

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR3 APRIL 2016 ÅRGÅNG 5

GISSLANTAGNA SJÖMÄN
beroende av ideella krafter

TEMA SJÖMANSKULTUR
Allanssons bok åstadkom ändring

RETIRED BRITISH OFFICER
risks his life to help hostages

I FRITT FALL

NYA RESCUE TRAINING CENTRE I KALMAR INVIGT



Trafikupphandling – översyn behövs

APRIL

Återigen har vi hamnat i ett läge där upphandlad trafik hamnar i rampljuset. Vi tänker nu på upphandlingen av trafiken i Stockholms skärgård, som har valsat runt i pressen. Egentligen är det märkligt att det inte har fått större massmedialt intresse, då det handlar om stora belopp och många arbetstillfällen. Här har vi en situation där landstingspolitiker med mini-

Det förstår ju envar att en sådan upphandling måste ske på ett korrekt sätt. I vår värld innebär det att den aktör som lägger det bästa anbudet skall vinna upphandlingen, inte den som lägger det lägsta anbudet. Vi kan förstå att politiker många gånger är pressade att ta det billigaste alternativet, men erfarenheten visar tydligt att det billigaste budet ofta blir mycket dyrare i längden. Vad händer då? Vi har sett det tidigare när det gäller

till mer pengar för att hålla trafiken igång.

Vad man i praktiken gör är att man hjälper en oseriös aktör som lagt ett orealistiskt bud att vinna en upphandling på felaktiga grunder, samtidigt som seriösa aktörer med realistiska bud inte har en chans. Detta är fundamentalt fel och måste på något sätt åtgärdas. Antingen får processen för upphandling av sjötrafiken göras om, så att seriösa aktörer har en ärlig chans att vinna upphandlingar. Ett annat alternativ är att tillföra någon form av kompetenskrav på gruppen som är ansvarig för upphandlingen. Kanske behövs både och.

Att bedriva skärgårdstrafik ställer mycket höga krav på operatören. Det duger helt enkelt inte att låta politiker med bristande kompetens fatta denna typ av beslut, där en oseriös/orutinerad aktör med det lägsta budet kan få ansvaret att bedriva denna typ av verksamhet.

Vi föreslår därför att processen för upphandling av skärgårdstrafik ses över, så att vi får en upphandlingsprocess där operatörens kompetens bekräftas och där besluten tas av en grupp med tillräcklig kunskap.

Den aktuella upphandlingen av skärgårdstrafiken har kantats av flera överklaganden, och till och med en polis-anmälan figurerar i upphandlingen. Från arbetsgivarhåll passar man samtidigt på att köra över sina egna medlemsföretag i sin desperata kamp för att pressa ner kostnaderna genom billigare avtal som innebär sämre villkor och löner för våra medlemmar. Sjöbefälsföreningen motsätter sig självklart denna utveckling och har i skrivande stund precis gått ut i strejk för att få till en överenskommelse som våra medlemmar kan leva med. Fortsättning följer...

VAD MAN I PRAKTIKEN GÖR ÄR ATT MAN HJÄLPER EN OSERIÖS AKTÖR SOM LAGT ETT OREALISTISKT BUD ATT VINNA EN UPPHANDLING PÅ FELAKTIGA GRUNDER, SAMTIDIGT SOM SERIÖSA AKTÖRER MED REALISTISKA BUD INTE HAR EN CHANS. DETTA ÄR FUNDAMENTALT FEL OCH MÅSTE PÅ NÅGOT SÄTT ÅTGÄRDAS.

mal kunskap om skärgårdstrafik skall avgöra vilken/vilka aktörer som skall få ensamrätt på trafiken under lång tid framöver. Vi pratar om en upphandling som sträcker sig tolv (12) år framåt i tiden.

upphandlad busstrafik, där aktören med det lägsta budet vinner upphandlingen, men efter kort tid slår larm: "Vi kan inte bedriva verksamheten så här billigt. Vi behöver mer pengar." Ansvariga politiker har då en standardlösning: Man skjuter

SKÄRGÅRDS-NYTT

Detta nummer av SB presslades den 12 april. Vid midnatt samma dag utbröt strejk i en stor del av skärgårdstrafiken i Stockholm och Göteborg. Bakgrunden beskrivs i slutet av vidstående ledare. För information om det aktuella läget när detta läses, liksom om Sjöbefälsföreningens verksamhet i allmänhet, hänvisas till hemsidan:

www.sjobefalsforeningen.se



sjöbefälen Nr 3



- 04** Från föreningsstyrelsen
Sjöfartsbranschen enad men dåligt intresse för inflaggning
- 05** Krig och landstympning drabbar facket
Men sjömansfacket i Ukraina lever vidare
- 06** Omfattande sjöräddningsövning i Kalmar
En av många aktiviteter under Career Event
- 10** Arbetstagarbegreppet
Arbetsmarknadens förändring påverkar även terminologin
- 12** Svårt för gisslan både under och efter
Bristande hjälp med posttraumatisk stress efter kidnappning
- 16** Konkurrensutsatt satsning
Närsjöfarten i Västra Götalandsregionen har problem
- 18** Lång omväg blir billigare
Lågt oljepris gör det billigare att undvika de stora kanalerna
- 20** Författaren som ändrade hyttnormerna
Ove Allanssons bok "Ombordarna" gav genomslag
- 22** Äldsta ångbåten har svårt hitta kompetens
157-åriga S/S Fortuna har en turbulent historia
- 24** Författare och f d styrman
Men inte förrän i sin åttonde roman skrev Anders Ekberg om sjön
- 26** Utredning av komplicerad brand
Haverirapporten från tidigare refererad brand återges

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 5 Utgivningsdag 19 april 2016

Ansvarig utgivare Christer Themné

Redaktör Benkt Lundgren, 08-518 356 45, 0705-31 72 96
Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Trydells Tryckeri AB

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, plan 4

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2016

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

Framsidesbild Vid Career Event i Kalmar övades bland annat sjösättning av en frifall-libbåt. Foto Sofi Cederlöf.

TS-kontrollerad upplaga 8 300 ex

MEMLEM AV 

MANUSSTOPP 2016

Nr 4 – 17/5 **Nr 5** – 16/8 **Nr 6** – 20/9

Nr 7 – 18/10 **Nr 8** – 22/11



LÅGT INTRESSE FÖR INFLAGGNING

Sjöbefälsföreningens styrelse sammanträdde den 14–15 mars 2016 och behandlade bland annat följande.

