL

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

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



### SÄLEN

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

Vecka	Pris
1–16	2 500 kr
17–49	1 000 kr
50–52	2 500 kr



### TORREVIEJA

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

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

\*15 april-30 sep



### IDRE

Huset har två stora lägenheter med fullt möblemang, sängutrustning, två WC, dusch och bastu. Sängutrymme finns för sex-åtta personer i den ena lägenheten (våning B) och åtta-tolv personer i den andra (våning A). Sänglinne och handdukar medföres av den som hyr huset.

Vecka	Vån B	Vån A
1–16	3 500 kr	5 000 kr
17–49	2 000 kr	3 000 kr
50–52	3 500 kr	5 000 kr



För bokning och upplysningar om fritidshusen, kontakta Rocio Arevalo Perez via e-post: [sbf.stugor@ledarna.se](mailto:sbf.stugor@ledarna.se). För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningdatum 15/9. För huset i Torre Vieja lottas veckorna 16–40, sista anmälningdatum 31/1.



### Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

### Frågor om arbetslöshet?

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

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

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

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

### Vill du komma med på sändlistan

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

### Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

T f Verkställande direktör  
Christer Themnér  
–0705-12 89 66  
Vice verkställande direktör  
Hans-Dieter Grahl

### Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör  
Hans-Dieter Grahl  
–08-598 99 478  
T f Vice verkställande direktör  
Christer Themnér

### Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss –08-598 99 109  
Mats Johansson –08-598 99 092  
Lennart Runnegård Jonsson  
–08-598 99 143  
Johanna Briding –08-598 99 583

### Ombudsman i Göteborg

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

### Informationschef

Marie Halvdanson –08-598 99 288

### Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson –08-598 99 095  
Rocio Arevalo Perez –08-598 99 090

### Human Resources

Charlotte Lindberg –08-598 99 111  
Margaretha Norling –08-598 99 161  
Caroline Sjöblom –010-510 06 32

### Ekonomi

Inga Bergengmalm –08-598 99 149  
Mariette Grankull –08-598 99 030  
Sherly Joseph –08-598 99 031  
Madeline Edlund –08-598 99 112  
Elaine Estrela Lokka –08-598 99 061

### Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm  
Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.  
Telefon 08-598 99 085  
Telefax 08-651 08 48  
E-post [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se)  
Internetadress  
[www.sjofebalsforeningen.se](http://www.sjofebalsforeningen.se)  
Bankgiro 332-1478  
Expeditionstid 8.00–16.10

### Expeditionen i Göteborg

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

# Hjälp oss att rädda dig.

Vi är en ideell förening utan bidrag från staten. Ditt stöd behövs för att vi ska kunna rädda liv till sjöss. Ge ett bidrag eller bli medlem på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se).

Du kan också ringa 077-579 00 90.



**SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET**

## 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 [sjofbefalen@ledarna.se!](mailto:sjofbefalen@ledarna.se)

## Nybildad klubb i Floatel International

Sjöbefälsföreningens medlemmar i Floatel International har bildat en klubb och valt en styrelse. Den nyvalde ordföranden med kontaktuppgift är inlagd i förteckningen på sidan 29.

## Smältande bulklast – en vanlig haveriorsak

Redare och fack upprörs över passiviteten över de många haverierna av bulkfartyg, som beror på att lasten smält. Bland grekiska redare börjar det talas om en ren skandal.

Samarbetskommittén för grekisk sjöfart GSCC upprörs bland annat över Bahamasregistrerade supramaxlastaren *Bulk Jupiter* som sjönk 2 januari, och 18 sjömän omkom. Fartyget hade lastat bauxit i Kuantan i Malaysia, och olyckan betraktas som den senaste av en serie tragiska haverier orsakade av smältning, särskilt efter lastning av speciella produkter i tropiskt klimat i Sydostasien. Intercargo anser att vissa av dessa lasttyper fordrar extrem försiktighet. Det gäller särskilt bauxit, som hittills inte förts till "grupp A" i IMSBC-koden.

