

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR3 MAJ 2013 ÅRGÅNG 2



FEBRILT ARBETE

att rädda internationaliseringsavtalet

INSJÖFARTENS FRAMTID

Hur ska våghöjden i Vänern beräknas?

SWEDISH AND FILIPINO EDUCATION

have been compared



En elegant rörelse med riksdagens nätverk

APRIL

När det gäller införandet av sjöarbetskonventionen i svensk rätt så krävs en förändring av den nu förda politiken. Vid en träff med riksdagspolitiker ombord i LNG-färjan *Viking Grace* har Sjöbefälsföreningen, Seko och Redareföreningen fått tillfälle att ge våra politiker viktig input för att med stil och elegans kunna införa sjö-

och guidad visning av *Grace*. Att de utanpåliggande LNG-tankarna på något sätt skulle kunna påverka fartygsstabiliteten kunde i alla fall inte skrivaren av dessa rader upptäcka. Tvärtom gick överresan till Åland mycket gracilt. Med naturgasdrift har förstås inte *Viking Grace* några problem att möta svaveldirektivets krav. Tyvärr innebär dock inte detta att vi fått en definitiv teknisk lösning av hur vi i

passagerartrafik över Östersjön kan överföra kostnadsökningen till kunderna i denna volymbusiness.

De efterföljande diskussionerna om sjöfartspolitik, och särskilt införandet av sjöarbetskonventionen i svensk rätt, var dock inte lika lugna som *Graces* överfart. Bland annat bröts argumenten mellan de riksdagsledamöter som ansåg att det var bra att en tonnageskatteutredning nu tillsatts mot de som menade att detta skattesystem redan borde ha införts.

I fråga om sjöarbetskonventionen fanns det en förståelse från beslutsfattarna att något måste göras. Visst är det en utmärkt princip att arbete på utländska fartyg (s k tredjelandsflaggade fartyg) ska ge fulla socialförsäkringsförmåner. Som så ofta när internationell rätt ska införas i Sverige uppkommer dock försämringar för oss, eftersom våra befintliga system redan ligger över den internationella skyddsnivån. För våra medlemmar som arbetar på utlandsregistrerade fartyg gäller redan kollektivavtal (internationaliseringsavtal), som ger ett socialförsäkringsskydd. Om sjöarbetskonventionen införs i Sverige genom lag kommer skyddet att dubbleras, och därmed även arbetsgivarnas avgifter.

Det fanns nog ingen av de deltagande riksdagsmännen som ansåg att detta är ett optimalt resultat, när det gäller införandet av sjöarbetskonventionen. I stället för att stänga den internationella arbetsmarknaden för svenska sjömän är det ju en långt elegantare lösning att låta våra befintliga kollektivavtal ta hand om sjöarbetskonventionen. Detta är en fråga som Sjöbefälsföreningen driver med full kraft, nu även med stöd av riksdagens nätverk för sjöfartsintresserade ledamöter.

”VISST ÄR DET EN UTMÄRKT PRINCIP ATT ARBETE PÅ UTLÄNDSKA FARTYG (S K TREDJELANDSFLAGGADE FARTYG) SKA GE FULLA SOCIALFÖRSÄKRINGSFÖRMÅNER. SOM SÅ OFTA NÄR INTERNATIONELL RÄTT SKA INFÖRAS I SVERIGE UPPKOMMER DOCK FÖRSÄMRINGAR FÖR OSS, EFTERSOM VÅRA BEFINTLIGA SYSTEM REDAN LIGGER ÖVER DEN INTERNATIONELLA SKYDDSNIVÅN.”

arbetskonventionen genom kollektivavtal i stället för att använda klumpig lagstiftning.

Inom Sveriges riksdag har sjöfartsintresserade ledamöter bildat ett nätverk. Det var detta nätverk vi träffade i *Viking Grace*. Därmed fick branschen möjlighet att presentera sin syn på vad den svenska sjöfartspolitikerna bör innehålla.

Träffen inleddes dock med information

framtiden ska minska svavelutsläppen från sjöfarten.

Som ett nybyggt fartyg har *Viking Grace* kunnat förses med ett framdrivningssystem, som inte orsakar några svavelutsläpp. Att konvertera befintliga fartyg till LNG-drift är dock svårt, för att inte säga nästan omöjligt. En lösning är naturligtvis att övergå till marindiesel, men frågan är om exempelvis de rederier som driver



14



sjöbefälen Nr3



20

- 05 Franchisetagare närmast livegna
Stig Gustafsson skriver att lagskyddet måste skärpas
- 06 Förste vice ordföranden har ordet
Jörgen Lorén skriver om befälhavarorganisationen Ifsma
- 08 Barlastkonventionen kan öka kostnaderna
Men organismers spridning via barlastvattnet måste bromsas
- 09 Norska maskinbefäl väljer akademiker
DNMF väljer en annan lösning än samarbetspartnern NSOF
- 10 Styrelseledamot som började på varv
Claes Eriksson värvades till sjöss av en kompis som ringde
- 12 Har svensk insjöfart en framtid?
Transportstyrelsen vacklar fram och tillbaka om regelverket
- 14 Svensk och filippinsk utbildning jämförs
Två svenska sjöbefälsstudenter har gjort en studie
- 16 Scandlines satsar på batteridrift
De utmanar planerna på en fast förbindelse i Fehmarn Bælt
- 18 Sydafrika likt och olik Sverige
Sjöfartspolitikern är snarlik, men sjömansfacket är mycket svagt
- 24 Antwerpenseglarna finns kvar
Det är inte som förr, men föreningen är livaktig
- 26 Ny studentrepresentant i Kalmar
Josefin Dellevik har blivit SBF:s kontaktperson på skolan

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

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 St Eriksgatan 26

Telefon 08-598 99 085 vx

Telefax 08-651 08 48

E-post sjobefalen@ledarna.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2013

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

Framsidesbild Safmarine är ett av många sydafrikanska rederier som köpts upp, i deras fall av Mærsk. Foto Sussi Lorinder.

TS-kontrollerad upplaga 8 800 ex

MEDLEM AV



MANUSSTOPP 2013

Nr 4 – 28/5 **Nr 5** – 20/8

Nr 6 – 24/9 **Nr 7** – 22/10 **Nr 8** – 26/11



24

Avtal med Almega

Den 27 mars enades Sjöbefälsföreningen och arbetsgivarorganisationen Almega om ett ettårsavtal för skärgårdstrafiken. Lönetarifferna höjs med i huvudsak lika mycket som i det industriavtal som ännu inte var träffat vid tidpunkten för skärgårdsavtalet. Senare har detta blivit klart och omfattar 6,8 procent höjning på tre år. Av detta är 0,5 procent avsättning till delpension, som inte kommer sjöbefälen till godo och som därför ska räknas med i tarifförlönehöjningen.

Statsbidrag föreslås till bränsleomställning

De svenska rederierna bör få pengar av regeringen för att bygga om motorerna till miljövänligare bränslen, särskilt inför de skärpta svavelkraven i Seca-områdena från 2015. Det säger en kommande utredning av "Clean Baltic Sea Shipping". Man kommer i höst att föreslå regeringen att införa ett ekonomiskt omställningsbidrag till metanoldrift, i första steget för färjetrafiken, enligt projektledaren Sten Björk som är socialdemokratisk politiker i Trelleborg.

Utan bidrag kommer de flesta fartyg att gå över från tjockolja till 50 procent dyrare diesel, enligt utredningen, i stället för mer miljövänlig metanol från naturgas eller på sikt kanske från svensk skogsråvara. Andra alternativ är flytande naturgas eller rening av skorsten röken.

IMO har satt upp de nya svavelkraven till år 2015 för Nordsjön och Östersjön, och året därpå kommer tuffare regler för kväveutsläpp också. Idag släpper fartygstrafiken i Östersjön ut dubbelt så mycket svavel som Danmarks och Sveriges totala utsläpp på land. Men svensk industri och sjöfart har protesterat och tycker att kraven snedvrider konkurrensen mot resten av EU, där fartygen runt Medelhavet får betydligt svagare krav och först flera år senare. Diskussionen har berörts flera gånger här i SB.

Karin Andersson är professor i marin miljöteknik på Chalmers och anser att fartygsbranschen ligger efter till exempel bilbranschen för att varje redare tvingas driva sin egen teknikutveckling.

– Det saknas den här teknikutvecklingskompetensen, och det är en stor utmaning för redarna att klara av detta utan att ha de muskler som fordonsindustrin har, säger hon.

Källa P1 Morgon, Sveriges Radio

Sarf-förhandlingar återupptas i maj

Sedan det s k industrimärket avtalats (se notisen längst upp) har förhandlingarna mellan SBF och Sjöfartens arbetsgivarförbund gått in i ett mer aktivt skede. Parterna träffades i mitten av april, och förhandlingarna ska återupptas den 6 maj.

Avtalet gäller retroaktivt från och med 1 januari 2013 till och med 31 december 2013.

Eftersom industriavtalet är treårigt och skärgårdsavtalet ettårigt diskuterar parterna vidare hur stor del av de 6,8 procenten som ska anses gälla under detta år.

I avtalet ingår också att parterna ska tillsätta en arbetsgrupp med uppdrag att utreda förutsättningarna för införande av ett nytt lönesystem.

Sociala avgifter på IT-avtalet

Sjöfartens parter har sedan våren 2012 i gemensamma brev till Finans- och Näringsdepartementet och även till riksdagens socialförsäkringsutskott opponerat sig emot att svenska sjömän som arbetar på fartyg registrerade utanför EU/EES kommer att belastas med svenska arbetsgivaravgifter. Det skulle betyda att det inte kommer att finnas förutsättningar att kunna fortsätta bedriva sjöfart under internationaliseringsavtalet, och de berörda arbetsplatserna skulle sannolikt gå förlorade. Regeln i socialförsäkringsbalken träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Cirka 1 000 sjömän omfattas idag av IT-avtalet. Dessa sjömän har idag ett väl fungerande socialt försäkringssystem, som vuxit fram genom kollektivavtalen.

Nyligen kallades parterna till ett möte på Näringsdepartementet för att ge en briefing och diskutera problemet. Man kunde då från parternas sida märka en positiv inställning hos tjänstemännen på departementet att lösa problemet.

SBF återkommer löpande med information, bland annat på hemsidan www.sjobefalsforeningen.se. Se även ledaren på s 2.

Superfast-anställda olagligt uppsagda

Tingsrätten i Helsingfors tog den 26/3 en s k mellandom i målet om de tidigare anställda i Superfast Ferries, som sades upp i samband med Tallinks övertagande 2006. Fallet beskrevs i en artikel i SB nr 1/2013.

I domslutet fastslås att Tallinks dotterbolag Baltic SF var skyldiga att erbjuda fortsatt anställning. Uppsägningen var olaglig. Kärandesidan, de tidigare anställda, har en dryg månad på sig att precisera sina stämningskrav, varefter rederiet har ytterligare några veckor att svara på detta. Rättegångsförhandlingen återupptas därför troligen inte förrän i juni.

Det är heller inte klart om mellandomen kommer att överklagas. Tidsfristen för detta gick ut 26/4, efter SB:s pressläggning.

Farlig kunskapsbrist

Är tillbaka i Sverige efter att ha deltagit på Ifsmas årsmöte i Melbourne. Master Mariners i Australien arrangerade detta möte, och representanter från större delen av världshandelsflottans befäl fanns på plats. Ett antal presentationer hölls, och även några resolutioner skrevs. För egen del intresserade jag mig mest för de frågor som vi driver från föreningen, såsom ökad kriminalisering av sjöfolk, fatigue och kunskapsbrist bland befäl och besättning.

Flera utredningar presenterades under mötesdagarna. Det var bland annat projekt Horizon, som beskriver fatigueproblematiken, och Mona Lisa-projektet, som är EU finansierat och handlar om olika former av övervakning samt hur fartygs ruttplanering kan arrangeras. Dessutom fick jag själv presentera First-projektet, som tar upp problematiken med masslivräddning. Alla ovanstående arbeten är till stor del styrda från Sverige. Fast vi är en liten och obetydlig sjöfartsnation, så är vi väl representerade och arbetar med projekt som intresserar många kollegor runt om på jorden. Ska vi kunna fortsätta att hävda oss i sjöfartsvärlden, så behöver vi en han-

delsflotta och svenskt sjöfolk. Inga mer utredningar hjälper, nu behöver politikererna skapa förutsättningar för svensk sjöfart.

Obegriplig engelska

Just kunskapsbristen debatterades även på australiensarnas egna konferens, som påbörjades direkt efter Ifsmas årsmöte. Detta är något jag hör och upplever i allt större utsträckning. I arbetet ombord har jag möjlighet att studera bland annat språkkunskapen på fartyg vi kommunicerar med. Tyvärr blir det allt vanligare att vi ombord inte fattar ett skvatt av vad den vi kommunicerar med säger, då engelskan är allt annat än vad man kan önska. Allt fler långlotsningar sker runt våra kuster. De lotsar som är på väg till eller från sina uppdrag och som allt som oftast reser med oss för att ta sig hem, danskar som svenskar, beskriver att de inte känner någon oro att lotsningarna kommer minska, snarare tvärtom. Detta beror enligt vad de säger på att kunskapen är låg hos det ombordvarande befälet och dess besättning, på svårigheter att kommunicera och kunskapsluckor i enklare göromål.

Från hamnkaptenerna i Australien berättades att man kände stor oro för de tafatta sjömän som kommer med stora bulkfartyg och angör hamnarna runt om denna jättekontinent. Man har haft flera incidenter vid arbete med förtöjningar och bogsering, och dessutom beskriver lotsarna att det råder en förvirrad stämning på bryggan, då manövrar ska utföras.