- **Ingen inflaggning.** SBF samarbetar med Seko Sjöfolk och Föreningen svensk sjöfart om projektet Blå tillväxt för att öka intresset för sjöfarten. Det har kommit i gång bra, men ett stort bekymmer för svensk sjöfart är att intresset för svensk flagg knappt verkar ha ökat alls trots beslutet om tonnagekatt.
- **Upphandling och överklaganden.** Den turbulenta situationen i Stockholms skärgårdstrafik refererades, med omstridd upphandling som överklagats, beslut om direktupphandling som i sin tur överklagats osv. Se ledaren på sidan 2.
- **Efterlyst svar av Transportstyrelsen.** I juni i fjol skrev SBF till Transportstyrelsen och påpekade att föreningen identifierat över 200 brott mot vilotidslagen i ett DG-fartyg. Någon återkoppling från Transportstyrelsen har inte kommit, dock en kommentar att "de har en bra dialog med DG". Besluts att styrelsen skriver ett nytt brev och begär ett svar på det förra.
- **Avtal med DG.** Den mångåriga tvisten med Destination Gotland är löst, se artikel i SB 2/2016.
- **Centrala avtalsförhandlingarna i gång.** Avtalsförhandlingarna med Almega och Sarf diskuterades ingående. Vad gäller Sarf togs vissa tilläggsyrkanden upp till de som tagits upp på avtalskonferensen. Vad gäller Almega verkade läget helt låst.
- **Förhandlingar med Gotlandsbåten.** Ett avtal har överenskommit, en lokal anpassning av färjebilagan. I skrivande stund väntar dock SBF på arbetsgivarens underskrift.
- **Avtal med valutakurs 1:1.** Ett avtal med Viking Supply godkändes. På grund av oljekrisen blir det enligt en kursberäkning 1:1 i förhållande till den norska kronan.
- **Avtal om alkohol- och drogpolicy.** Ett centralt avtal är träffat med Sarf om alkohol- och drogpolicy. Det ska inte tolkas av lokala parter, utan eventuella tolkningstvister ska lösas centralt. Däremot blir tidigare träffade lokala avtalet gällande, om de lokala parterna är överens om detta.
- **Tvist med Stena om läkarintyg.** Stena Line tänkte genomföra så kallade CDT-tester, som de hävdar krävs för att utfärda friskintyg. Det håller SBF och Seko inte med om, det är Transportstyrelsen som fastställer kraven. Facken hävdar också bestämt att arbetsgivaren inte har rätt att ta del av testresultatet. Centrala förhandlingar i ärendet kommer att hållas.
- **Tillbakadraget varsel.** Rederiet Eurofeeder hade utfärdat ett varsel om uppsägning, som senare drogs tillbaka.
- **Försäkring för arbetstagarrepresentant.** Det är problem med att få SBF-medlemmar att ställa upp som arbetstagarrepresentanter i bolagsstyrelser. Alla företag betalar inte ansvarsförsäkring för styrelseledamöter, och någon annan försäkring mot att bli personligt ansvarig för beslut i styrelsen finns inte. SBF:s kansli ska undersöka saken.
- **Studenter behöver stöd.** Studenter på sjöfartshögskolorna som får problem under sina praktikperioder och inte kan eller vill vända sig till befälet ombord vet inte vart de ska vända sig. Skolan går att nå bara under kontorstid, och det

kan finnas skäl till att den inte heller är rätt instans att kontakta. SBF bör kunna vara ett stöd för sina studerandemedlemmar. Föreningen ska titta närmare på hur det ska kunna ske.

- **Högspänningsutbildning utan certifikat.** Chalmers har tillsammans med några elföretag gjort en simulator för högspänningsutbildning, som uppfyller STCW-kraven. Chalmers vill ge certifikat till de som genomgått utbildningen, men det går inte så länge som den bara är en del av en annan utbildning. SBF tittar närmare på frågan.
- **Tvist inom San.** Parterna i Sjöfartens arbetsmiljönämnds (San) styrelse är oense om både styrelsens sammansättning och frågan om utslagsröst. Kansliet ska jobba vidare med frågan.
- **Problem med a-kasseregler.** Efter SBF:s inträde i Saco är det viktigt att få information från akademikernas a-kassa (AEA) om vilka regler som gäller för medlemmar som jobbar utomlands. Det är ett problem som berör SBF mer än många andra Saco-förbund.
- **Kongressförberedelser.** En av många detaljer som togs upp på mötet var att stadgarna måste skrivas om på grund av att SBF lämnat Ledarna.



Jobbar du natt på akuten? Går du skift i massafabriken? Eller är du på bryggan, i maskin eller inom intendenturen på Finlandsfärjan med sovande resenärer?

Då är det här skrivuppropet riktat till dig! Skriv och berätta om hur det är att vara på jobbet när andra sover och att sova när andra är på jobbet.

Några av de berättelser som vi får in kommer vi att välja ut och publicera i en antologi som ges ut av Migra förlag. Alla inkomna bidrag arkiveras för kommande forskning hos Arbetets museum i Norrköping. Vi i föreningen Liv i Sverige förbehåller oss också rätten att få citera ur någon av de publicerade bidragen i annat sammanhang inom vår verksamhet.

Det går utmärkt att skriva under pseudonym i boken, men vi i föreningen måste ha ditt namn och dina kontaktuppgifter så att vi kan nå dig. Om du vill berätta, men inte känner dig bekväm med att skriva är du välkommen att höra av dig ändå.

Vi vill ha din berättelse **senast den 10 juni**.

Har du några frågor ring Ingrid Sjökvist, projektledare och föreningens ordförande, 070-542 42 07.

Mejla eller skicka på papper; märk kuvert eller mejl med "när vi andra sover".

e-post: info@livisverige.org

Postadress: Liv i Sverige
c/o Ingrid Sjökvist
Västra Kanalgratan 23
151 71 Södertälje

Ukrainas kris drabbar även facket

Ukrainas nationella fackförbund för den maritima industrin, Marine Transport Worker's Trade Union of Ukraine (MTWTU), har haft några problematiska år sedan Sjöbefälen besökte Odessa 2014. TEXT CLAES HINDENFELT / FRILANSARNA

UKRAINA 2014-2015

Samtidigt som stora demonstrationer och upplopp skakade huvudstaden Kiev i april startade regelrätta strider i östra Ukraina. De växande problemen på Krimhalvön slutade med utropandet av den oberoende republiken Krim, i praktiken en rysk annektering av halvön.