Enligt GSCC vägrar vissa befraftare oberoende förkontroller av sådana laster. De motsätter sig också certifikat om maximerad fuktighetsgrad, trots att sådana enligt IMSBC-koden ska börja tillämpas från årsskiftet. GSCC kallar agerandet "bedrövligt, oerhört och oacceptabelt". Branschen och IMO vet vad som behöver göras, men ändå riskeras sjömäns liv hela tiden. Förutom de dokumenterade haverierna talas om åtskilliga "near misses", där fartyg kommit i land med lasten i ett riskabelt halvsmält tillstånd. (LLOYD'S LIST)

## Margareta & Rickard Zedellers fond

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

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

## Sjökaptenensring



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

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

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

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

För ytterligare information och beställning kontakta Rocío Arevalo Perez, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 090, e-post [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se).

## Sjöingenjörarring och sjökaptensring



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

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

**Sjöingenjöreringen**, 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 Rocío Arevalo Perez, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 090, e-post [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se).


## Propellersmycke

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



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

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



												↘	KREATION SKRUV- ATS INÄT	NED- SLAGS- GROP- ARNA	
	SES I MÅNGA TRÄBÅTAR														
	FÖRRÄDS- KAMMARE FRUKT												VASSBÅT		
													HASSE I RUTAN		
	PÅ MON- ROVIAÅK												KNORRAR KANSKE I SVIN- HUSET?		
	VEDER- LAG PREFIX & SUFFIX														
↘	KELTISK PRÄST HÄMT- ANDET	↓	OBAMA ISTANBUL- KLUBB	↓	RUSSIA TODAY I DAG	↓	DRÖMMER OM DRÖMMAR	KAN MAN KALLA PILSNER- BOLLSSLAGET	GL- OB				BÖKA EVAN- GELIEDEL		
			▶										ST- RONT- IUM		
	FÖRE RICO OCH LA CRUZ						OUT- GRUND- LIG						↘	KAN BLI TILL FJÄRILAR	
	SKÅRS- ELD				STARK SÅS IHOP		PÅSTAS PARTI						HAN AND- RÉASSON MED BAMSE	TIDIG SIM- FÅGEL	
	EJ LÖST												PÅ ÅK I WIEN PÅ ÅK I MADRID	GAMMAL- MODIGA	
	TELE- SKOP	HJÄLPER VILL FRI- LUFTSVÄN			TJÅDER- LÅTE LUNK				UPP- SPELT UNIK	▼					
	GRUND- ANDE				BLOCK GÅRDS- SAMLING- ARNA		↓	VISAR NOG SÅDAN?					HUR SA? AVTRYCK- ARNA		
	OXUDE 20-15												EUROPA- VATTEN GODAST		
	CECILIA ÅKERMAN OCH VARIETÉ- DANS	ASÄTARE BURUNDI- STAD											FORN- GREKISKT HÖG- SPRÅK	INOM KORT FÖR- SIKTIGT	
					BARNEN MÅLAR VISS MÅLARE									FÖR- LIKAS	
													FÖRR ELEKTRO- TEKNIK- JÄTTE		
	INGÅR OF- TA VID KÖP I BUTIK TON		PUBLIC SERVICE I NABO- LAND				SPJUV- RARNNA LITER							EJ GIFT	
			KATA- LANSKA SÅSEN										TRÄD- TOPP	VISAR MOT UNDRE VÄRLD	
	SKÅRM- LÖS MÖSSA KRYDDA		GUILLOU				MEST MÄNINGS- FULLT								

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Marskryset".  
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 7/4 2015. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn \_\_\_\_\_

Gatuadress \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_

## Byte av valuta sänker lönen

Viking River Cruises, med ett 40-tal flodkryssare i Västeuropa och cirka 2 000 anställda, vill betala de anställdas löner i euro. Det skulle i realiteten betyda sänkta löner, eftersom de ska beräknas på december månads oförmånligare valutakurs. Budet gäller för anställda i schweiziskflaggade fartyg men befaras successivt komma att gälla fler.