Underliga beteenden

Dessa tecken på minskade kunskaper borde oro både IMO och kuststaterna, då det över tid har skrivits nya regler, och kraven har skärpts vad gäller utbildning och certifiering. Man borde fråga sig vad som gått snett, eller har det inte gått snett, är det bara rykten? Tyvärr tror jag inte det, då vi på min arbetsplats upplever mer och mer underliga beteenden ute till sjöss. Nästa större olycka på grund av dålig kunskap är kanske inte särskilt långt borta. Jag hoppas att mina farhågor är felaktiga.

Good Day, Mate!

JÖRGEN LORÉN

– F-kassans uppdrag är att ge stöd och hjälp

Svar på Jörgen Loréns kolumner i Sjöbefälen nr 1–2/2013.

Jag har läst dina artiklar, och jag har även tagit kontakt med Sjöbefälsföreningen och Seko för att träffas och ha en dialog om sjukförsäkringen. Vi vill gärna informera om hur lagstiftningen ser ut när det gäller sjukförsäkringen och vad som är Försäkringskassans uppdrag. Jag tror att det är viktigt att vi tillsammans kan sitta ner för att ha en dialog, där vi kan klargöra vilka förväntningar ni kan ha på oss utifrån vårt uppdrag.

Hos oss på Försäkringskassan är det

viktigt att bemöta varje individ med empati och respekt, och vi beklagar om du eller de personer du företräder har upplevt att vårt bemötande inte har varit så. Vårt uppdrag är att ge stöd och hjälp till människor för att komma tillbaka i arbete, men också att värna om dem som är sjuka och erbjuda dem den trygghet som lagen medger.

År 2008 fick vi en ny sjukförsäkringsreform, då rehabiliteringskedjan infördes. Den innebär att man vid vissa bestämda tidpunkter prövar rätten till sjukpenning. Det är något som vi på Försäkringskassan

måste göra enligt lagen. Det innebär bland annat att när en person har varit sjuk i 180 dagar måste vi göra en prövning, där vi tittar på om det finns någon arbetsförmåga i förhållande till ett annat normalt förekommande arbete på arbetsmarknaden. Precis som du ger uttryck för i din insändare så är det politikerna som du måste påverka, om du vill se en ändring i denna lag.

Jag ser fram emot att träffa er framöver!

MATS LINDBLAD
ENHETSCHEF
SJÖFARTSKONTORET FÖRSÄKRINGSKASSAN
GÖTEBORG

FRANCHISING – HIMMEL ELLER HELVETE ?

Stig Gustafsson återkommer här till franchising och den oacceptabla beroendeställning franchisetagarna befinner sig i. Den lag som stiftats är uddlös och behöver kompletteras. MBL kan tjäna som mönster, anser han. TEXT STIG GUSTAFSSON

STOCKHOLM APRIL 2013

Affärskonceptet franchising blir allt vanligare i Sverige. Idag finns det cirka 650 franchisesystem och nära 30 000 franchisetagare. Sammanlagt uppskattas mer än 100 000 personer arbeta i franchisesystem. Några av de mer kända är McDonalds, Max, Burgerking, 7-Eleven, Polarn & Pyret, Bodyshop, Hemglass, El-giganten, Svensk fastighetsförmedling och Pressbyrå.

Hamnat på ruinens brant

Franchise kan vara en bra affärsmodell, om båda parter ges rimliga förutsättningar. Idag råkar dock alltför många franchisetagare i ekonomiska svårigheter på grund av dåligt riggade eller direkt bedrägliga franchisesystem. "Sveriges Franchisetagare", som är den enda organisationen för enbart franchisetagare, kommer dagligen i kontakt med franchisetagare som står på ruinens brant på grund av att de råkat ut för franchisegivare som inte hållit vad de lovat. I dessa tider av hög arbetslöshet attraherar franchising många unga personer och nysvenskar utan företags erfarenhet, vilket innebär ett stort ansvar för franchisegivaren som i regel är ett stort svenskt eller multinationellt företag. Här har även

Ny järnväg till Karlskrona-hamn

Industrihamnen på Verkö i Karlskrona får i höst en anknäring till det nationella järnvägsnätet. Enligt Karlskrona kommun är flera internationella företag på ingång till hamnen. Det är närheten till Polen, Baltikum och Ryssland som anses vara hamnens framtidsmöjligheter.

PETER LORIN
Källa Karlskrona kommun

Arbetsförmedlingen en viktig uppgift och ett ansvar när det gäller information om franchisingens för- och nackdelar.

En fri företagare kan – till skillnad från en franchisetagare – själv välja leverantörer och i övrigt fritt förfoga över sin verksamhet. En franchisetagare däremot är oftast hårt bunden till sin franchisegivare som bestämmer exempelvis vilket sortiment tagaren får ha i sin butik, vilket pris varorna eller tjänsterna ska ha, vilka leverantörer han får anlita och så vidare. Dagskassan ska ibland dagligen sättas in på franchisegivarens bankkonto, och revisorer eller kontrollanter har rätt att när som helst dyka upp hos franchisetagaren. Affärslokalen är i regel hyrd av franchisegivaren, vilket innebär att franchisetagaren endast har ett andrahandskontrakt med den otrygghet som detta innebär. Franchisetagaren får överlåta sin verksamhet endast med franchisegivarens samtycke. En franchisetagare är många gånger mer att betrakta som en uppdragstagare än egenföretagare.

Amerikansk förebild

Franchiseavtalen är efter mönster från den amerikanska avtalsmodellen påtagligt ensidigt utformade, utan möjlighet för

Nyinsatt färja Ystad–Polen

Rederiet Polferries satte nyligen in ytterligare ett fartyg på rutten Ystad–Swinoujscie. Därmed finns det nu sex dagliga förbindelser på sträckan. Nytilskottet är ropaxfartyget *M/S Baltivia*, som tidigare kört Nynäshamn–Gdansk.

PETER LORIN
Källa Ystad Hamn Logistik AB

franchisetagaren att påverka innehållet. Detta var också den viktigaste utgångspunkten för den lag om franchisegivarens informationskyldighet som infördes för några år sedan, innebärande att franchisegivaren ska informera allmänt om sitt koncept och avtalets innehåll. Någon rätt att förhandla om avtalet finns inte. Lagen är också uddlös. Om en franchisegivare bryter mot lagen ska detta prövas i Marknadsdomstolen som bara kan utdöma ett vite. Eftersom ett utdömt vitesbelopp inte tillfaller den drabbade parten utan det allmänna, saknar franchisetagaren naturligtvis allt intresse att driva en process.

Måste betala skiljemannen själv

I ett flertal europeiska länder finns skyddslagstiftning för franchisetagare. Den svenska lagen om franchisegivarens informationskyldighet innebär bara ett första steg mot anständiga förhållanden i franchisebranschen. En rad problem återstår som lagstiftaren måste lösa. Ett centralt krav är förhandlingsrätt för franchisetagare kombinerat med ett skydd för föreningsrätten. MBL kan här tjäna som mönster. Den bestämmelse i franchiseavtalen som kanske bäst belyser det ojämlika förhållandet mellan parterna är den obligatoriska skiljeklausulen. En franchisetagare blir med denna klausul mer eller mindre livegen, därför att han i praktiken inte kan ta en tvist om avtalet – den vanliga franchisetagaren har ingen möjlighet att betala den astronomiska summa som skiljemannakostnaden vanligtvis uppgår till, i regel 1–2 miljoner kronor. Utgångspunkten måste vara att sådana klausuler är oskäliga eller åtminstone ska kunna jämkas – vilket inte förekommer idag. Regler om uppsägning av avtalet och ekonomisk kompensation för franchisetagaren när avtalet upphör är andra reformkrav.

Sammanfattningsvis måste lagstiftaren på ett helt annat sätt än hittills ta hänsyn till franchisetagarens svagare ställning i avtalsförhållandet. Franchising i Sverige ska inte bedrivas enligt amerikansk avtalsmodell utan enligt i Sverige acceptabla former. **S G**

Differences between Swedish and Filipino officers education

Final year students at the Maritime Academy in Gothenburg show better results than course colleagues at the university in Cebu in the Philippines. But there is a big difference between the "sponsored" and the "regular" Filipino students. This appears from a study made by two Gothenburg students.

GOTHENBURG/CEBU MARCH 2013

A reason for the study are wishes from among others shipowners, since no similar study previously had been made.

It must be emphasized what Robin Dahlberg and Per Nyqvist, the authors of the report, write already in the beginning of their study. The difference in the study results between the three student groups at the two university colleges is significant and the Norwegian Training Center NTC estimates that the university in Cebu is one of the better maritime academies in the Philippines. But conclusions about the general quality of the Swedish and the Philippine education for maritime officers could not be drawn from this study. The difference results surely in different levels of competence for work on board, but to what extent is hard to estimate.

The Filipino students were divided between "sponsored" and "regular" due to the fact that certain students get extra training and integrated practice on board to a larger extent than other students.

Significant or not?

On written tests in terrestrial navigation, watchkeeping and radar navigation, the Swedish students had 57, 75 and 77 per cent correct answers. The sponsored Filipino students answered correctly to 46, 69 and 73 per cent of the questions, while the corresponding figures for the regular students were 19, 65 and 55 per cent. The authors pay attention to the startling low figure for the regular Filipino students in terrestrial navigation.

The difference between the Swedish

students and the sponsored Filipino students is barely significant. In statistical science this means that there is more than five per cent probability that the results depend on coincidences and not on factual differences. The difference compared to the regular Filipino students is definitely significant.

In the test of watchkeeping the students would partly propose how the bridge officer should handle four different type cases. Here it was noticed, that in two of the cases there were small differences between the three groups. In one of these the Swedish students even showed somewhat poorer results. The two remaining type cases showed on the contrary that the Swedes had substantial better results.

Big difference for a special question

In the third moment, radar navigation, there was a big difference between the three groups in a specific question. It was about the speed data that shall be supplied to the ARPA. The Swedish, the sponsored Filipino and the regular Filipino student groups gave 90, 36 respectively 15 per cent correct answers. In other questions the difference was smaller.

An observation study of the students

actions with simulators was also made. The number of participants was small and since the observation method is hard to measure the results are more subjective. The authors of the report made the following observations:

- There were no large deviations from the standard procedures at the watchkeeping.
- There was larger knowledge dissemination about the radar and its set-up among the Filipino students than among the Swedish students.
- The knowledge about set-up and the use of radar equipment was fairly the same among all the Swedish students.
- No student, Swedish or Filipino, made any serious mistake, and they all managed to implement the exercises.

When the authors comment their test results, they point out among other things that the STC-convention nowadays also emphasizes the importance of the maritime officers social capability. This has not been measured in this study, which mainly estimates the students capability to work alone. To test the individual social competence demand however other and more complicated methods than to measure the results in knowledge tests.

The complete study can be read in English on the web:
[publications.lib.chalmers.se/
publication/175752](http://publications.lib.chalmers.se/publication/175752)

This is a translation of the article on page 14.

Mærsk satsar på ännu större

Danska A.P. Møller-Mærsk-koncernen ska låta bygga 20 nya, gigantiska containerfartyg som ska bli världens hittills största. Det handlar om Triple E-serien som byggs hos sydkoreanska Daewoo-varvet. Fartygen blir 400 meter långa och 59 meter breda med en maxlast av över 18 000 containrar. Det första fartyget i serien ska börja trafikera rutten Europa-Asien redan nu i sommar.

PETER LORIN
Källa NFO

Ny kostnad: barlastrening

Barlastkonventionen är på väg att antas, men det finns utmaningar. Rederierna har till exempel kort tid på sig att installera reningsutrustning, och frågan är om varvskapaciteten räcker till för alla. TEXT AGNETA OLOFSSON

GÖTEBORG APRIL 2013

I mitten av 2000-talet dök den amerikanska kammaneten upp i Skagerack. Den kom så snabbt, i sådana mängder, att forskarna tror att den kommit med fartygs barlastvatten. Maneten lever på fisklarver och fiskars föda och kan ställa till stor skada om den etablerar sig permanent.

För att undvika sådana invasioner i framtiden har ett stort antal stater skrivit under IMO:s barlastvattenkonvention, som reglerar hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Länder som står för 29 procent av världstonnaget har skrivit på, och det krävs 35 procent för att konventionen ska träda i kraft.

Konventionen gäller fartyg i internationell fart, och det finns tre alternativ.

Det första är att rena vattnet ombord med godkänd teknik, till exempel med UV-ljus eller kemikalier i kombination med filter. Det andra är att lämna barlastvattnet till en mottagningsstation i land, och det tredje är att använda annan godkänd teknik som inte finns ännu. En

sådan tredje teknik kan vara att byta barlastvatten kontinuerligt, vilket är på utvecklingsstadiet.

30 installationer per dag

När konventionen ratificerats, har rederierna från ett till några år på sig att installera reningsutrustning på sina fartyg, beroende på byggnadsår och storlek.

– För en nybyggnation där det finns med i planen är det inte en jätteutmaning, men för ett befintligt maskinrum med mindre utrymme krävs varvstid på en vecka till en månad, säger Lena Granhag, marin ekolog på Chalmers och Lighthouse som arbetar med de här frågorna.

Det rör sig om cirka 68 000 fartyg som under en begränsad tid ska in på varv. Sammanställningar visar att det skulle krävas 30 installationer per dag i världen om alla ska hinna med.

Men det finns ett undantag i konventionen. Om ett fartyg går mellan endast två hamnar, och rederiet kan visa att arterna som finns i ekosystemen är likadana på bägge håll, så behövs ingen reningsutrust-

ning. Detta kan gälla färjetrafik, till exempel mellan Helsingborg och Helsingør.