För MTWTU innebar det att de förlorade sju lokala fackorganisationer med tillsammans drygt 4 000 medlemmar. De blev istället medlemmar i tre helt nya fackförbund inom Independent Crimean Union. Dessa hade bildats tidigare under 2014. Då som "oberoende" fackförbund och ett alternativ till MTWTU, men utan de fördelar MTWTU kunde erbjuda. Vid det ryska övertagandet av Krim stod de

klara att börja organisera anställda inom den maritima industrin i direkt anslutning till Krims självständighet.

Helt utbrända lokaler

I Odessa, där MTWTU:s huvudkontor ligger, var läget länge relativt lugnt. Ett tiotal tält utanför Fackföreningarnas Hus skvallrade om stämningarna i Kiev och östra Ukraina. Men på lördagen den andra maj, kort efter Sjöbefälens besök hos MTWTU, och att artiklarna från Ukraina publicerats i nr 4/14, urartade en demonstration till upplopp.

Konsekvenserna blev förödande. 46 människor omkom i sammanstötningarna mellan olika grupperingar, varav 39 dog i och utanför Fackföreningarnas Hus, som sattes i brand och blev helt utbränt. Ingen

fackligt anställd rapporteras ha skadats eller omkommit, sannolikt för att detta hände en lördag, men samtliga fackförbund med verksamhet i byggnaden förlorade sina arbetslokaler.

Trots förlusten av ett stort antal medlemmar på Krim, och sitt kontor i Odessa arbetar MTWTU vidare. Vid dess sjunde kongress i november 2015 omvaldes Michael Kirieiev till ordförande för en ny mandatperiod.

Samtidigt pågår verksamheten som vanligt i den stora och viktiga hamnstaden Kherston, några mil norr om Krimhalvön. Kherston har blivit en allt viktigare länk i MTWTU:s organisation i södra Ukraina och vidare österut mot hamnstaden Mariupol vid ryska gränsen.

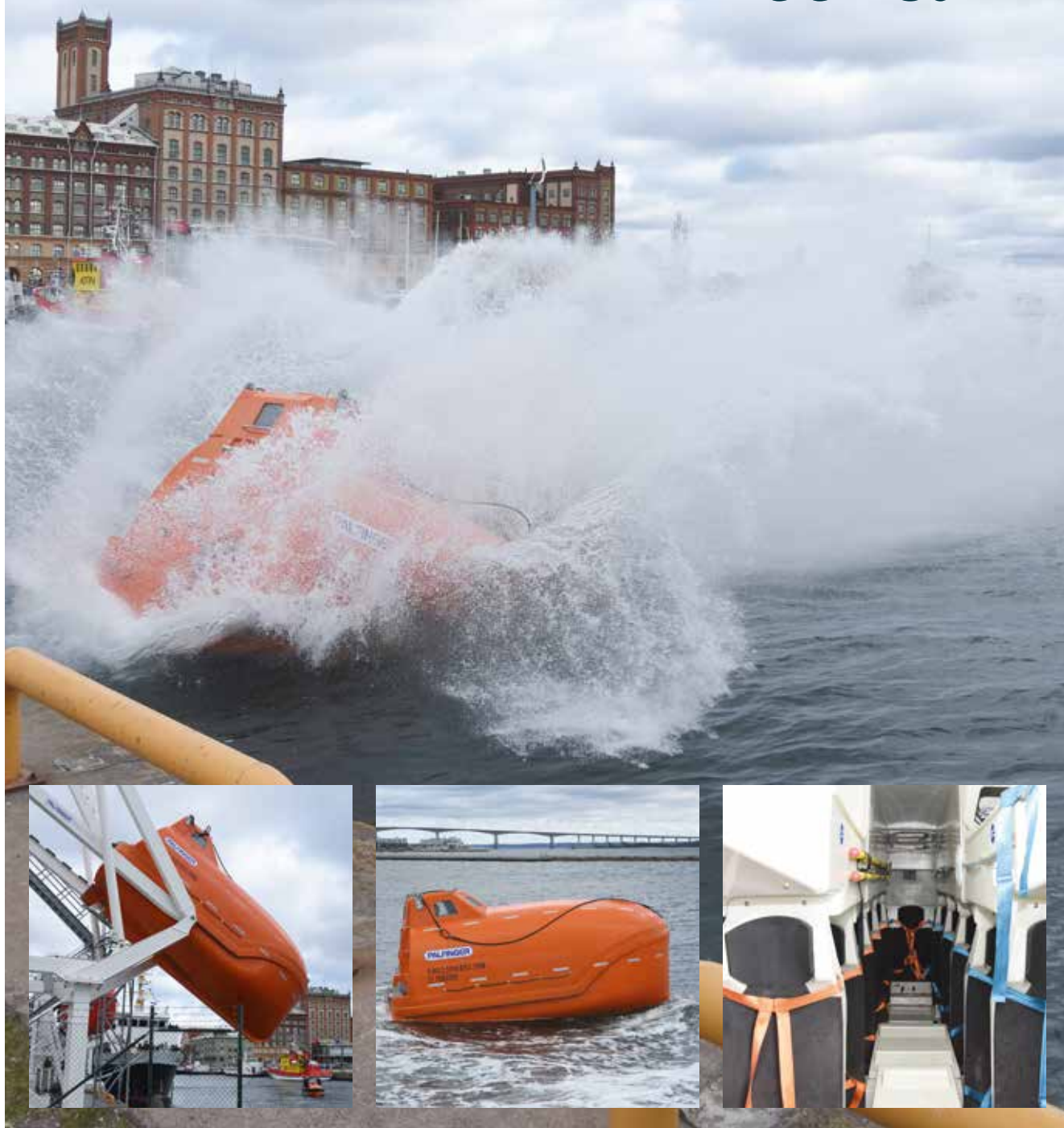
Det ryska agerandet i Ukraina och Krim har stora likheter med deras aktiviteter i tidigare sovjetländer med gränser mot Ryssland. Bland annat i Georgien där Abchazien och Ostossetien blivit "självständiga" republiker under rysk ledning vilket Sjöbefälen tidigare rapporterat om.