Rederiet har sitt huvudkontor i Basel, men många av de ombordanställda har kontaktat brittisk-holländska befälsfacket Nautilus. Dessa protesterar mot rederiets bud och påpekar att rederiets inkomster mest kommer från brittiska och amerikanska turister. (NAUTILUS)

## Brandskydds-föreningens kurser vårterminen 2015

### Grundkurs

V 22 25-29 maj Helsingborg

### Fortbildningskurser

V 14 30 mars-1 apr Kalmar

V 15 8-10 april Helsingborg

V 16 13-15 april Göteborg

V 17 20-22 april Kalmar

V 19 6-8 maj Göteborg

V 20 11-13 maj Kalmar

V 22 27-29 maj Göteborg

V 24 8-10 juni Kalmar

### Advanced Fire Fighting

V 17 21-23 april Helsingborg

### Fortbildning Advanced Fire Fighting

V 17 23-24 april Kalmar

V 19 4-5 maj Helsingborg

För anmälan och ytterligare information kontakta:

**Gunilla Friberg**  
Svenska Brandskyddsföreningen  
11587 Stockholm  
Telefon 08-58847494  
Fax 08-6623507  
E-post utbildning@svbf.se  
www.brandskyddsforeningen.se

## Olyckslarm från IMO

År 2015 har fått en dålig start inom sjöfarten, något som föranlett krav från bland annat IMO om snabba utredningar och åtgärder.

Minst 27 personer omkom, när en brand utbröt på italienska *Norman Atlantic* mellan Grekland och Italien den 28 december. Olyckan utreds av myndigheter i de nämnda länderna.

Fyra dagar senare omkom 18 sjömän, när en bulklustare sjönk utanför Vietnams kust, och nästa dag sjönk Cypernflaggade torrlastaren *Cemfjord* utanför Skottland, och åtta sjömän omkom. MAIB har börjat granska med undervattensfarkost varför förloppet var så snabbt och larmet kom så sent.

Två dagar senare fick Singaporeflaggade billastaren *Höegh Osaka* svår slagsida efter avgång från Southampton. I det fallet räddades säkert fartyget av en snabb manöver från kaptenen och lotsen, där hon medvetet sattes på grund. Nautilus seniorsekreterare Allan Graveson anser att biltransportfartygens design måste granskas grundligt.

(LLOYD'S LIST)

## Lättare gå i land i USA?

USA:s Kustbevakning har lagt fram förslag att underlätta för sjömän som anlöper USA-hamnar att gå i land.

Sedan terroristattacken 11/9 2001 har det varit svårt, ibland omöjligt, för utländska sjömän att gå i land i USA. Ändå strider detta mot ISPS-koden, och IMO har påpekat att det är en grundläggande mänsklig rättighet för sjömän.

Enligt USA:s sjömanskyrka har problemet snarast förvärrats under de senaste åren. Vid ett möte som Kustbevakningen arrangerade i slutet av januari framkom att vissa hamnar och terminaler i USA omöjliggör ilandgående genom att kräva "eskort", som kan ta upp till tre timmar att få, eller genom att kräva orimliga avgifter på uppemot 500 US dollar.

Enligt de föreslagna nya reglerna ska ägare och operatörer i hamnarna själva ta ansvaret att underlätta ilandgåendet utan att kunna förlita sig eller skylla på tredje part som taxibolag eller välfärdorganisationer. (NAUTILUS)

### LÖSNING TILL FEBRUARIKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 1/2015

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

**Solbrith Dahlberg**  
Stockholm

**Leif Hörnström**  
Sollentuna

**Sven Stenbäck**  
Holmön

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!



	B	SKARV SANDHÖR IBLUD	M	O	STÄR BÄCKE I VISA
POFF DISNEY'S VÄRLD	E	K	O	R	E
SPRITEN RADERA UT	H	U	N	D	E
REMA RUB FLYGER	F	Ö	R	I	N
KAP- TEN	V	I	T	A	R
AKTUR REJULA	A	E	R	O	D
TRAFIK PLATJ JEBEN	R	R	E	S	A
REJA GRAS 2001 ROW	S	T	O	R	N
TRAD- GARDS- VÄKT	A	G	L	O	D
FLYTTAR FÖR BOTT- MISSET	D	E	S	P	R
TRAD- GARDS- VÄKT	I	N	S	I	N
FLYTTAR FÖR BOTT- MISSET	S	P	R	I	O
OPUS KAN MAN SÄTTA	A	R	A	T	I
ELJIT RIND- ROPOST LEJOS	O	N	T		
WAFSAD OCH TRUSSEL LOTTOKA	N	A	P	P	A
WIRDS GRUMS	D	E	S	A	
SNEB BODOR- FARS	P	A	D		
SKRAP- AT	N	E	K		
BEVOR NOG ANGEL RISKARE	I	S	B	I	L
BÄT AV VASS	L				
BE- FARA	N	O	R	G	E
BE- FARA	D	E	N	U	D
BE- FARA	E	R	A		
BE- FARA	A	N	A		
BE- FARA	A	N	A		
BE- FARA	T				