I Sverige är det Transportstyrelsen, med hjälp av Havs- och vattenmyndigheten och SMHI, som ska bevilja undantag. Utmaningar för dessa myndigheter är att områdena där undantag ska gälla inte är definierade och att metoder för genomförande fortfarande är under utveckling.

– Det är viktigt att undersökningarna av hamnarna sker på samma sätt i de olika länderna, säger Lena Granhag.

Thunbolaget oroligt

Under en övergångsperiod är det tillåtet att, i stället för barlastvattenrening, skifta barlastvatten ute till havs där det inte finns så många organismer. Detta kan dock vara besvärligt vid hårt väder.

Thunbolaget, vars fartyg trafikerar Väner och norra Europa, har installerat reningsutrustning på sitt senaste nybygge, men vice VD Henrik Källsson är både orolig och kritisk.

– Alla våra fartyg, 34 snart, berörs. Det blir väldigt mycket pengar. En kvarts miljard i runda slängar, säger han.

Han ifrågasätter miljönyttan om det blir så att gods flyttas över till lastbil i stället. Det är inte säkert att det blir så, men det är en risk. Dessutom kommer den pumpkapacitet som krävs att dra mycket energi. På vissa fartyg måste man installera ytterligare en hjälpmaskin för att klara reningen.

Vissa av Thunbolagets fartyg pumpar in barlastvatten i Gruvön och ut i Otterbäcken, båda hamnar i Väner. Henrik Källsson ifrågasätter nyttan med reningsutrustning då. Det är tänkbart att rederiet skulle kunna få undantag för de två hamnarna.

– Men i så fall måste vi göra analysen själva. Det vore bättre om hamnarna eller hamnstaten gör det, så att inte nästa rederi kommer sedan och ska göra samma sak, säger han.

Han pekar på att bara hälften av de organismer som kommer med sjöfart finns i barlastvattnet. Den andra hälften sitter på skroven.

– Vad blir nästa grej: en stor båttvätt? Vi ser allvarligt på problemet, men det är bättre att använda resurserna där det är problem, säger han. **A O**



Thunbolagets nybygge, som ännu inte sjösatts, har utrustats med barlastvattenrening. Det är svårare att göra det på ett befintligt fartyg. Foto Thunbolaget.

Norska maskinbefäl till akademikerorganisation

Nästa år byter Det norske maskinistforbund (DNMF) huvudorganisation och går in i Unio, som är en akademikerorganisation. DNMF:s generalsekreterare Hilde Gunn Avløyp är övertygad om att Unio är den bästa lösningen för förbundet.

TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

NORGE APRIL 2013

DNMF är en av Norges äldsta fackliga organisationer, den bildades redan 1902. Förbundet organiserar 6 500 maskinbefäl både inom den privata och offentliga sektorn. Förbundets medlemmar arbetar inom internationell och nationell sjöfart, olje- och gasutvinning samt i en rad landbaserade verksamheter. En klar majoritet – 80 procent – är sysselsatta inom sjöfart.

För några år sedan började man inom DNMF att diskutera ett byte av huvudorganisation. Man tyckte inte att Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS) längre var den rätta tillhörigheten för DNMF, vars medlemmar har högskoleutbildning eller motsvarande.

På landsmötet 2011 fick förbundsstyrelsen i uppdrag att undersöka frågan om ny huvudorganisation, berättar Hilde Gunn Avløyp. På landsmötet var det inget intresse för ett inträde i LO, som man menade har liten erfarenhet av avtalsfrågor för högskoleutbildade. Därför föll valet på akademikerorganisationen Unio.

Samarbetet påverkas inte

Unio är Norges näst största huvudorganisation, som representerar förbund med totalt 320 000 medlemmar. Unio är politiskt oavhängigt, och medlemmarna har universitets- eller högskoleutbildning. Här finner man bland annat poliser, sjuk-

– Att vi ingår i olika huvudorganisationer har ingen betydelse för samarbetet mellan sjöfacken, anser generalsekreteraren i DNMF Hilde Gunn Avløyp.



sköterskor, präster och sjukgymnaster. Och från den 1 januari 2014 också maskinbefäl.

– När vår förbundsstyrelse hade kommit fram till att Unio skulle vara bäst för våra medlemmar, lade vi fram förslaget till regionstyrelserna ute i landet. Därifrån fick vi i fjol en enhällig uppbackning till att välja Unio. Men vi kunde inte gå ut offentligt med vårt beslut, eftersom vi då befann oss i en känslig förhandlingsfas, där YS förde vår talan. Om vi hade gått ut med vårt beslut om att byta huvudorganisation, hade det funnits en risk för att YS kanske förlorat intresse för oss, säger Hilde Gunn Avløyp.

Sedan lång tid tillbaka existerar det ett samarbete mellan sjöfartens fackliga organisationer – Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF), Sjømannsforbundet och DNMF. Sjømannsforbundet ingår i LO, och NSOF ska snart hålla medlemsmötning om inträde i LO.

SB: Finns det inte en risk för att ert samarbete med de övriga sjöfackliga organisationerna försämras när ni nu väljer att gå in i Unio, medan de övriga är i LO?

– Nej, inte alls. Vi har ett utomordentligt bra samarbete med de övriga sjöfacken, och att vi tillhör olika huvudorganisationer betyder ingenting i detta sammanhang, menar generalsekreteraren i DNMF.

Tror på ökat stöd

Under detta år befinner sig DNMF i en slags karantän. Det betyder att förbundets representanter sitter med i Unios råd och utskott som observatörer.

SB: Vilka frågor blir de viktigaste för DNMF att driva genom Unio?

– Frågan om social dumpning är en mycket angelägen sak. Den berör många sjöfolk i hela Europa. En annan fråga är bekvämlighetsflagg. Nu registrerar flera norska rederier sina fartyg på Färöarna. Dessutom är frågan om nettolönen en mycket viktig sak. Taket måste bort, och nettolönen ska lagfästas. Unio har intresse i dessa frågor och kommer också att driva dem för oss. Vi är övertygade om att vår anslutning till Unio kommer att ge ökat stöd, säger Hilde Gunn Avløyp som slutligen framhåller att beslutet om inträde i Unio är ett beslut för framtiden. **CK**

Värvades till sjöss och till facket



Claes vid Hisingens strand en gråmulen april dag. Fartyget bakom är inte *Stena Freighter*, där han en gång jobbat, utan *Stena Scanrail*. Foto Benkt Lundgren.

Många sjömän har redan i tonåren varit klara över sitt val av yrkesbransch. Senare har de personliga egenskaperna avgjort var de hamnat ombord. Andra, ej sällan tekniker, är mer medvetna om sitt intresse och upptäcker senare att de trivs till sjöss. Claes Eriksson blev värvad till sjöss av en kompis och drygt 15 år senare till att bli fackligt aktiv. Sedan kongressen är han ordinarie i föreningsstyrelsen.

TEXT BENKT LUNDGREN

GÖTEBORG APRIL 2013

Claes hälsar glatt på SB:s reporter, när han möter upp i inrikeshallen på Landvetters flygplats. Det är inte så ofta han är där i tjänsten, trots att han seglar oceanfart, har vuxit upp på Styrso i Göteborgs södra skärgård och bott praktiskt taget hela sitt vuxna liv i Göteborg.

– Det är skönt att ha nära till båten vid på- och avmönstring, konstaterar han.

Claes är oceanseglare sedan 14 år, jobbar i ACL där han sedan 2006 är teknisk chef i *Atlantic Compass*. Han har alltså varit med om alla turbulenser i managementet. AMPM, den svenska av-

läggaren av bemanningsbolaget Bibby Ship Management AB, gick i konkurs härom året efter en misslyckad Gibraltarflagging av de Grande-båtar som ägdes av italienska Grimaldi.

– Vem som betalar ut lönen i dag vete fan! säger han.

När han konsulterar sin förtryckta deklarationsblankett konstaterar han att i alla fall Skatteverket ser Bibby Ship Management AB som hans arbetsgivare. Och det är ju inget konstigt, men vilken adress de befinner sig på just nu vet han inte. C/o-adressen är Bannehagsliden i Göteborg.

Men låt oss ta det från början. Han gick

tvåårig fordonsteknisk linje på gymnasiet under det 80-tal då det var lätt att få jobb även utan högskoleutbildning. Valet av den linjen brukar ibland indikera ett lidelsefullt bilintresse, men så är det inte alls i Claes fall, försäkrar han.

– Nejdå, det räckte med moped för min del! Jag valde linje efter intresse och möjligheterna att få jobb. Och jag var mest intresserad av lastbilar och större maskiner. Att meka med en personbil är för plottrigt.

Först efter att ha fått jobb som lärling i filareverkstaden på Cityvarvet skaffade han körkort och en gammal Volvo av rena bruksskäl. Han bodde alltså på Styrso och var beroende av färjan. Genom att parkera bilen på fastlandssidan gick det snabbare att ta sig till jobbet.

”Kom hit och mönstra på!”

Han trivdes bra, men efter fem år kom ett telefonsamtal som blev början till hans nya bana.

– Jag kände flera sjömän, och det var en av dem som ringde. Han var mönstrad i en före detta turkiskflaggad torrlastare som låg i franska Brest och nu hade blivit svenska *Westsea*, som ägdes av redaren Jörgen Hansson. Jörgen hade köpt henne efter att hon fått kvarstad i samband med ett maskinhaveri och fått en ny maskin installerad. Kompisen ville ha mig som motorman.

– ”Det går inte, jag har ingen sjömansutbildning”, svarade jag. Men han envisades och hänvisade mig till ett kontaktnummer. Det visade sig att mina varvserfarenheter räckte för att mönstra motorman.

– Efter den törnen på ett par månader dröjde det inte länge förrän samma kille ringde om ett nytt motormansjobb, denna gång i torrlastaren *Dixie*. Och jag märkte att det kändes gött att vara vederlagsledig länge. Och så insåg jag att jag hade börjat växa ifrån mentaliteten och jargongen på varvet. Inte för att det var något fel på arbetskamraterna, de var mycket duktiga

yrkesmänniskor, och det var en bra utbildning att jobba där. Men nu sa jag upp mig och gick till sjöss först som motorman och senare som reparatör. Efter ett par år hamnade jag i *Stena Freighter*.

Måste bli befäl

– Men nu hade det blivit 90-tal, och det började pratas mycket om ett internationellt register. Jag insåg att om jag ville vara kvar till sjöss, var det bäst att söka in på Sjöbefälsskolan i Göteborg. Sjötiden hade jag, men inte matematiken, så den fick jag läsa in på komvux. 1994 började jag på sjöingenjörsprogrammet i den första kullen efter flytten ut till Lindholmen. Vi var 47 som började, men tre år senare var vi bara 30–35 kvar. Jag undrar hur många av dem som är kvar till sjöss. Jag vet 5–6 stycken som är det men också flera som gått i land.

En av de sistnämnda har dock stannat i branschen och varit framgångsrik. Det är Cecilia Österman, som disputerade i december (se intervju i SB nr 1).

– Det förvånar mig inte, det märktes att hon hade huvudet på skaft, konstaterar Claes.

Bildat familj

Samma år som Claes tog sin examen inträffade en annan viktig händelse i hans liv. Han hade i ett par år levt ihop med en kvinna, som han känt länge och som även varit kocka i en av de båtar han jobbat i. Nu skulle de få barn. På väg att bli pappa och det faktum att han var anställd i *Stena* sedan *Freighter*-tiden gjorde att *Stena* blev ett bra val efter examen från Sjöbefälsskolan.

– Jag kom till *Stena Danica* som andre maskinist. (Det hette så fortfarande, titeln fartygsingenjör kom till två år senare; red:s anm.) Det var lärorikt att gå vakt, men jag ledsnade i längden på stämningen ombord och hur det fungerade. Det här var före Avtal 2000. Det är heller inte alls så kul att jobba på en arbetsplats, där en del ser jobbet som ett straff!

Claes är noga med att betona att det fanns undantag från det sistnämnda. När han mönstrade ut som andre var Olle Noord förste, sedermera suppleant i föreningsstyrelsen och numera pensionär, porträtterad i Sjöbefäl nr 1/2011.

– Olle var en glad skit! konstaterar Claes.

Det viktigaste skälet till att han så småningom sökte sig bort från *Stena* till ACL var framtidsutsikterna. Om han en dag skulle kunna bli chief, så måste han få

sjötid i oceanfart. 1999 började han på *Atlantic Companion*.

– Jag var mönstrad som andre maskinist med elansvar, en elmaskinist. Någon elingenjör eller elektriker hade vi inte ombord. Av någon anledning fanns det bara i de båtar som hade filippinare ombord!

– Det var lite besvärligt att gå jourtjänst, när man som elmaskinist inte hade något riktigt grepp om maskinrummets status.

Tillsammans med chiefen Mats Höglom utarbetade han en lösning, där de två juniorerna var elansvarig varannan resa och maskinansvarig varannan. Därmed blev jobbet lärorikare och roligare.

Kongressombud-suppleant-ordinarie

Samme Mats Höglom, SBF:s nuvarande ordförande, lade grunden till Claes fackliga engagemang. Mats värvade honom att ställa upp som kandidat till kongressombud 2004, då han också blev vald. Fyra år senare blev han suppleant i dåvarande SBF:s förbundsstyrelse, och vid kongressen i höstas ordinarie i SBF:s föreningsstyrelse.

Claes har alltid varit fackligt ansluten, ”det var bara så på Cityvarvet”, men under manskapstiden kände han ingen större entusiasm eller delaktighet för Sjöfolksförbundet, erkänner han.

– Jag ställde inte riktigt upp på den där vänsterinställningen att arbetsgivarna alltid är bovar och de anställda snövita. Det gäller särskilt när jag såg exempel på folk som utnyttjade systemet maximalt.