CH



Från folksamlingarna i Kiev för två år sedan, med det utbrända Fackföreningarnas hus i bakgrunden. Foto Leif Hansson.

Sjöfartshögskolan i fritt fall





Studenterna på skolan genomför en övning tillsammans med Sjöräddningssällskapet.

I början av april, i samband med Career Event, var det dags för invigning av Sjöfartshögskolans nya Rescue Training Centre i Kalmar.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

KALMAR APRIL 2016

Ett fyrtiotal personer hade samlats i blåsten i Tullhamnen för att vara med på invigningen av Kalmar Rescue Training Centre. Efter invigningstal var det dags för dop, och sedan sjösättning av de tre räddningsbåtarna. Höjdpunkten var när fritt fall-båten kom i sjön med ett plask. Sedan följde en sjöräddningsuppvisning med Sjöräddningssällskapet och studenter på skolan.

– Vi har i många år letat efter en möjlighet att kunna bygga en sån här anläggning, men det fanns inte plats. När Kustbevakningen flyttade så öppnades den här möjligheten. Det sammanföll också med nya krav från STCW om att man måste förnya sitt certifikat och gå basic safety så det passade bra, säger Ted Bågfeldt, prefekt på Sjöfartshögskolan i Kalmar.

Måste hålla testkurs

I januari 2015 startade projektet, och på våren gjordes upphandlingen av utrust-

ningen. I höstas byggdes kajen och huset om, och i januari i år levererades den sista utrustningen. Nu håller de på att ta fram kurser, olika former av överlevnadsutrustning och basic safety. För att få hålla kurserna måste de få godkänt av Transportstyrelsen, så i slutet av april kommer en testkurs att hållas för dem.

– En efterfrågad kurs är ett repetitionspaket på fem dagar som innehåller basic safety, advanced fire fighting, medical care samt liv- och beredskapsbåtar. Den riktar sig till yrkesaktiva, och kommer att finnas i vårt kurspaket efter sommaren, säger Ted Bågfeldt.

Anläggningen uppskattas kosta 5–6 miljoner. Finansieringen kommer från flera olika håll, dels från universitetet, dels genom bidrag från Stiftelsen Stockholms sjömanshem och dels genom intäkter från kursverksamheten.

Ensamma i Sverige

Liknande anläggningar finns på flera håll i Sverige, men just fritt fall-båten är de ensamma om i Sverige.

– Fritt fall-båtar i skarpa installationer finns i tusentals runt hela världen. Man har en del övningar ombord, men det är ovanligt att man sjösätter dem med personer ombord. Ofta sitter de ganska högt, det är inte säkert att man känner sig trygg att öva med dem.

Ted Bågfeldt har själv provat fritt fall-båten.

– Ja, det var bra, lite ovant att göra efter-

som man inte ser ut. Det pirrade lite i magen. Skulle jag behöva göra det i ett skarpt läge ombord så känner jag mig tryggare nu. Men jag har förståelse för att det kan vara läskigt om man är höjdrädd.

Alla studenter på Sjöfartshögskolan kommer att få möjlighet att prova fritt fall-båten, men ingen kommer att tvingas. Ted Bågfeldt tror dock inte att det nya centret kommer att vara nog för att locka nya studenter till skolan.

– Det krävs mer än så för att någon ska välja vår skola. Men vi har även mycket annat, till exempel moderna simulatorer och skickliga lärare. Responsen från studenterna har varit positiv, man tycker att det behövs. Dessutom har jag fått signaler från flera företag, om vi kan erbjuda femdagars paketkurser så kommer de att sända sina anställda hit, säger han. **SC**



Ted Bågfeldt



Full fart framåt i Kalmar

Hallå där Henrik Eklund, projektledare på Career Event 2016 i Kalmar.

Hur har det gått?

– Väldigt bra, det har inte varit några större problem.

Vad har varit bäst?

– Att se alla komma hit och vara glada tillsammans, det är väldigt gemytligt här för att vara en skola. Nu träffas vi här, äter middag tillsammans, det är tjo och tjim och alla är glada. Det är det som gör att det är värt allt arbete.

Vad har varit den största utmaningen?

– För gruppen i sig så har katalogen varit tung. Det var en person som skötte allt själv. Det största arbetet är att knyta ihop allting. De senaste veckorna ska alla småsaker dras ihop. Det har tagit väldigt mycket tid, energi och koordination. Vi är sju personer som ska jobba tillsammans. Det är inget fysiskt arbete, men det är 110 procent som snurrar i huvudet.

Är det något som inte har gått om det ska?

– Posten tappade bort en roll-up och

en dator fungerade inte i en föreläsningssal, men inget större än så. Sen får vi se vad utvärderingen säger.

Hur många utställare och besökare har varit här?

– Cirka 48 utställare. Besökare är jättesvårt att uppskatta, vi har inget sätt att mäta, men kanske 300-400.

Hur står sig mässan mot förra året?

– Det är fler utställare i år. Jag var vice projektledare 2014 och då var det fler utställare, men årets mässa känns bättre, det har flutit på bättre den här gången. Banketten på slottet är jag supernöjd med, det kommer jag rekommendera till framtida projektgrupper.

Har du några tips till nästa års arrangörer?

– Börja i tid. Månaderna i slutet blir kortare och kortare. Lägg upp en bra plan och försök följa den. Det blir mycket i slutet, om det så bara är att köpa pennor eller hämta en hyrbil.

När började ni jobba med det här?

– Jag blev projektledare i april-maj 2015. Jag valde projektgruppen under

sommaren. I augusti-september bokade vi slottet och i oktober-november drog det igång på riktigt.

Hur känns det nu?

– Nu är det skönt, riktigt bra. Folk verkar nöjda. Det var en trevlig kväll igår och slottet står kvar!



Henrik Eklund



Sjöbefälsföreningen fanns på plats på Career Event, där ombudsmannen Lennart Jonsson svarade på frågor.



Lennart Jonsson höll också en välbesökt föreläsning om att arbeta utomlands.



Flera olika typer av företag var på plats för att prata med studenterna.



Totalt var det cirka 48 utställare.



Mässan hölls på skolan och både korridorer och klassrum utnyttjades.