**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 MÖLLER-MÆRSK**

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

**AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG**

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

**BLIDÖSUNDSBOLAGET**

Jonas Lagerbäck,  
tel 0768-63 92 76, e-post jonas\_lagerback@yahoo.se

**DESTINATION GOTLAND**

Annelie Hamberg, tel 0702-22 83 77  
e-post SBF.Klubbordforande@destinationgotland.se

**DFDS SEAWAYS**

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

**DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK**

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

**ECKERÖLINJEN**

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

**EUROVIK SHIPPING**

Mats Andersson (kont p), Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ  
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com  
Per Ringbom (kont p), Fleringe Hau 647, 624 60 LÄRBRO  
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

**FINNLINES**

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

**FLOATEL INTERNATIONAL**

Micael Larsson  
e-post fartygsklubbenendurance@hotmail.com

**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@port.lulea.com

**NMM RORO**

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

**ORNÖ SJÖTRAFIK**

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

**ORUST MARINE RECRUITMENT**

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

**RESSEL**

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

**SAND & GRUS AB JEHANDER**

Victor Söderlund (kont p),  
tel 0733-14 01 73, e-post victor.soderlund@gmail.com

**SEA WIND**

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

**SJÖFARTSVERKETS REDERI**

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

**SJÖFARTSVERKET/LOTSAR**

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

**STENA LINE**

Jörgen Lorén, Stena Line AB, 405 19 GÖTEBORG  
tel 0707-65 58 16, e-post jorgen.loren@stenaline.com

**STOCKHOLMS SJÖTRAFIK**

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

**STOCKHOLMS SKÄRGÅRD**

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

**STRÖMMA**

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

**STYRSÖBOLAGET**

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

**SVITZER SVERIGE**

Daniel Magnusson  
tel 0761-26 33 20, e-post sjobefalen.svitzer@gmail.com

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

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

**TRANSATLANTIC**

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

**TT-LINE**

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

**TÄRNTANK**

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

**WALLENIUS**

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

**VIKING LINE**

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

**ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK**

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

**ÖCKERÖ BÅTRAFIK**

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

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN**

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

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR**

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

**70% för 0 kr.**

Vi är en ideell förening som står för 70% av sjöräddningen i Sverige – utan en krona från staten. Bli medlem på sjoraddning.se eller ring 077-579 00 90.



**SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET**

# Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

## Så här beställer du

### Privatperson

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

### Företag

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

Företag \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Avdelning \_\_\_\_\_

Gatuadress \_\_\_\_\_

Postnr \_\_\_\_\_

Ort \_\_\_\_\_

Land \_\_\_\_\_

E-post \_\_\_\_\_

**SMBF Service AB** Box 12100, 102 23 Stockholm

Telefon 08-598 99 121, Fax 08-651 08 48

E-post SMBF-Ekonomi@ledarna.se

Bankgiro 5236-0351

## FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

### AKTIVT MEDLEMSKAP

– man är medlem även i Ledarna. Detta alternativ är det naturliga för sjöbefäl eller annan chef inom sjöfarten med svensk arbetsgivare och som är bosatt i Sverige eller annat EU/EES-land. Som aktiv medlem har man självfallet fullständiga medlemsrättigheter som stöd gentemot motparten, rösträtt och valbarhet till kongress, rätt att teckna förmånliga försäkringar genom Ledarna, söka medlemslån m m. Avgift fr 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 medlem i Sjöbefälsföreningen. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Man har rätt att teckna försäkringar genom Ledarna. Ingen medlemsavgift erläggs.

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



## Sjöbefälsföreningen

Box 12100  
10223 STOCKHOLM  
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

# Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

### SAMTYCKE

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

#### Personuppgiftslagen, PUL

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

### VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Inbetalningskort

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namn-teckning

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

POSTTIDNING B  
Avs  
Sjöbefälen  
Box 12100  
102 23 STOCKHOLM



## 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](mailto:katarina.sjofartsklubb@telia.com) - [www.katarinasjofartsklubb.com](http://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

## Sjöbefälsföreningens profilprodukter



### Svart pikétröja

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



### Svart ryggsäck

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



### Svart mössa

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

### Svart Keps

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

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