Intervjun avslutas med prat om Claes

spännande familjeförhållanden på hans sambos sida. Hon har bott i princip hela sitt liv i Sverige, men hennes pappa är född och uppvuxen i USA av grekiska föräldrar. Ett par månader efter invasionen i Normandie skeppades han från USA till Vosgesområdet i Frankrike, blev svårt sårad i ena låret men repade sig efter flera års behandling och är ännu i livet vid nära 90 års ålder. Han bor numera i Aten, vilket föranledde Claes familj att flytta dit under ett år. Det var spännande men besvärligt av språkskäl. Den ende som verkligen behärskar grekiska är svärfadern.

– Men för sonen Nestor gick det ändå bra, eftersom han pratat både svenska och engelska hela sitt liv och med tiden även lärde sig en del grekiska, berättar Claes.

Alla barnen ”ingen anknytning”

Tyvärr för svärfadern i sin nuvarande situation har denne aldrig blivit svensk medborgare. Han har varit gift, haft barn och bött många år i Sverige, där han också har haft egen firma som sålde skandinaviska möbler på den internationella marknaden, och alla hans barn bor i Sverige. Nu är han gammal och ensam i livet, och det bästa vore nog att kunna flytta till Sverige.

Men det är lättare sagt än gjort. Han har fått avslag på sin ansökan om att få flytta till Sverige, då han inte anses ha anknytning hit. Så fungerar det i ett land, dit vissa personer hävdar att det förekommer ”massinvandring”... **BL**



Claes första båt, Westsea i Bejaia Algeriet februari 1990.

Strid om våghöjden i Vänern

En rapport från Transportstyrelsen i höstas konstaterade att vågorna på Vänern överskrider gränsen för EU-klassade inlandsfartyg. Men efter kritik mot den beräkningsmetod som använts har man nu räknat om och kommit fram till att direktivet om inre vattenvägar kan införas.

TEXT LINDA SUNDGREN ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

LIDKÖPING APRIL 2013

Sjöfart på inre vattenvägar intresserar många. Redarna ser en ny marknad, lastägarna vill ha fler transportalternativ, och politikerna ser möjligheter att avlasta vägar och järnvägar och samtidigt minska utsläppen. I övriga Europa är sjöfart på floder och sjöar redan en omfattande verksamhet och spås en stadig tillväxt de kommande tio åren. Det som på kontinenten gör inre sjötransporter lönsamma och konkurrenskraftiga gentemot väg och järnväg är EU-direktivet om inre vattenvägar. Direktivet tillåter tekniskt enklare konstruktioner, så kallade godspråmar, med lägre bemanning än oceangående fartyg. Men för att direktivet ska kunna införas får våghöjden i det aktuella fartområdet inte överstiga två meter, vilket motsvarar zon 1 i direktivet.

Förra våren gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att undersöka våghöjden i Vänern för ett införande av direktivet. I den rapport som myndigheten överlämnade i november konstateras att våghöjden i delar av Vänern överstiger två meter och att direktivet därför inte kan införas, i alla fall inte utan kraftiga inskränkningar. Men det visade sig att beräkningarna hade gjorts med en annan metod än den som EU-direktivet förordar, och efter hård kritik valde myndigheten att räkna om. I slutet av februari publicerades en ny rapport, och den här gången dras slutsatsen att våghöjden inte överstiger två meter. Beräkningarna har i båda fallen utförts av SMHI på uppdrag av Transportstyrelsen.

– Vid första beräkningen användes den så kallade 99-percentilen, där en procent av alla extremvärden utesluts. Andra gången räknade de med 95-percentilen.

Enligt den tar man bort fem procent av extremvärdena, och då blev resultatet att gränsvärdet på två meter inte överskrids, säger Johan Skogwik på Transportstyrelsen som handlagt ärendet.

Vilket regelverk gäller?

Men trots att myndigheten skriver att våghöjden för zon 1 inte överskrids, hänvisar man ändå till de tidigare mätningarna och konstaterar att vågor på över två meter förekommer. Det här upprör redarna. I ett yttrande från Redareföreningen får Transportstyrelsen skarp kritik för sitt dubbla budskap. Till de berörda rederierna hör Lidköpingsbaserade Thunbolaget, som är mycket intresserade av att utveckla sjöfarten på Vänern.

– Transportstyrelsen konstaterar att våghöjden inte överstiger gränsen för zon 1 men säger ändå att våghöjden på vissa ställen överstiger två meter. De verkar strunta i regelverket och göra lite som de tycker, säger bolagets vice vd Henrik Källsson.

Vill undvika särregler

I rapporten flaggas också för att vissa tilläggskrav kan bli aktuella. Som exempel nämns isklass och dubbelskrov, liksom extra utrustning för livräddning, navigation och radiokommunikation. Anna Jontel är projektansvarig på Transportstyrelsen. Hon säger att myndigheten kommer att vara mycket försiktig med att införa regler utöver dem som direktivet medger.

– Utgångspunkten när man genomför rättsakter från EU är så få särregler som möjligt. Att få igenom regler utöver de tillägg som direktivet medger är svårt och kräver särskilda och väl motiverade skäl. Ambitionen är att man ska konkurrera på lika villkor och med samma regler i hela Europa. Samtidigt har vi som myndighet ett ansvar att värna om säkerhet och miljö så det är en avvägningsfråga.

I direktivet om inre vattenvägar sägs ingenting om bemanningsnivå. Det är upp till varje land att besluta om besättningsstorlek på inlandsfartygen, men den brukar ligga på mellan två och fyra personer. I Sverige har Transportstyrelsen nyligen påbörjat en utredning för att komma fram till en lämplig bemanningsnivå för svenska inlandsfartyg. Den rapporten ska presen-



teras i december i år. Även konsekvenserna av inlandsfartygens tekniska utformning och behovet av eventuella särregler ska under våren utredas mer detaljerat. På Sjöbefälsföreningen är man positiv till införande av direktivet och bedömer att det inte kommer att medföra några försämringar av säkerhet eller arbetsmiljö.

–Vi har också pratat med ett antal skeppare och chiefar som inte heller ser några problem med direktivet. Visst finns det en del detaljer som man kanske hade kunnat lösa annorlunda, men att få igenom särkrav i sådana här fall är näst intill omöjligt, säger ombudsman Mikael Huss.

Om direktivet införs får svenska aktörer också möjlighet att ta del av de omfattande EU-fonder som skapats för att stärka inlandssjöfarten inom unionen. Inom EU finns en uttalad vilja att flytta mer gods från land till sjö, och åtskilliga miljarder finns avsatta för utvecklandet av inrikes sjötransporter. **LS**

Vänerpendeln

I Sverige flyttas cirka sju procent av inrikesgodset med fartyg. I övriga Europa är den siffran fem gånger högre. Nu hoppas branschen här hemma på ökad tillväxt på den inre marknaden, och Thunbolaget har långt framskridna planer på containertrafik på Väneren.

Tillsammans med ett holländskt varv har Thunbolaget tagit fram ett fartyg, Vänerpendeln, anpassat för containertrafik på

Fortsättning på sidan 15 ►



Chalmers Sjöfart och marin teknik söker INSTRUKTÖR i Marine Machinery systems

Vill du arbeta med att utbilda framtidens sjöingenjörer och utveckla utbildningen med den senaste tekniken till din hjälp?

Vi söker en instruktör med sjöingenjörsexamen och flerårig erfarenhet som aktivt maskinbefäl, gärna seniorbefäl. Du har goda kunskaper i svenska och engelska, såväl muntligt som skriftligt. Har du en bakgrund inom offshore och dieselelektrisk driftsmiljö är det särskilt meriterande.

För information om hur du söker tjänsten besök Lediga tjänster på www.chalmers.se och välj Sjöfart och marin teknik i institutionslistan.

CHALMERS

UTBILDNING INFÖR EXAMINERING PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB

AV INCERT GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRA

Praktisk kylteknik

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

Praktisk kylteknik för maskinbefäl

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Praktisk kylteknik	2013	20, 26, 36, 40, 44, 48

Nyexaminering

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

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

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Nyexaminering Kategori 1	2013	21, 23, 24, 33 37, 41, 45, 49

Omexaminering

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Omexaminering Kategori 1	2013	19, 21, 24, 25 37, 41, 45, 49

Plats:
Kylutbildningen Göteborg AB
Södra Hildedalsgatan 6
417 05 Göteborg

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

Skillnader mellan svensk och filippinsk befälsutbildning

Sistaårsstudenter på Sjöfartshögskolan i Göteborg visar bättre resultat än kurskollegorna på universitetet i Cebu i Filippinerna. Men bland de filippinska studenterna är det stor skillnad mellan de ”sponsrade” och de ”reguljära” studenterna. Det framgår av en studie som gjorts av två Göteborgsstudenter. TEXT BENKT LUNDGREN

GÖTEBORG/CEBU MARS 2013

En bakgrund till studien är önskemål från bland annat redare, eftersom någon liknande studie aldrig gjorts förut.

Det bör framhållas vad studiens författare Robin Dahlberg och Per Nyqvist skriver redan i inledningen. Skillnaden i studieresultat mellan de tre studentgrupperna på de två högskolorna är signifikant, och det norska utbildningscentret NTC bedömer universitetet i Cebu som en av de bättre sjöbefälsskolorna i Filippinerna. Men några slutsatser om den generella standarden hos svenska och filippinska sjöbefälsutbildningar kan inte dras. Skillnaden resulterar säkert i olika hög kompetens för befälsarbete ombord, men i hur stor utsträckning är svårt att utläsa av studien.

Att de filippinska studenterna delades

upp på ”sponsrade” och ”reguljära” beror på att vissa studenter genom sponsring får extra undervisning och integrerad ombordpraktik i större utsträckning än andra studenter.

På skriftliga prov i terrester navigering, vakthållning och radarnavigering hade de svenska studenterna 57,75 respektive 77 procent korrekta svar. De sponsrade filippinska studenternas procenttal var 46,69 och 73. De reguljäras var 19,65 och 55.

Stor skillnad på vissa frågor

Skillnaden mellan de svenska och de sponsrade filippinska studenterna är nätt och jämnt signifikant. I statistisk vetenskap betyder det att det är mer än fem procents sannolikhet att resultatet beror på tillfälligheter och inte på faktiska skillnader. Skillnaden gentemot de reguljära filippinska studenterna är klart signifikant.

Provet i momentet vakthållning bestod till en del i att studenterna skulle föreslå hur bryggbefälet skulle handla vid fyra olika typfall. För två av fallen var skillnaden liten mellan de tre grupperna. För ett av dem visade till och med de svenska studenterna något sämre resultat. För de två återstående typfallen uppvisade däremot svenskarna betydligt bättre resultat.

I det tredje momentet, radarnavigering, var det i en specifik fråga stor skillnad mellan de tre grupperna. Det gällde vilka hastighetsdata som ska lämnas till Arpa: 90,36 respektive 15 procent korrekta svar för svenska, sponsrade filippinska och reguljära filippinska studenter. I andra frågor var skillnaden mindre.

Det gjordes även en observationsstudie av studenters agerande med simulatorer. I det momentet var dock antalet deltagare få och observationerna mer subjektiva. Författarna av rapporten gjorde dock följande iakttagelser:

- Inga stora avvikelser syntes från standardförfarandena vid bryggvakt.
- Bland filippinska studenter fanns en större kunskapspridning om radarn och dess inställningar än bland de svenska.
- Kunskaperna om set-up och användning av bryggutrustningen var tämligen lika hos alla de svenska studenterna.
- Ingen student, vare sig svensk eller filippinsk, gjorde något allvarligt misstag, och alla klarade av att genomföra övningarna.

Författarna påpekar att STCW-konventionen numera pekar även på vikten av befälens sociala förmåga. Detta har inte mätts i den här studien, som snarast bedömer studenternas kompetens att arbeta ensamma. Att testa den enskildes sociala kompetens fordrar dock andra och mer komplicerade metoder än att mäta resultatet i kunskapstest.

Studien i sin helhet kan läsas via länken publications.lib.chalmers.se/publication/175752

BL



Från en examensceremoni för sjökaptensstudenter i Cebu. Trea och fyra i bakre raden Robin Dahlberg och Per Nyqvist.

► Fortsättning från sidan 13

Vänern. Fartyget har kapacitet för cirka 200 TEU och är avsett att drivas på LNG (flytande naturgas) för att minimera utsläppen.

– Vi har lämnat in en ansökan till EU om bidrag för anpassningen till LNG-drift, berättar Thunbolagets Henrik

Källsson. Men ska vi bygga det här fartyget krävs att Sverige inför direktivet om inre vattenvägar.

I en rapport som utarbetats tillsammans med bland andra SSPA, Kristinehamns kommun och Redareföreningen har man tittat på vilken effekt en sjöburen containerlinje från Göteborg till Kristinehamn skulle få. Med två av-

gångar i veckan i vardera riktning skulle 42 000 TEU kunna fraktas längs Vänern, vilket motsvarar cirka 14 000 lastbilar.

– Vi är det mest miljövänliga och säkra transportalternativet, men tyvärr premieras inte det. När lastägarna väljer transporter är det prislappen som räknas och därför måste vi få konkurrenskraftiga villkor, säger Henrik Källsson. **LS**

SCANCOOL

SCANDINAVIAN COOLER AB

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

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

REDUCERAD RADIO- OCH TV-AVGIFT

Är du tillsvidareanställd i ett rederi och den totala tiden du tillbringar till sjöss per år uppgår till minst 6 månader har du möjlighet att få avgiften reducerad med 50%. Grundtanken med detta undantag från ordinarie radio- och tv-avgift är att du som sjöfartsanställd inte ska behöva av- och påanmäla för varje period du är hemma i ditt hushåll. Det är alltså ingen förmån det handlar om. Följande gäller;

- Du skall ha en fast tillsvidareanställning
- Radiotjänst behöver ett intyg från din arbetsgivare som styrker att du är till sjöss de aktuella perioderna
- Ingen annan än du är skriven på din adress
- Det skall inte finnas någon tv-mottagare i hushållet när du är till sjöss

Kontakta gärna vår kundtjänst på telefon 0771-91 00 04 om du har ytterligare frågor.