SJÖSPORTSKOLAN

Swedish Maritime Academy

Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

Fartygsbefäl VIII (7 dgr.) Handh. snabba fartyg
Maskinbefäl VIII (4 dgr.) Basic Safety Training
BTM, CRM, ROC (2 dgr.), GOC, ECDIS (3 dgr.)

www.sjosportskolan.se



Sjomanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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

Besöksadress: Södra Hamnvägen 15
Telefon: 08-556 943 30
Mobil: 070-461 94 80
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



”Arbetstagare” – en definition

Inom juridik är det viktigt att fastslå innebörden av olika begrepp. Det gäller inte minst inom arbetsrätten. Exempelvis: Vem är arbetstagare och omfattas i den meningen av arbetsrättslagarna? Stig Gustafsson reder ut begreppen i denna artikel.

När det gäller gränsdragningen mellan en arbetstagare och en uppdragstagare (självständig företagare eller egenföretagare) finns den grundläggande bestämmelsen i medbestämmandelagens (MBL) § 1 som lyder:

Denna lag äger tillämpning på förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare. Som arbetstagare anses i lagen även den som utför arbete åt annan och därvid ej är anställd hos denne men har en ställning av väsentligen samma slag som en anställd. Den för vars räkning arbetet utföres skall i sådant fall anses som arbetsgivare.

Under mer än 50 års tid har det förts en diskussion om hur man ska bestämma begreppet arbetstagare. Begreppet har också i takt med utvecklingen på arbetsmarknaden starkt förändrats under denna tid från att ha omfattat en relativt sett snäv krets till att få ett allt större omfång. Exempelvis har frisörer som arrenderar eller hyr en del av en salong bedömts som arbetstagare av Arbetsdomstolen (AD) på grund av den otrygga ställning som ”hyresgästen” hade.

MBL är den viktigaste arbetsrättslagen. Liksom all övrig arbetsrättslig lagstiftning bygger MBL på det s k civilrättsliga arbetstagarbegreppet. MBL är tillämplig inte bara på förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare i civilrättslig mening. Som arbetstagare ska även anses den som i förhållande till sin uppdragsgivare

intar en sådan ställning att han kan anses **jämställd** med en arbetstagare. Detta har betydelse bland annat när det gäller möjligheten att omfattas av ett kollektivavtal och rätten till förhandling. När AD ska avgöra vem som är arbetstagare utgår man från vissa förutsättningar, nämligen att den anställd:

- själv förutsätts utföra arbetet
- inte får samtidigt utföra liknande arbete åt någon annan
- ska följa bestämda direktiv och blir kontrollerad i arbetet
- använder arbetsgivarens maskiner och verktyg
- ersätts för utlägg och betalas garanterad lön
- inte har F-skattsedel.

I propositionen till MBL uttalas att domstolarna bör kunna ge arbetstagarbegreppet en fortsatt vidsträckt tillämpning och i tveksamma fall låta avgörandet utfalla till förmån för att det är fråga om ett anställningsförhållande. Utvecklingen har även gått i den riktningen.

Detta gäller dock inte alltid de nyare formerna av uppdragstagare, till exempel franchisetagare. När det gäller de många olika verksamhetsformer som förekommer idag kan det konstateras att även om själva verksamheten bedrivs i olika former (som aktiebolag, handelsbolag, enskild firma, franchising, konsultföretag) är problemen till stor del desamma. Det handlar ofta om starkt beroendeförhållande till ett stort företag eller liknande,

ensidigt utformade avtal, hård kontroll och så vidare.

Ofta är situationen också den att en tidigare anställd haft att välja mellan uppsägning och arbetslöshet eller att bli egenföretagare. Detta brukar också kallas ”falskt egenföretagande”. Inom transportbranschen är det inte ovanligt att arbetsgivaren gör sig av med sina anställda chaufförer för att istället ta in ”falska egenföretagare” – oftast från Östeuropa, som det nyligen konstaterats i en forskningsrapport. Den svenska åkerinäringen har fått stora problem med utländska åkerier, som inte följer EU:s regler för tillfällig inrikestrafik. Samma förhållande förekommer även i byggbranschen med långa entreprenörskedjor, ofta i den yttersta länken. AD har i flera rättsfall förklarat att dessa ”falska egenföretagare” är arbetstagare.

Vi är förmodligen bara i början av en utveckling på detta område, en utveckling som vi måste vara observanta på och som på många sätt kan komma att förändra det fackliga landskapet.

STIG GUSTAFSSON

Även tyskt storrederi till Norrköping

Ett av världens största containerrederier, tyska Hapag-Lloyd, startade tidigare i år för första gången veckovis trafik på Norrköpings hamn.

Rederiets nya containerlinje avgår från Norrköping i en slinga som har Hamburg och Bremerhaven som bas och som i Östersjön även omfattar Gävle och Rauma i Finland.

Norrköping trafikeras även av containerrederierna CMA-CGM, MSC, Seago Line (Mærsk) och Teamlines.

PETER LORIN
Källa Norrköpings Hamn

HOSTAGES NEED VOLUNTEERS

Rescues of kidnapped seamen in Somalia are in the hands of a small group of people. John Steed, a former British Army officer, runs the operations and goes himself into risky Somali territory.

John Steed coordinates on his own initiative together with volunteer lawyers and negotiators the rescue of seamen in Somalia. He is nowadays actually retired but has struggled with war and piracy in the Horn of Africa for a couple of decades.

A couple of years ago during the negotiations for the crew from *MV Albedo* the pressure became so intense that he got a heart attack, which nearly killed him. So why does he do this? Why does he expose himself to these risks?

– I want to help these abandoned seamen. Who will do this if no one else does? Should we leave these poor men to rot in Somalia?

Necessary to get contact with pirates

Now Somalis have taken crews from two vessels as hostages ashore. 26 seamen from *Naham III* were kidnapped in March 2012, and between 15 and 19 crew members from the Iranian fishing vessel *Siraj* were taken by pirates in April 2015. Medical aid has been provided to the crew from *Naham III* and negotiations are going on to free them. The situation for the crew from *Siraj* is more uncertain.

– We have heard nothing from the pirates or from the Iranian state, so we wait. We believe that the Iranian state may negotiate on their own, says John Steed.

What does he mean? Heard anything from the pirates? Are the pirates interested in contacting someone who wants to rescue their capture? Yes, indeed.

John Steed has established a trust with a small group of Somali negotiators.

– They are criminals of course, but they are also people I need to deal with to be able to help the seamen, says John Steed, who has been in the British Army for 37 years.