Radiotjänst i Kiruna AB ansvarar för radio- och tv-avgiften som går till SVT, UR och Sveriges Radio. Genom att betala avgiften bidrar du till radio och tv som är oberoende av kommersiella och politiska intressen.



RADIOTJÄNST



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

Du hittar oss även på facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb

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

Batteridrivna färjor

Scandlines bygger in hybridteknik på en av färjorna som seglar mellan Rødby och Puttgarden. Skälet är att reducera energiförbrukningen och därmed minska utsläpp av miljöfarliga ämnen. Initiativet ska också ses som första steg i en planerad omfattande miljö-satsning, som ska bli ett alternativ till tunnelplanerna för Fehmarn Bält. TEXT JOHAN ERICHS, MERAMEDIA

RØDBY APRIL 2013

Under våren kör Scandlines Danmark A/S igång sin batterisatsning på fartyget *M/S Prinsesse Benedikte*.

Genom att färjorna på sedvanligt sätt drivs av diesel-elektrisk maskinläggning är det relativt lätt att installera hybridteknik. En minskad bränsleförbrukning leder till en ökad reduktion av svavel och koldioxid med upp till 15 procent. Nya propellrar vill ge ytterligare fem procents energibesparing, i allt 20 procent. Det innebär även att fartyget genom hybridtekniken på sikt behöver använda färre scrubber för att rena fartygsvagserna enligt kraven i det kommande svaveldirektivet, som träder i kraft 2015.

Bakgrunden till att hybridtekniken kom på tal var att fartygens dieselmotorer

under vissa perioder under överfarten producerar mer energi än vad som behövs.

Under en seglats varierar energibehovet från 0,8 MW till omkring 6 MW. Genom att konstant låta en maskin köra på det varv där den förbränner oljan mest effektivt, kan maskinen vid de tillfällen när fartygets energibehov är lägre än 3,5 MW låta överskottsenergin föras över och lagras i batterierna. I perioder när fartygets energibehov är större än de 3,5 MW som den aktuella maskinen producerar kan önskad energimängd hämtas från batterierna.

– Populärt uttryckt kan man säga att det vi använder är en modell likt den som används i en Toyota Prius, förklarar Stig Dambmann, verkställande direktör i Scandlines Danmark A/S.



– På sikt hoppas vi att kunna driva samtliga färjor på sträckan enbart utifrån förnyelsebar energi, säger Stig Dambmann, verkställande direktör i Scandlines Danmark A/S.

Toyota Prius är en så kallad hybridbil, som har en bensinmotor och en elmotor. Den senare laddas med en generator, som drivs av bensinmotorn.

Unik

Rederiet börjar med en testfärja. Linjen Rødby–Puttgarden, överfartstid och liggetid i hamnen är cirka en timme, 45+15 minuter, är lämplig för hybriddrift, eftersom energibehovet varierar mycket under seglatsen.

Investeringen uppgår till 25–30 miljoner danska kronor per fartyg.

– Vi gör det både av glädje och av nöd. I likhet med andra aktörer i samhället gör vi vad vi kan för att reducera vår energiförbrukning. Kan vi dessutom göra det på ett sätt som stärker rederiets miljöimage så är det givetvis positivt. Dessutom är det ett steg på vägen för att anpassa oss till svavelkraven som träder i kraft 2015.

Enligt Stig Dambmann är tekniken som nu införs än så länge unik inom sjöfarten. Manöverförmåga eller handhavande



Scandlines som seglar mellan Rødby och Puttgarden sätter in hybridteknikbaserad batteridrift på en av sina färjor.

mellan eldrift och konventionell drift skiljer sig inte nämnvärt. Övergången från motordrift till eldrift kan göras både manuellt och genom automatik. Uppladdningen av batterierna sker kontinuerligt under den tid det finns överskott att omvandla från dieselmotorerna.

Alternativ energi

Den enda fysiska skillnad som är märkbar förutom minskade utsläpp och minskad bränsleåtgång blir förmodligen att de klassiska motorskakningarna vid vissa manövrar försvinner vid eldrift. Premiärfartyget med batteridrft ska segla två månader. Sedan görs en utvärdering, innan beslut tas om fortsatta investeringar.

– Vi håller på med nya fartygsbeställningar och överväger möjlighet till alternativa driftsystem som el och naturgas. Problemet med gas kan vara att få gasen transporterad till fartygen. Vi ligger så kort tid i land att det kan vara svårt att hinna tanka upp, och det saknas gasanläggningar vid våra kajer både i Danmark och i Tyskland.

SB: Hur kommer en stärkt miljöimage kopplad till färjor påverka attraktionen i framtiden?

– Det blir viktigt, men det måste finnas ett samband mellan miljö och intjäning. Det måste finnas en bärande affärsmodell som gör en miljöinsats intressant.

I maj sätts det första hybridfartyget i drift.

Parallellt med den här satsningen driver Scandlines sitt projekt "Emission Zero".

I detta miljöutspel säger sig rederiet vara berett att investera ett gigantbelopp i emissionsneutrala färjor mellan Rødby och Puttgarden.

Målet är att endast använda förnyelsebar energi till färjornas drift. Den starka gröna miljökopplingen utgörs av att fartygens propellrar enbart ska drivas av el från bränsleceller. Hydrogenet till bränslecellerna ska produceras av energi från vindmöllor. Därmed ska driften bli helt emissionsneutral, och det enda utsläpp som orsakas är vatten.

– Detta blir en drift helt utan fossilbränslebaserade emissioner, förklarar Stig Dambmann.

Visionen kräver dock ett politiskt beslut och en garanti om att tunneln mellan Rødby och Puttgarden skjuts på framtiden.

– Vår satsning, som innebär en investering på 500 miljoner euro, måste få en möjlighet att nå en ekonomisk brytpunkt med tillräcklig intjäning. Vi menar att vårt utspel är ett bra miljömässigt alternativ till en fast förbindelse och som också besparar den danska staten en utgift på 42 miljarder danska kronor, som en fast förbindelse beräknas kosta, berättar Stig Dambmann.

För att gå igång med sin "Emission Zero"-satsning kräver danska Scandlines att den danska och tyska staten skjuter fram startåret på Fehmarn Bält-förbindelsen från det senast aviserade 2021 till 2030.

Bengt Johansson är professor i förbränningsmotorer vid LTH, Lunds Universitet

och forskar bland annat om alternativa bränslen till fartygsmotorer.

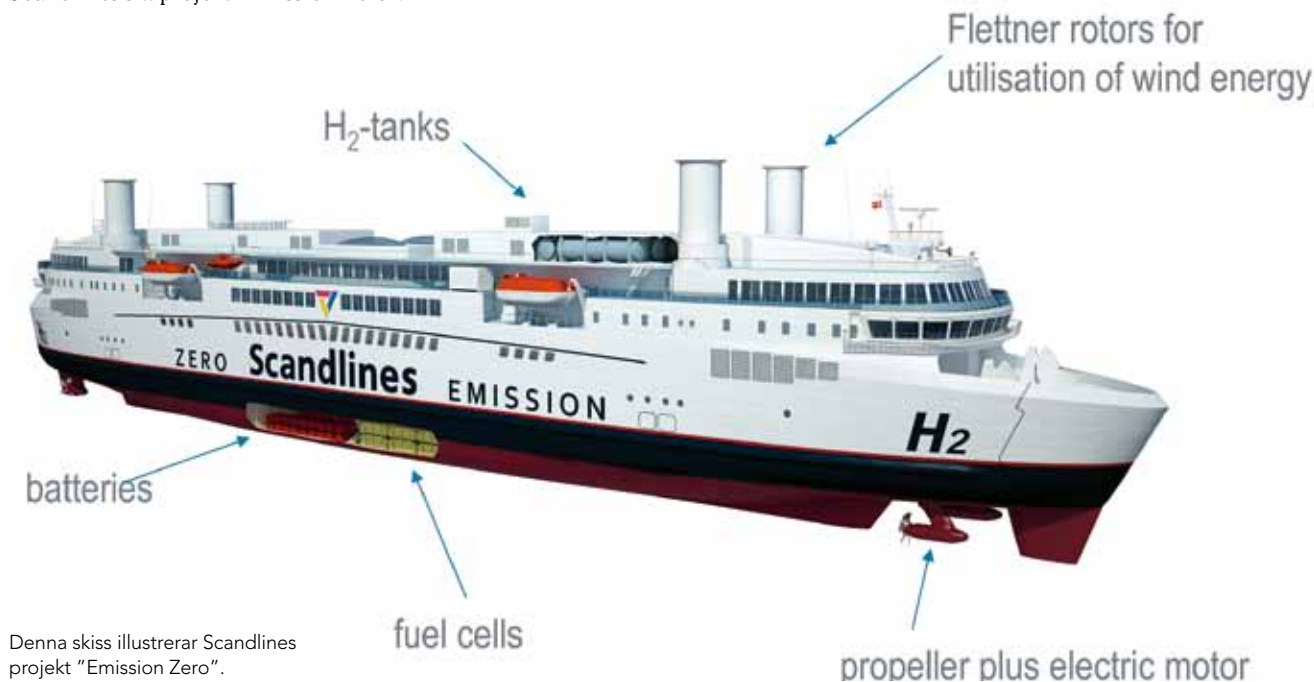
– I takt med att högsavlig diesel fasas ut så ökar i nuläget rederiernas kostnader för att driva fartygen i storleksordningen sex gånger, vilket är merkostnaden för lågsavlig diesel. Då stiger naturligtvis intresset för alternativa bränslen som flytande naturgas, LNG.

– Det LNG har emot sig är att den är svår och kostsam att hantera. En annan aspekt är att det ställs tuffa försäkringskrav när det gäller transport av LNG. Men genom att utifrån naturgasen producera flytande bränsle som metanol underlättas transporten. Mycket pekar på att det blir metanol som blir den "kondenserade" naturgasen i framtiden. Den är väsentligt billigare än dieselolja, den går att lagra i tankar och leder till minskade utsläpp av koldioxid och svavel.

Svårt med batteridrft

Bengt Johansson tvivlar på att det går att driva en färja enbart utifrån batteridrft.

– Vid kortare rutter kan det vara möjligt. Men jag frågar mig hur matningen ska kunna ske effektivt och energineutralt, när fartyget ligger vid kaj mindre tid än vad det är ute till havs och därför tvingas mata högre effekt till batterierna när de laddas än vad som sedan tas ut under driften. **J E**



Denna skiss illustrerar Scandlines projekt "Emission Zero".



De sydafrikanska farvattnen bjuder ofta på hårt väder, och Kapstadens reparationsvarv är välbesökta.

AFRIKAS SVERIGE: SYDAFRIKA

Situationen för sydafrikansk och svensk sjöfart är slående lika. Avsaknad av tonnageskatt och allmänt lågt intresse för branschen bland politikerna har dränerat flottan, och idag finns endast ett fåtal handelsfartyg under inhemsk flagg. Men tonnageskattefrågan är under utredning och på sjöfartsmyndigheten hoppas man på en vändning.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO SUSSI LORINDER

KAPSTADEN MARS 2013

Azwimmbavhi Muladzi på den sydafrikanska sjöfartsmyndigheten, Samsa, tar emot på kontoret i centrala Kapstaden. Här på 19:e våningen bjuder panoramafönstren på en vidsträckt vy över hamnen, men av de fartyg som ligger där är det få som bär inhemsk flagg.

– Det sista stora rederiet som lämnade oss var Safmarine som köptes upp av danska Mærsk. Safmarine var ett privatägt

containerrederi med många anställda som drevs med visst stöd av staten.

12 handelsfartyg under egen flagg
Azwimmbavhi har själv jobbat som styrman i flera år men tjänstgör numera som inspektör hos Samsa. Arbetet på myndigheten är ett bra alternativ, säger han. Det ger honom möjlighet att stanna kvar i branschen, men han slipper de långa tiderna till sjöss. Men för landets sjöfartsnäring går det knaggit. Han berättar att

problemen började under 90-talet, när landet fick en ny regering.

– De förstod sig inte på sjöfart alls och hade inget intresse av att satsa på branschen. Till slut tröttnade redarna och började flagga ut. Innan hade vi ett 80-tal handelsfartyg under egen flagg, men under 2003 och 2004 försvann majoriteten av dem.

Endast 12 konventionella handelsfartyg är registrerade i Sydafrika. Därutöver finns en handfull gruvfartyg som kör diamanter längs kusten, en stor fiskeflotta och ett drygt 100-tal fartyg sysselsatta i hamntrafik med bunkring och bogsering. Det stora problemet för den inhemska handelsflottan är avsaknad av tonnageskatt, säger Azwimmbavhi.

– Utan tonnageskatt är det ingen som vill bedriva sjöfart under vår flagg. Men nu ska politikerna se över tonnageskattefrågan och jag hoppas verkligen att det blir en förändring. Vi har en lång kust och är beroende av sjöfart för import och

export. Det är inte bra att vi lämnar ifrån oss all kontroll till utländska rederier, och våra sjömän behöver jobb.

Däremot sällar han sig inte till dem som vill ge klassningssällskapen mer utrymme.