He was Britain's first military representative in Somalia and was appointed advisor to UNPOS; the UN political program in Somalia. In 2013 he started the program

for abandoned seamen under the UN flag, together with the colleague Augustine Mahiga, now the Foreign Minister of Tanzania. One year later the American charity organization Oceans Beyond Piracy (OBP) became responsible for the program.

John Steed gave interviews in media and thereby sent a signal to the pirates that he wanted to help the seamen. He succeeded to get in contact with the pirates.

Initially they saved seamen who had been left on shores, after the pirates had abandoned the ships, or after the seamen had been saved by local military forces. It worked out, but when it became necessary to pay the pirates a smaller compensation instead of a ransom the work became more difficult. Therefore they involved professional law firms and negotiators with experience from negotiations with pirates.

– Oceans Beyond Piracy could support the project after president Obama had announced a directive that no one should be punished any more for paying ransoms to kidnapers, says John Steed.

Hope for both pirates and hostages

When the pirates could not come to terms with the ship owners, they threatened the families by calling them and torturing the prisoner at the same time. But poor families could do nothing, and John Steed became the pirates' last hope to get money.

– I got in contact and tried to get information about the medical status of the seamen. I explained that we did not have a lot of money, but that we willingly helped the clan or the village in any way.

A small group of Somalis with negotiators and communicators handle the contacts for different piracy groups. John Steed's team has negotiated with the same person in several cases.

John Steed doesn't handle negotiations

about money himself. They are handled by professional negotiators and are free as a contribution to the project.

– The negotiations are difficult. They are best handled by professionals, and OBP doesn't want to be involved directly in the negotiations. We take part in the humanitarian aspects and use our knowledge about Somalia to get the seamen free, says John Steed.

Risky logistic

He supports the negotiations with information and handles the logistical work at releases. They are very risky, and the negotiations can be very long and stressful. One of the most difficult cases was the release of the crew from *MV Albedo*. Finally the crew managed to get away, escape out in the dark night and send a message: "John, we are free now. Come and get us." His team found them and brought them to him, a UN-colleague and one of the negotiators.

– It was an extremely risky operation, far into Somalia. But I have been a soldier, and I am used to taking these risks. On that occasion we didn't pay a lot of money to free the seamen, says John Steed.

Needs to be near the scene

He is planning the operations from a small office at home in Nairobi and not, as one might expect, in an organized way on a global level.

– If the operations would be handled on a globally organized level, it would not be possible to achieve half of what we do. We need people who understand the situation, who understand Somalis.

John Steed says they get good results because they are not bound to any bureaucracy.

– To handle this behind the scene is the right way to do it. But we are careful not to break any laws or regulations. We handle everything strictly legal.

This is a translation
of the article on the next page.

Hjälp till gisslan beroende av ideella

Fritagningar av kidnappade sjömän i Somalia sköts informellt av en liten grupp personer. John Steed, tidigare brittisk arméofficer, driver operationerna och ger sig själv in på riskfyllt somaliskt område. TEXT LARS SOOLD

ÖSTAFRIKA APRIL 2016

John Steed koordinerar på eget initiativ tillsammans med ideellt arbetande advokater och förhandlare i väst fritagningen av sjömän i Somalia. Han är numera egentligen pensionär, som arbetat med krigs- och piratbekämpning på Afrikas horn i ett par decennier. För ett par år sedan blev pressen under förhandlingarna för besättningen från *MV Albedo* så hård att han fick en hjärtattack, som var nära att ta livet ifrån honom. Så varför gör han detta? Varför utsätter han sig för dessa risker?

– Jag vill hjälpa dessa övergivna sjömän. Vem ska göra det om ingen annan gör det? Ska vi lämna dessa stackars män att ruttna i Somalia?

Har kontakt med piraterna

Nu sitter besättningar från två fartyg gisslan hos somalier på land. Det är 26 stycken från *Naham III*, som kidnappades i mars 2012 och mellan 15 och 19 besättningsmän från det iranska fiskefartyget *Siraj*, som togs av pirater i april 2015. Man har lyckats få fram medicinsk hjälp till besättningen från *Naham III* och förhandlingar pågår för att få dem fria. Läget för besättningen från *Siraj* är mer ovisst.

– Vi har inte hört något från piraterna eller från den iranska staten, så vi väntar. Vi tror att iranska staten kanske sköter förhandlingarna själva, säger John Steed.

Vad menar han? Hört något från piraterna? Är piraterna intresserade av att kontakta någon som vill frita deras byte? Ja, faktiskt. John Steed har etablerat ett förtroende hos en liten grupp somaliska förhandlare.

– De är förstas brottslingar men också människor som jag behöver ha att göra med för att kunna hjälpa sjömännen, säger John Steed, som arbetat 37 år i brittiska armén.

Han var Storbritanniens första militära representant i Somalia, rådgivare till FN:s politiska program i Somalia UNPOS och tidigare Storbritanniens försvarsrådgivare i Kenya, Tanzania, Seychellerna och Somalia. 2013 startade han under FN:s flagg programmet för de övergivna sjömännen tillsammans med FN-kollegan Augustine Mahiga, som nu är Tanzanias utrikesminister. Något år senare tog den amerikanska välgörenhetsorganisationen Oceans Beyond Piracy över huvudmannaskapet för programmet.

Han gav intervjuer i media för att skicka en signal till piraterna om att han fanns och ville hjälpa sjömännen. De nappade



John Steed har varit 37 år i brittiska armén.

och han fick kontakt. Genom piraterna försöker han få ett livstecken av sjömännen. Efter att de lyckats få fram mediciner startade förhandlingar för frigivning.

Behövde professionella förhandlare

I början räddade de sjömän som lämnats kvar på stränderna efter att piraterna övergett fartygen eller efter att sjömännen räddats av lokala militära styrkor. Detta fungerade bra, men när det blev nödvändigt att betala piraterna en mindre kompensation i stället för lösensummor blev arbetet svårare. De tog därför in professionella advokatfirmor och förhandlare med



Piraterna sänkte *Albedo* efter att ha tagit besättningen som gisslan.



Albedos besättning efter frigivningen tillsammans med personal från UNODC.

vana från tidigare förhandlingar med pirater, samtidigt som Oceans Beyond Piracy tog över som formell huvudman och arbetsgivare för John Steed. FN finns kvar i en mindre roll och arbetar med hemresorna genom sitt organ UNODC.