– Myndigheten behöver i alla fall komma ombord en gång om året för att säkerställa att klassen följer de regelverk som finns, annars vet vi inte om de gör ett bra jobb. Många påstår att Samsas inspektioner tar för lång tid, men i praktiken är vi sällan ombord mer än en dag, säger han.

Redarna gör som de vill

Sydafrika tillhör de länder som ännu inte ratificerat sjöarbetskonventionen, MLC. Azwimbavhi säger att politikerna inte fått lagstiftningen på plats, vilket försvårar myndighetens arbete.

– Vi kan bara tala om för rederierna vad vi tror att de behöver göra. Å andra sidan spelar det ingen roll hur många lagar vi skriver. Om fartygsägarna inte vill göra det bättre för sina besättningar kommer det ändå inte att bli någon skillnad.

Men Azwimbavhi tror inte att sydafrikanska redare kommer ha några större problem att leva upp till konventionens krav. Vårre kan det bli för en del av det utländska tonnage som anlöper landets hamnar. Inspektionerna i Sydafrika lyder under två olika regelverk, Indian Ocean MOU och Abodigan MOU. Av de 209 inspektioner av utländska fartyg som genomfördes andra halvan av 2011 och första halvan 2012 kvarhölls 26 stycken. I Kapstaden inspekterades fem fartyg under december och januari, och av dem hade två så omfattande brister att de kvarhölls. Ytterligare ett var kvalificerat för nyttjandeförbud, men eftersom det var på väg till ett reparationsvarv lät man det passera.

– Utfallet beror delvis på att vi främst åker ut till högriskfartyg efter tips om missförhållanden, men visst är det stora problem på många av dem som kommer hit. Vi skulle vilja göra många fler fartygsbesök, men vi har inte tillräckligt med inspektörer.

Rostholkarna går till Afrika

Azwimbavhi säger att han misstänker att de afrikanska länderna får det sämsta tonnaget till sina hamnar. Hans egen organisation tilldelades 2012 års pris för bästa afrikanska sjöfartsmyndighet (African Maritime Agency Awards), men många andra länder i regionen har problem med sin kontrollutövning.



Azwimbavhi Muladzi beklagar sig över utebliven tonnageskatt och en oförstående regering. Men han är inte svensk utan jobbar på Sydafrikas sjöfartsmyndighet Samsa!

– Jag har en obeprövad teori om att fartyg upp till 10–15 års ålder går till länder som Sverige och USA. När de blir äldre börjar de gå på Afrika istället eftersom inspektörerna här inte är lika effektiva som i Europa. Vi i Sydafrika är det enda land här som har en bra kontroll.

Ett riktigt skräckexempel var det kambodjanska tankfartyget *Hector*, som kom till Kapstaden i maj 2010. När inspektören kom ombord smög två besättningsmän från Ghana till honom ett handskrivet meddelande om att fartyget inte var säkert, att de inte fått betalt på tre månader och behövde hjälp med flygbiljetter hem. Meddelandet avslutades med ”my hand is broken without treatment”. *Hector* belades med nyttjandeförbud i fyra månader.

– De levde av den fisk de själva kunde fånga, och förhållandena ombord var hemska. Till slut såldes fartyget, och besättningen fick i alla fall lite betalt, berättar Azwimbavhi.

Olycksdrabbad kuststräcka

Man har även en del problem med olyckor längs den svårnavigerade kusten. Ett stort antal fartyg har förlit i de sydafrikanska farvattnen, och på havsbotten utanför Kapstaden vilar åtskilliga vrak.

– Vi har tre hav som möts här och det kan vara tre lågtryck samtidigt med höga vågor och hårda vindar. Man måste antingen gå väldigt nära kusten eller långt ut för att klara sig. Strax innan jul hade vi ett fartyg som förliste, men som tur var kunde hela besättningen räddas.

Men det är långt ifrån alltid det slutar så väl, visar Samsas senaste årsredovisning. I

samband med de 68 registrerade olyckor som inträffade 2012 omkom 19 sjömän; motsvarande siffror för året innan var 72 olyckor och 25 dödsfall. Samsa driver kampanjer för att öka säkerhetstänkandet och minska användandet av droger och alkohol ombord. Men arbetet kräver mycket tid och resurser vilket gör att det går långsamt framåt. **LS**

Fartyg under sydafrikansk flagg

Konventionella handelsfartyg	12
Hamnfartyg	101
Passagerarfartyg	33
Patrull och forskningsfartyg	4
Gruvfartyg, diamanter	9
Fiskefartyg	608
Övriga fartyg	31
Källa Samsa	



Inspektioner och nyttjandeförbud av utländska fartyg i sydafrikanska hamnar

2008-2009	484 inspektioner, varav 14 nyttjandeförbud
2009-2010	273 inspektioner, varav 10 nyttjandeförbud
2010-2011	263 inspektioner, varav 16 nyttjandeförbud
2011-2012	209 inspektioner, varav 8 nyttjandeförbud

Källa Samsa

FACKET SVAGT

Arbetet med att köra turister mellan Kapstaden och Robben Island är intensivt med hårda vindar och hög sjö vintertid. Att rederiet dessutom saknar förståelse för verksamheten ställer till problem, säger kapten Brian Griffiths.

– De vill bara att vi ska tjäna pengar och gå jämt, oavsett väder. Ingen av dem har någon sjöfartsbakgrund, och de tror att det här är som att köra buss.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO SUSSI LORINDER

KAPSTADEN MARS 2013

Solen reser sig över det magnifika Taffelberget, och utanför bryggventilerna vaknar Kapstaden sakta till liv. Längs Waterfronts populära promenadstråk blandas flanerande turister med stressade affärsmän i mörka kostymer. Längs motsatta kajen flockas måsar över fiskebåtarna i hopp om att få något att äta. Att Robben Island Ferries fartyg har bästa kajplats mitt i staden är kanske inte så konstigt. Men runt det tjugiga restaurangkvarteret

ligger också bogserbåtar och lastfartyg, och bara ett par hundra meter bort skymtar containerterminalens kranar. Här i Sydafrikas näst största stad har man valt att inte flytta ut hamnarna och sjöfarten är ett naturligt inslag i vardagslivet.

Klockan nio skulle *Sikhululekiles* första tur ut till Robben Island avgå, men en trasig propeller och ett läckande kylsystem gör att kapten Griffiths och hans besättning istället får ägna dagen åt vaskning och underhåll.

– Hon är bara fyra år gammal, men vi

har redan problem, säger Brian. Förutom strul med propellern och maskin har vi fått småsprickor i skrovet.

Resan ut till den legendariska fängelseön, där Nelson Mandela hölls fången i 19 år, tar inte mer än en halvtimme, men påfrestningarna på det knappt 30 meter långa fartyget är stora. Man gör fem resor tur och retur varje dag och under vintern, som nu är i antågande, kan vågarna gå höga. Ledningen för Robben Island Ferries trycker på för att fartyget ska gå så mycket som möjligt. Deras förståelse för besättning och passagerare är liten, enligt Brian.

– De vet inte vad de gör, säger han och pekar mot den höga, glasade byggnaden framför stäven där rederiet har sina lokaler. Vi säger att vi inte kan gå om sjön är för hög, fartyget har inga stabilisatorer och folk blir sjuka, men det bryr de sig inte om. Men när det blåser upp mot 45 knop ställer vi in, då kan vi helt enkelt inte köra.

Kommer hem varje dag

Brian gick till sjöss redan 1977. Under sin långa karriär har han arbetat på allt ifrån konventionella lastfartyg till diamantfartyg, hela tiden under sydafrikansk flagg. Senast kom han från ett bunkerrederi som serverar fartyg i Kapstadens hamn. Där slutade han förra året, eftersom pensionsåldern inom det tonnaget bara är 60 år. Men när en kompis hörde av sig och frågade om han inte ville börja köra färja tvekade han inte. Hans fem barn är numera vuxna, och inom färjetrafiken får han ändå träffa sin fru varje dag.

– Jag hade ju inget annat för mig och det kändes lite tidigt att sluta jobba. Fördelen här är att vi bara jobbar dagtid och kan åka hem på kvällarna. Men det blir mycket bilkörning. Jag har ett hus 60 kilometer utanför stan så det blir 120 kilometer om dagen.

Besättningen består av kapten, styrman, teknisk chef och tre matroser. Mathew Sijaji är teknisk chef och kom till rederiet i oktober i fjol. Efter flera år på fiskefartyg uppskattar han arbetsvillkoren här.

– Nu får jag träffa familjen varje dag. Jag har två söner, en på sju och en som är två månader. Det är underbart att komma hem till dem varje kväll, och min äldsta



Befälhavare Brian Griffiths, matrosen Tammy Masters och tekniske chefen Mathew Sijaji utgör hälften av *Sikhululekiles* besättning.



Kapstadens populära restaurangkvarter, Waterfront, är omgivet av bogserbåtar, fiskehamn och containerterminal. Här har man låtit sjöfarten vara kvar i stadens centrum.

son är jätteglad över att jag bytt jobb.

Redan som 15-åring gick Mathew till sjöss, lockad av de relativt höga lönerna. När han lämnade fiskeindustrin hade han en månadslön motsvarande drygt 28 000 svenska kronor före skatt, här tjänar han 6 000 kronor mindre. Men även om bytet av arbetsgivare innebar en rejäl lönesänkning, tycker han att det är värt varenda krona. Inom djuphavsfisket gjorde han 35 dagar till sjöss, hade fem dagar hemma och sedan en lika lång törn igen. Arbets- och bostadsförhållandena på fiskefartygen var hyfsade, säger han, men familjelivet blev lidande.

– Min fru var tvungen att sköta allt, och jag har inte fått se min äldsta son växa upp. Man missar så mycket när man är borta med födelsedagar, föräldramöten och allt sådant. Nu har jag fått ett kontrakt på tre år och efter det hoppas jag på fast anställning.

– Men sjömanslivet är inget jag rekommenderar någon i min familj, fortsätter han. Jag har en kusin som gärna vill gå till sjöss, men jag försöker avråda honom och berättar hur det har varit för mig.

Tekniska problem ger överhettning

Vi lämnar bryggan och tar oss ner för den branta, korta lejdaren till maskinrummet. Här är det så lågt i tak att det inte går att

stå upprätt, men Mathew säger att han sål- lan är här nere under gång på grund av höga bullernivåer. Löpande underhåll tas om hand vid kajen, och för större jobb anlitas externa reparatörer.

– Nu har vi problem med kylsystemet, säger han och lägger högerhanden på kylvattenröret. Det läcker, vilket gör att motorn blir överhettad och stannar. Vi har fått stopp flera gånger, men som tur är aldrig mitt ute på sjön.

Det trånga maskinrummet är uppdelat i två sektioner och i utrymmet längst in står två svartvattentankar. Avfallet pumpas ut i havet men renas först med kemikalier, för att inte skada den känsliga, marina miljön och artrika djurlivet. Mest tid spenderar Mathew vid kontrollpanelen. Den är installerad på bryggan där han och kapten har stolarna bredvid varandra.

– Samarbetet mellan oss fungerar väldigt bra, säger han. Alla här trivs ihop, vi är som en familj.

Under senare år har även sydafrikanska kvinnor börjat söka sig till sjöfarten. En av dem är Tammy Masters som kom till Robben Island Ferries för ett och ett halvt år sedan. Hon säger att hon vill fortsätta till sjöss. Idag jobbar hon som matros, men målet är att utbilda sig till kapten.

– Jag har många sjömän i släkten och tycker om friheten på sjön. Men jag vill

inte jobba i utesjöfarten, där är man alldeles för mycket hemifrån.

Facket passivt

Den lilla besättningen har samlats på bryggan. Med fartyget liggandes till kaj har man inga fasta tider att hålla och slipper den stress som ombordarbetet annars innebär. När samtalet kommer in på sådant som säkerhet, lön och arbetsmiljö är alla överens om att det är viktiga frågor. Ändå är ingen fackligt ansluten.

– Jag tycker det verkar som att facket inte gör så mycket, och det är ingen därifrån som kontaktat mig, säger Mathew. Men man borde nog gå med. Det behövs någon som tar tillvara ens rättigheter.

Brian håller med

– Vi skulle behöva ett fackförbund som kan hjälpa till att förhandla, nu har vi bara Samsa (sjöfartsmyndigheten) att vända oss till. När jag började här sa rederiet att du får 31 000 rand i månaden (cirka 22 000 kronor), någon förhandling var det inte tal om. Jag berättade att jag hade 45 000 rand (cirka 31 600 svenska kronor) på bunkerbåtarna, men de sa bara att det kan vi inte betala. För min del spelar det ingen större roll, jag slutar ju ändå snart, men de yngre behöver vara mer noggranna och kämpa för sina rättigheter.

LS

Brandskyddsföreningens sjöfartsutbildningar



I enlighet med de förändringar som STCW Manila och Transportstyrelsen för med sig i sommar erbjuder vi ett helt nytt kursutbud.

Vi är stolta över våra sjöfartsutbildningar.

Få andra yrkeskategorier är så hänvisade till att ta eget ansvar för människors säkerhet som ombordanställda.

Fartyg kan lastas med all tänkbar säkerhetsutrustning, men vet inte besättningen hur de ska hantera den kan det riskera både människoliv och stora ekonomiska värden.

Nyckeln till en säker arbetsplats är kunskap, oavsett om det är på land eller till sjöss. Det handlar om att genom utbildning och träning skapa en arbetsplats där besättningen är medveten om riskerna. Då blir det både tryggt och säkert ombord.

Vår erfarenhet och kunskap gör att ni alltid kan lita på att våra utbildningar är av hög klass, att de instruktörer vi anlitar vet vad de pratar om och att ni får rätt kunskaper för era behörigheter.

Utbildningarna genomförs i samarbete med personal från räddningstjänsterna i Göteborg, Helsingborg och Kalmar.

På rätt kurs med STCW Manila

Utbildningar hösten 2013

Fortbildningskurs Grundläggande säkerhetsutbildning (Basic Safety)

26–27 aug	Göteborg
2–3 sep	Kalmar
9–10 sep	Göteborg
23–24 sep	Göteborg
30 sep–1 okt	Göteborg
7–8 okt	Kalmar
14–15 okt	Helsingborg
21–22 okt	Göteborg
28–29 okt	Kalmar
4–5 nov	Helsingborg
11–12 nov	Kalmar
18–19 nov	Göteborg
2–3 dec	Göteborg

Advanced Fire Fighting

16–19 sep	Helsingborg
25–28 nov	Helsingborg

Fortbildningskurs Advanced Fire Fighting

5–6 sep	Helsingborg
24–25 okt	Helsingborg



Läs mer på www.brandskyddsforeningen.se/sjofart. Du är också välkommen att kontakta **Gunilla Friberg** på telefon **08-588 474 94** eller e-post utbildning@svbf.se.

De sista Antwerpenseglarna

Antwerpenseglare var ett välkänt begrepp i den svenska handelsflottan på 1950-60- och 70-talen. Flera hundra skandinaviska sjömän bodde i Antwerpen och mönstrade ut från den belgiska hamnstaden. Det handlade främst om manskap men även om en del befäl. Fortfarande finns en liten spillra skandinaviska Antwerpenseglare kvar. En gång i månaden håller Föreningen Antwerpenseglare, som bildades år 2000, medlemsmöten på ett café i de gamla sjömanskvarteren. TEXT LENNART JOHNSON FOTO STEFAN F LINDBERG



Alf Putte Hovenäs har varit ordförande i Föreningen Antwerpenseglare sedan grundandet år 2000.



Frank Hansen i samspråk med sjömanskompis på Café Pagadder.

ANTWERPEN MARS 2013

– Skaran skandinaviskt sjöfolk som bor i Antwerpen minskar för varje år av naturliga orsaker, men vi håller igång vår förening så länge vi orkar, säger ordföranden Alf Putte Hovenäs. Putte seglade under sina 45 år till sjöss främst som motorman men några gånger också som maskinbefäl.

Medlemsmötet denna gång hålls på Café Pagadder i klassiska sjömanskvarteren. Den tidigare mötesplatsen, legendariska Tipsys Café, bommade igen för en tid sedan. På mötet har ett 15-tal personer slutit upp. Främst är det svenskt sjöfolk men också några normmän.

– Alla skandinaver är välkomna i vår förening, förklarar Putte Hovenäs, som haft Antwerpen som hemmahamn sedan 1967.

– Mycket av vår verksamhet förutom medlemsmötena är idag av social karaktär. Vi kontakter medlemmar vi inte har hört av på ett tag för att höra hur de mår, gör sjukbesök och sköter tidigare medlemmars gravar. De årliga jul- och mid-sommarfesterna brukar vara mycket välbesökta.

Blev sjöman i stället för präst

Med på Café Pagadder denna eftermiddag är den norska styrmannen Frank Hansen, som en del av sin sjömansbana har seglat i svenska båtar.

– Det är trivsamt att träffas och ljuga lite med det gamla gänget ibland, säger Frank.

– Vi som är bosatta i Antwerpen är kanske de sista klassiska skandinaviska ute-seglarna.

Franks första påmönstring var som ”hjälpegutt” i en norsk båt 1973 efter gymnasiet.

– Egentligen var mina planer att läsa vidare till präst, men jag tog ett vilolår och gick till sjöss och blev kvar. När jag kom hem efter första törnen, som var på åtta månader, var det mitt i vintern så jag tog en ny båt och så fortsatte det. Det kan låta som ett stort steg att hoppa av prästbanan och bli sjöman men jag har alltid trivts gott med att segla.

Frank seglade som matros till 1980, då han började läsa på styrmansskola och

därefter har seglat som styrman. När NIS infördes i Norge blev Frank utflaggad och började något år senare i svenska båtar.

– Sju gånger blev jag i Norge avlöst av utlänningar som jag fick lära upp innan de tog mina jobb. Därefter blev det tre år på riggarna i Nordsjön innan jag mönstrade på blågula båtar 1990.

Hustru från Antwerpen

I Antwerpen bosatte sig Frank Hansen 1985. Året innan hade han gift sig med en belgisk kvinna i Korea.

– Jag träffade min blivande hustru när hon jobbade på en norskflaggad båt. Efter två månaders bekantskap gifte vi oss och har nu varit gifta i 28 år. Eftersom hon kom från Antwerpen kändes det rätt att flytta hit, och det har jag aldrig ångrat. Antwerpen är en fin stad att bo i för sjöfolk.

År 1990 fick Frank se en artikel i en norsk tidning om att det fanns jobb i svenska fartyg. Han fick jobb som styrman i Ektank efter att först ha gått som matros i tre månader.

– Jag började i Ektank 1990 och var kvar där, tills rederiet flaggade ut år 2010.

Nu har jag gått arbetsledig i drygt två år. Som tur är får jag belgisk a-kassa, även om den är i knappaste laget. Ekonomiskt klarar du dig precis, men det är slut på lyxen.

Frank Hansen kan inte dölja sin besvikelse när han talar om Ektanks utflaggning.

– Visst är jag besviken på rederiet. I slutet var vi bara sju–åtta skandinaver kvar i Ektank, och vi borde ha kunnat få vara kvar, eftersom de flesta var uppemot 60 år.

Inom kort räknar Frank med att få norsk sjömanspension för tiden han var i norska båtar.

– Tyvärr betraktas jag nog som 60-åring som för gammal för att få ett nytt sjöjobb. Men jag ångrar inte att jag gick till sjöss och har större delen ombord haft ett kempfint liv. Det var de sista åren som var lite trista. Ektank var ett fint rederi, innan OSM kom in och tog över bemanningen.

– Det retar mig fortfarande. När Ektank var på väg att flagga ut, fick jag besked av rederiet att jag var tvungen att lära upp mina filippinska efterträdare, innan jag skulle slängas iland.

Idag bor Frank Hansen mitt i Antwerpen och tar dagligen långpromenader när foten håller.

– Jag råkade ut för en olycka under mina sista sjöår och skadade en fot som krånglar ibland.

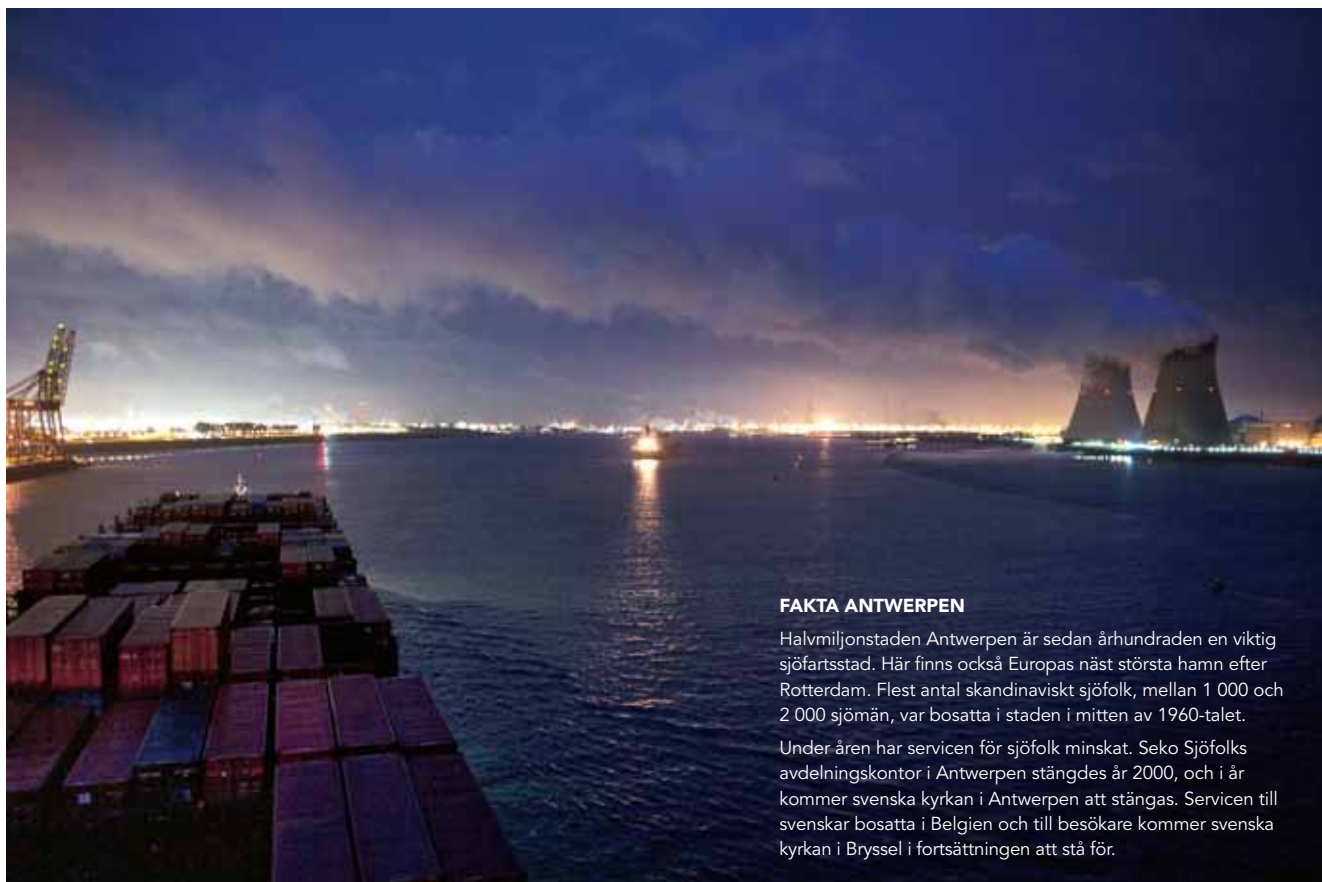
Skrev ner Luther

SB: Du har inte funderat på att skola om dig till präst igen på gamla dar?

– Nej, det får nog vara, skrattar Frank. Egentligen har jag aldrig varit speciellt religiös. Att jag funderade på att bli präst berodde mest på att jag aldrig kunde hålla tyst och tänkte att jag skulle försöka reformera den då konservativa norska statskyrkan. Mina lärare i skolan var inte så lyckliga över min avslutningsuppsats i gymnasiet, som hade titeln "horbocken Martin Luther".

Numera är det inte speciellt ofta Frank Hansen besöker Norge, där han har kvar syster och svåger och några kusiner.

– Mina närmaste släktingar kommer till Antwerpen när jag fyller 60 senare i år, säger Frank Hansen innan det är dags att beställa nya öl i Pagadders bar. **L J**



FAKTA ANTWERPEN

Halvmiljonstaden Antwerpen är sedan århundraden en viktig sjöfartsstad. Här finns också Europas näst största hamn efter Rotterdam. Flest antal skandinaviskt sjöfolk, mellan 1 000 och 2 000 sjömän, var bosatta i staden i mitten av 1960-talet.

Under åren har servicen för sjöfolk minskat. Seko Sjöfolks avdelningskontor i Antwerpen stängdes år 2000, och i år kommer svenska kyrkan i Antwerpen att stängas. Servicen till svenskar bosatta i Belgien och till besökare kommer svenska kyrkan i Bryssel i fortsättningen att stå för.

Ny studentrepresentant Svaveldebatt även i UK



Josefin Dellevik går första året på den treåriga sjöingenjörsutbildningen på Sjöfartshögskolan i Kalmar. Under våren efterträder hon André Svensson som Sjöbefälsförningens studentrepresentant på Kalmar skolan. André är snart klar med sin sjökaptensexamen.

Josefin sitter även i Lambdas (=studentrådets) styrelse

och har den fina titeln "festminister".

Hon är en glad gotländska, som varit till sjöss i tre år som vikarierande matros på *Atlantic Companion* och som motorman på *Atlantic Compass*.

Sjömanslivet har hon i blodet.

– Pappa var matros på Gotlandsbolaget, och det finns styrmän ochintendenturpersoner på både mammas och pappas sida.

Efter sin examen vill Josefin helst arbeta på lastfartyg.

– Passagerarfartyg är inget för mig, säger hon. Och jag har trivts väldigt bra på de fartyg jag arbetat på.

På fritiden är hon sportskytt men har inte varit så aktiv sedan hon flyttade till Kalmar.

TEXT OCH FOTO MARIE HALVDANSON

Allvarliga brister i brandskyddet

Hamnstatskontrollerna i Paris- och Tokyoregionerna slår larm om att många fartyg har bristfälligt brandskydd. Bara under tre månader hösten 2012 kvarhölls 103 fartyg av denna orsak. Bristerna omfattade såväl pumpar och annan brandskyddsutrustning som brandkontrollplaner. Bara hälften av fartygen var 25 år gamla eller äldre.

– Brandsäkerhet är uppenbarligen inte någon högt prioriterad faktor i alla fartyg, kommenterar Paris-MoU:s generalsekreterare Richard Schiferli. (TELEGRAPH)

Olycksrapportering måste förbättras

IMO:s generalsekreterare Koji Sekimizu har anslutit sig till ett gammalt krav från ITF om att inrätta en komplett databas för incidenter och olyckor. Många fall av skadade sjömän och förlisade fartyg förblir orapporterade.

– Det är en viktig utmaning med tanke på de många olika fartygstyperna; inrikesfärjor, fiskebåtar och så vidare, sa Sekimizu.