– Det var möjligt för Oceans Beyond Piracy att stödja projektet efter att president Obama utfärdat ett direktiv om att ingen längre skulle straffas för att betala lösensummor till kidnappare, säger John Steed.

Skrämde gisslans familjer

När piraterna inte kom någon vart med ägarna skrämde de familjerna genom att ringa dem samtidigt som de torterade sin fånge. Men fattiga familjer kunde inget göra, och John Steed blev piraternas sista hopp för att få ut pengar.

– Jag fick kontakt och kunde förhöra mig om besättningens medicinska status och förklara att vi inte hade några stora summor men att vi gärna hjälpte klanen eller byn på något sätt.

Somaliernas lilla grupp med förhandlare och kommunikatörer sköter kontak-

terna åt olika piratgrupper. John Steeds team har förhandlat med en och samma person i flera fall.

Han sköter själv inte förhandlingar om pengar. Dessa sköts som ett bidrag till projektet gratis av professionella förhandlare som utsetts av brittiska maritima advokatbyråer. Det är samma advokater som förhandlade åt rederier och försäkringsbolag under åren då de stora lösensummorna betalades ut.

– Förhandlingarna är svåra och sköts bäst av proffs, och Oceans Beyond Piracy vill inte vara direkt inblandade i förhandlingarna. Vi ser till de humanitära aspekterna och använder våra kunskaper om Somalia för att få sjömännen fria, säger John Steed.

Han stödjer förhandlarna med information och sköter det logistiska arbetet vid fritagningar. De är mycket riskfyllda, och även förhandlingarna kan bli mycket utdragna och påfrestande. Ett av de svåraste fallen är fritagningen av besättningen från *MV Albedo*. Till slut lyckades besättningen komma undan, fly ut i den mörka natten och skicka ett meddelande: "John, vi är

fria nu. Kom och hämta oss". Hans team hittade dem och förde dem till honom, en FN-kollega och en av förhandlarna.

– Det var en extremt riskfylld operation, långt in på somaliskt område. Men jag är tidigare soldat och van att ta sådana här risker. Den gången betalade vi inte mycket pengar för att få loss dem, säger John Steed.

Han planerar operationerna från ett litet kontor hemma i Nairobi. Allt sker informellt i liten skala och inte som man skulle kunna förvänta sig, på ett organiserat sätt på global nivå.

– Skulle man sköta detta på ett globalt organiserat plan skulle man inte uppnå hälften av det vi gör. Det behövs personer som förstår situationen, som förstår somalierna.

Han säger att de når resultat för att de inte är uppbundna av byråkrati.

– Att sköta detta lite i tystnad bakom scenen är rätt sätt att göra det. Men vi är noga med dokumentation och att inte, tack vare vårt juridiska kunnande, bryta mot några lagar eller reglementen. Vi sköter allt helt lagligt. **LS**

...och än mer efter fritagning

Att det satsas miljarder och åter miljarder på att förhindra piratattacker mot fartyg är lätt att förstå. Men att samtidigt det globala sjöfartsklustret låter rehabilitering av svårt sargade och övergivna sjömän efter fångenskap hos pirater balansera på en bräcklig välgörenhetsgrund är mer av en gåta. TEXT LARS SOOLD

SB har frågat det globala marina klustret om möjligheterna att skapa ett stabilt organisatoriskt och ekonomiskt stöd för sjömän som drabbats av brott till sjöss men övergivits av sin arbetsgivare, flaggstat och kanske även hemlandet.

Enstaka internationella möten i London, New York, Bahrain och andra platser slukar förmodligen mer pengar än de summor som årligen skulle räcka till för att hjälpa sjömännen och deras familjer. Det finns siffror från den internationella kontaktgruppen för bekämpning av pirater utanför Somalia, som visar att minst 4 000 sjömän har drabbats direkt och indirekt och att ett tusental av dessa lider av allvarliga posttraumatiska stressreaktioner. Många har inte möjlighet att gå tillbaka till arbetet och försörja sin familj.

Flera som däremot fått stöd har lyckats ta sig tillbaka till sitt arbete till sjöss. Några goda exempel finns i Indien, som tagit hand om medborgare efter fångenskapen. Och i de allra flesta fall ser förstås ansvarsfulla redare till att deras sjömän får hjälp efter att ha skadats, fysiskt eller psykiskt, i sitt arbete. Men många överges helt, och stödet till dem vilar på en ekonomiskt bräcklig grund.

Helt beroende av välgörenhet

Frivilligorganisationen Maritime Piracy Humanitarian Response Programme (MPHRP) arbetar för att hjälpa dessa övergivna sjömän som utsatts av somaliska pirater. MPHRP, som stöds av ITF Seafarers Trust, Seafarer UK Charity och Tee Foundation, ligger sedan förra

året under välgörenhetsorganisationen Iswan, vilket man hoppas ska ge större möjligheter att få in pengar. De håller kontakten under fångenskapen, finns där vid hemtransporten och följer upp sjömän hemmavid.

Men man kämpar med små resurser och är helt beroende av pengar från välgörenhet. En hel del av arbetet sker ideellt. Några personer på huvudkontoret, i Indien och i Filippinerna är anställda och man har cirka 170 000 kronor i en fond som sparas till frigivningen av sjömännen från *Naham III*, som suttit gisslan i Somalia i fyra år.

– Frågan varför det inte finns en stabil finansiering till detta är förstås mycket intressant, säger MPHRP:s chef Tom Holmer.

Han ser positivt på möjligheterna att få in mer pengar framöver, men de tvingas lägga ned mycket arbete på att få in små bidrag från olika håll. Ett samlat initiativ tror han dock är svårt, eftersom han tycker sig se att intresset för piratbekämpning minskat.

Man har nyligen fått ett bidrag från



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

Seafarers UK på cirka 600 000 kronor, som säkrar lönen ett år för deras person i Indien. Ett ökat engagemang i Västafrika står närmast på dagordningen, och man har ansökt om bidrag för att anställa en socialarbetare.

– Om vi skulle få en stor summa pengar, skulle vi bygga upp långsiktiga stationer och anställa personal för att hitta fler familjer till drabbade sjömän, säger Tom Holmer.