– En sådan databas är ett nödvändigt verktyg för att få till stånd grundliga undersökningar av alla sjöolyckor, framhöll brittisk-holländska befälsfacket Nautilus seniorsekreterare Allan Graveson. (TELEGRAPH)

Sjöfartsbranschen i Storbritannien kritiserar IMO:s och EU:s skärpta regler för svavelutsläpp med samma argument som den svenska. Kritiken gäller regeln om max 0,1 procent svavel i bränslet i de s k Seca-områdena från 2015. Nord-sjön, Engelska kanalen och Östersjön är Seca-områden.

"Uppemot 2 000 sjömansjobb kan försvinna utan några fördelar för miljön", skriver redarorganisationen Chamber of Shipping i en rapport. Där konstateras också att naturgas, lng, inte är ett realistiskt alternativ för äldre fartyg som måste byggas om. Skrubber som reningsmetod är en alltför oprövad teknologi för att vara klar till 2015, sägs det också i rapporten. (TELEGRAPH)

Marockansk domstol dömer fackliga ledare

De två marockanska fackföreningsledarna Saïd el-Hairech och Mohamed Chemchati har dömts av en domstol i Rabat till ett respektive två års fängelse. Bakgrunden är deras engagemang i samband med rederiet Comanav Comarits konkurs i fjol, som gjorde att 360 sjömän övergavs i franska och spanska hamnar.

– Dessa män är inte skyldiga till annat än att ha varit fackligt aktiva, säger ITF:s nytillträdde president Paddy Crumlin. Vi ska bekämpa detta orättfärdiga och idiotiska domslut med alla medel vi har.

Samtidigt dömdes Comanav Comarits förre vd till fem års fängelse. En domstol i Tanger har tillsatt en konkursförvaltare, och Marockos regering har gett signaler om att bidra till rederiets skuld på 180 miljoner euro, bland annat uteblivna löner till sjömän. (TELEGRAPH)

Västafrikas pirater tar efter Östafrikas

Uppgifterna om att piraterna i Guineabukten skulle vara annorlunda än de i Indiska oceanen stämmer inte, uppger vissa bedömare. I januari fanns pressuppgifter, som även refererades i SB nr 1, om att Västafrikas pirater var mer professionella och ute efter att stjäla lasten snarare än att ta besättning som gisslan för att kräva lösensummor. Därför var flera ansvariga tveksamma till beväpnade vakter i detta område, "det skulle kunna leda till blodbad, om besättningen kom mellan piraterna och vakterna", sa en.

Nu har privata, beväpnade vaktbolag börjat anlitas även utanför Västafrikas kust. En bidragande orsak är att Nigeria gått med på sådana vakter på landets territorialvatten, ett beslut som betecknas som oväntat.

Ett av bolagen, Sea Marshals, har för övrigt en svensk operativ chef. Denne bekräftar för SB att tendensen på senare tid utanför Västafrikas kust är att piraterna inriktar sig på att ta besättningen som gisslan för att utkräva lösensummor, precis som utanför Östafrikas kust. (LLOYD'S LIST)

Martin fick 60 000 kronor för avloppsrening med is

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

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

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

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

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

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

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

Det har också blivit lättare att lokalisera stopp.

– Vi har flera långa rördragningar som går genom fartyget



Idén fick Martin från ett matprogram på tv.

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

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

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

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



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2014

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

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

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



TORREVIEJA

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

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

*15 april-30 sep



IDRE

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

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

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



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

Allmän e-postadress: sbf@ledarna.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

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

Sjöbefälsföreningen – O

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

Ombudsmän i Stockholm

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

Johanna Briding – 08-598 99 583

Ombudsman i Göteborg

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

Informationschef

Marie Halvdanson – 08-598 99 288
Medlemsservice & Administration
Rebecka Fransson – 08-598 99 095
Agneta Häll – 08-598 99 204
Anita Isaksson – 08-598 99 112
Charlotte Lindberg – 08-598 99 111
Margaretha Norling – 08-598 99 161
Linda Palm – 08-598 99 687
Rocio Arevalo Perez – 08-598 99 090
Madelaine Edlund – 08-598 99 605
Elaine Estrela Moura – 08-598 99 061
Minde Wistedt (vik) – 08-598 99 676

Ekonomi

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

Expeditionen i Stockholm

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

Expeditionen i Göteborg

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

Klubbarnas ruta

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

SBF-klubben Destination Gotland styrelse vald vid årsmötet den 13 mars

Ordförande Annelie Hamberg, nautiker
Vice ordf. Ingela Örnberg, intendentur
Vice ordf. Arne Jacobsson, tekniker
Sekreterare Ulf Hammarström, nautiker
Kassör Alexander Thelin, nautiker
Ledamot Magnus Westberg, intendentur
 En ledamotspost för tekniker är vakant.

Svenskt initiativ mot miljövidrig skrotning

EU-parlamentets miljöutskott antog den 26/3 en rapport av Miljöpartiets EU-parlamentariker Carl Schlyter om att revidera lagen om skeppsskrotning.

– Vi ska förhoppningsvis kunna sätta stopp för att den absoluta majoriteten av fartyg som skrotas på stränderna i Bangladesh och skadar både människor och miljö, säger Carl Schlyter. 90 procent av alla EU-fartyg skrotas på ett miljövidrigt och oftast olagligt sätt. Vi har röstat igenom ett förslag som ska få stopp för det med hjälp av ekonomiska styrmedel.

Förslaget är att skapa en skeppsskrottningsfond, som finansieras genom hamnavgifter. Fartyg som sällan angör europeiska hamnar kan betala en engångsavgift eller göra en bankdeposition, som man får tillbaka när ett skepp skrotas lagligt.

– De regler som finns idag förbjuder export av farligt avfall, men det har inte fungerat för fartyg, eftersom de säljs som fungerande båtar och sedan hamnar på stränderna i Bangladesh eller andra länder i Sydostasien, där de läcker olja och miljögifter, säger Carl Schlyter.

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 Sveriges Fartygsbefälsförening.

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

Sjökaptenensring

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

18 K rödguld à 7 300:- (+ postförskott)
18 K rödguld/vitguld à 7 725:- (+ postförskott)

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

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

Sjöingenjörarring och sjökaptenensring

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

Sjökaptenensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 5 796:-
Sjöingenjörarringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 4 840:-

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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


Propellersmycke

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



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

För vidare info och beställning se www.thim.nu
 Jan-Åke Thim, 1:e fartygsingenjör, Stena Line

	FÖLJER OFTAST MOTION	MYCKET KAN TILLONSKAS	FARA UNDER YTAN	SÅGS ALLA GODA TING VARA	I HAKE-FJORDEN	HJÄLPER DEN GLÖMSKE	
	MYGGOR HAR SEX PELLE-JONS						
	KULOR & BLOCK LAGER PÅ LAGER			ÄTTE-LAGG	EFTER J. FÖRE O. UTAN M		
	RÖNTGEN OCH EKG BLA	156	BLÅSTYP I DIKE			ANTYDER AEDELSKAP	
	SÅDANA FINNS UNDER VINDEN	KALLADES POLY-GLÖTT NYBERG	GÖR LAT HELST ANVÄNDS TUNT				
	SAKNAR ANIMALISKA INSLAG	KALLADES EN PERSSON TALAREN VILL HA LYSSNARNAS OCH KOMMAINOM			BLIR SOM J FÖR SPANJOR	D V S FÖR ENGELSMAN	
	SPÅR VADER I VÄST GRUPP	MINDRE TRYCKSAK		FINNS AV HERRTYP	TRUFFAUT-FILM OM EN SOM MOWGLI		
	FÅR VIKTIG HÖGSTA	PLATA-GRÄNS TRE STRECK	BLIR BÄST I SUPER-LATIV	TIDEBÖN	KALLAS LAGET I BANDY-KYRKAN	GARN-MÄTT	KONST-SNICKARE
	KAN VARA BRÄCK-LIGT		PRISAD POET HERDE-DIKT	SÖDRA SKÅNES STOLTHET SOM AKA		GLÄDER FAGLAR VINTERTID	ATOM 4
	UNDER-LAG	100 000 CCM LITE STRÖM	LIKNA PÅLS	SÅNDER INTE BARA NATIÖ-NELLT		LINDGREN-POUKE SOM OBS	ATOM 68
MEJERI-PRODUKT VI INTE DRICKER	NÄRSYNT-HET	GRÄNS-VATTEN MED SIMPA	FÅR FORWARD GÄRNA VARA	NEDSÄTT-NING		SKÄRIN-GER PÅ GROTÖ	KORT FÖR EN TIA

KONSTRUKTION WILLY HAGEL

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Vårkrysset".

Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 28/5 2013. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Rostholk med passagerare

Vid 67 inspektioner i Asien upptäckte ITF åtskilliga fall av usel behandling av ombordanställda. Ett av de värsta exemplen var i ett fartyg som användes för passagerarkryssningar av den thailändska turistindustrin. Fartyget heter *Ocean Dream*, har kinesiska ägare och är registrerat i Togo. Inspektörerna hittade 140 kinesiska och burmesiska ombordanställda, varav 30 unga kvinnor, med ogiltiga passhandlingar, obetalda löner, smutsiga hytter och bristfällig tillgång till mat och vatten. Inga kontrakt eller löneavräkningar hittades ombord. Säkerhetscertifikaten löpte snart ut. Flera av de ombordanställda uppgav att de fruktade för sina liv, om de skulle föra fram några klagomål.

– Inspektionerna har sänt en skarp varningssignal till redare som nonchalar internationellt accepterade löner och arbetsvillkor, säger ITF:s regionsekreterare Sangam Tripathy. (TELEGRAPH)

Brandskydds-föreningens kurser vårterminen 2013

Grundkurs

V 22 27–30 maj Göteborg

Fortbildningskurser

V 19 6–7 maj Göteborg

V 20 13–14 maj Kalmar

V 21 20–21 maj Helsingborg

V 23 3–4 juni Göteborg

V 25 17–18 juni Göteborg

Advanced Fire Fighting

V 20 13–16 maj Helsingborg

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

Stora yachter sorgebarn

Nautilus har på ett år tvingats ta itu med mer än 70 fall av missförhållanden ombord i stora yachter. Enbart under första halvan av februari kom ett dussin anmälningar från ombordanställda i sådana fartyg. De flesta gällde i samband med anställningens upphörande, som felaktig uppsägning och obetalda löner, särskilt utebliven uppsägningslön. Under en 12-månadersperiod har Nautilus fått ut 120 000 euro (cirka 1 miljon kronor) till medlemmar i denna sektor. Andra problem gäller trakasserier, problem med hemresa i samband med uppsägning eller med immigrationsmyndigheter.

– Redare och bemanningsbolag måste skärpa sig ordentligt, om de ska undvika kvarhållande av hamnstatskontrollen efter att MLC 2006 träder i kraft, säger Nautilus förste nationalekreterare Paul Keenan

Jörg Wendt från Nautilus partner i Antibes tillägger:

– Det är svårt för ombordanställda att hävda sina intressen i en kultur som är gjord för att utnyttja kryphål. (TELEGRAPH)

Syndabock för förorening

Franska befälsförbundet Afcan har uppvakttat justitieministern med anledning av ett domslut. Befälhavaren i Liberiaflaggade *Matterhorn* ådömdes 1 miljon euro (8,3 miljoner kronor) för ett utsläpp, medan redaren hölls helt skadeslös.

Fartyget hade ertappats med ett utsläpp av olja utanför Bretagnes kust i maj 2009. En domstol i Brest fastslog ursprungligen att det grekiska rederiet skulle betala 90 procent av böterna. Men sedan detta gått i konkurs, övergett fartyget i hamn och underlåtit att betala borgen, dömde appellationsdomstolen i Rennes i stället befälhavaren att betala böterna.

Ett liknande fall var med St Kitts & Nevis-flaggade *Fast Rex*, som vägrat lyda order att gå in i hamn. Där hade operatören av domstolen i Brest ådömts att betala 95 procent av böterna.

Afcan framhåller att appellationsdomstolens utslag kan bli ett farligt prejudikat. (TELEGRAPH)

LÖSNING TILL MARSKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 2/2013



Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Ulf Gidebäck
Värmdö

Lars Malm
Skara

Gunnar Ekman
Limhamn

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

ALLANDIA

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

A P MØLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I STENA LINE ÖRESUND

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

BOLLING & NORLING REDERI

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

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

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SEA WIND

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

Patrik Fridlund, Murargatan 2 B, 754 37 UPPSALA
tel 0706-41 59 26, e-post pan.fridlund@gmail.com
Jan Svensson, Ronnebygatan 16, 214 38 MALMÖ
tel 040-23 71 60, e-post lockef101@hotmail.com

TYNNINGÖ SJÖTRAFIK

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Josefin Dellevik, Jungs väg 4M, 392 43 KALMAR
tel 0739-64 83 69, e-post josefin.dellevik@hotmail.com

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag _____

Namn _____

Avdelning _____

Gatuadress _____

Postnr _____

Ort _____

Land _____

E-post _____

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm
Telefon 08-598 99 106 eller 08-598 99 112, Fax 08-651 08 48
E-post SMBF-Ekonomi@ledarna.se Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Rederi	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Autogiro
- Inbetalningskort

Bank (endast vid autogiro)

Clearingnummer Kontonummer

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnteckning



Norges Maritime Utdanningscenter – ditt sikkerhetssenter i Norge – www.nmu.as

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

Skipskurs:

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

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

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

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

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

Offshorekurs:

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

Om det er ønskelig kan man ved en senere anledning bygge på kurset, slik at man også får grunnleggende sikkerhetskurs for skip. Mer informasjon om dette finner man på vår hjemmeside www.nmu.as

Om oss:

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

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

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



Norges Maritime Utdanningscenter
– ditt sikkerhetssenter i Norge