Handlar om brist på vilja

FN har enligt sin hemsida ett program för stöd under fångenskap, fritagning och hemtransport. Men FN är inte längre huvudman för det projektet som nu har Oceans Beyond Piracy som huvudman och drivs på informell basis av en

Databas: Övergivna sjömän

Problemet med övergivna sjömän är stort och svårt. ILO tillhandahåller en databas om sjömän som övergivits. Denna nås på: www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home

Listan är dock långt ifrån fullständig, eftersom det är svårt att dokumentera alla övergivna sjömän plus att det är svårt att definiera vad som menas med en övergiven sjöman. En besättning kan vara övergiven, trots att fartyget officiellt inte har övergivits.

grupp eldsjälur. Det koordineras av den tidigare brittiske arméofficeren John Steed, som har flera decenniers erfarenhet av politiken på Afrikas horn.

– Arbetet med rehabilitering ligger på MPHRP:s bord. De gör ett bra jobb men det är oroväckande att de har problem med sin ekonomi och att de fått dra ned på sin verksamhet, säger John Steed.

Han har full förståelse för att den globala maritima industrin inte går in med pengar i det känsliga arbetet med fritagning av sjömän. Däremot tycker han att det är underligt att de globala aktörerna inte kan ge rehabiliteringen en stabil finansiering.

– Jag kan inte se några ekonomiska, juridiska eller politiska hinder för detta. Det handlar bara om vilja, säger John Steed.

Skyller på regelverk

Så vilka är möjligheterna och vilka är hindren? Kanske är detta känsliga och svåra frågor. Det är i alla fall svårt att få konkreta svar. SB har ställt frågorna på flera olika sätt, ur ekonomiska, juridiska och politiska perspektiv, till organisationer som IMO, ITF, ILO, Oceans Beyond Piracy och Bimco.

Förutom att de hänvisar till de projekt

som tidigare nämnts, så upplyser de om regelverket i Solas och hos ILO, till regeltillägg med högre krav på finansiell stabilitet hos flaggstater och ägare som infördes 2014 och förslag på tillägg i ILO:s regelverk för att stärka utsatta sjömans trygghet. Men de säger ingenting konkret om stabil ekonomisk finansiering för rehabilitering.

MPHRP har ett tungt ansvar

ITF är den organisation som mest närmar sig frågan. Deras talesperson Sam Dawson säger att ITF var en av de som låg bakom att starta och stödja MPHRP.

– Men vi skulle vilja se att de omfattas och stöds av en organisation som är tillräckligt ekonomiskt starkt för att fullt ut finansiera och kunna utveckla verksamheten globalt.

ITF ser MPHRP:s arbete som banbrytande, att de är ledande inom den här hjälpen och säger att de har ekonomiskt stöd från många håll i branschen.

– Men vi vill se många fler operatörer, organisationer och även stater göra mer än att bara prata om problem och faktiskt engagera sig för att hjälpa offren. Tills detta sker, om det någonsin sker, så spelar MPHRP en oerhört viktig roll, säger Sam Dawson.

SB har försökt följa upp dessa svar

från ITF och ställt frågor om det kan vara så att reglerna kring flaggstaters och staters ansvar och nationers suveränitet kan stå i vägen för en gemensam lösning, och om detta också kan hindra exempelvis FN från att skapa en stabil fond.

ITF hänvisar då till IMO:s marina säkerhetskommittés tillfälliga riktlinjer från februari 2014 för åtgärder för hjälp till sjömän och deras familjer, som utsatts för pirater utanför Somalia. De säger att dessa är den enda officiella internationella dokumentation som finns, eftersom det saknas etablerad lagstiftning för dessa frågor.

Hänvisar till varandra

Några av huvuddragen i riktlinjerna är att stater ska överväga att godkänna och fullt ut följa den maritima arbetskonventionen MLC 2006. Rederier ska ha heltäckande försäkringar för piraterlaterade hot, för medicinsk vård, olycksfall, invaliditet, död och hemtransport. Redare ska också vara förberedda för att vid piratattacker ge stöd till familjer, för att informera media och inte minst att löner ska fortsätta att betalas ut under en eventuell kidnappning.

Men i verkligheten bakom papperen behövs stöd till de som övergivits. Därför frågar SB åter ITF vad som konkret står i vägen för att få till ett stabilt och tillräckligt omfattande stöd, om det är några internationella regler som står i vägen och vad ITF anser att globala organisationer skulle kunna göra för att uppnå detta. Dessa frågor har dock ITF inte velat eller haft möjlighet att svara på, utan hänvisar till tidsbrist och de svar som återgivits här tidigare.

Hos ILO har man inte så mycket att

säga om frågor kring stöd till övergivna sjömän. De hänvisar till IMO och till sin egen hemsida, där man stödjer ändringar från 2014 i MLC 2006, som ska skydda övergivna sjömän och tillhandahålla finansiell säkerhet vid dödfall och långvariga handikapp.

IMO å sin sida hänvisar till ILO och ovanstående ändringar i MLC 2006.

– Det är viktigt att komma ihåg att IMO är en teknisk myndighet som reglerar sjöfarten och kan inte kommentera välfärdsfrågor som sådana, säger IMO:s talesperson Natasha Brown.

På frågan om varför detta hjälparbete inte är stabilt finansierat och i stället är beroende av välgörenhet hänvisar IMO till UNODC:s gisslanprogram, som alltså Oceans Beyond Piracy tagit över från FN. IMO skriver också att olika organisationer har olika roller i piratfrågan och att man arbetar för att bygga kapacitet i drabbade länder mot piratattacker.

För att lyssna direkt med industrin har SB också frågat den internationella redareföreningen Bimco. Deras svar handlar mest om fritagning av sjömän plus att de hänvisar till MPHRRP och de pengar som den internationella kontaktgruppen mot pirater utanför Somalia har satsat för drabbade sjömän.

Men återigen ingenting som berör finansiell stabilitet. När SB ställer följdfrågor om detta hör de inte av sig.

Handlar ytterst om affärer

Så när egentligen ingen av de större organisationerna på allvar verkar vilja diskutera detta försöker SB hitta fristående expertis via universitet, bland annat hos WMU i Malmö. Där förmedlar pressekreteraren kontakt med David Hammond, vd och grundare av välgö-

renhetsorganisationen Mänskliga rättigheter till sjöss, tillika advokat, tidigare sjöman och pensionerad kapten i brittiska flottan.

Han talar om att det grundläggande problemet ligger hos flaggstaternas ansvar, möjligheterna att segla under bekvämlighetsflagg och att detta ytterst handlar om affärer.

På frågan om vilka möjligheter det finns att skapa en ekonomiskt stabil operation säger han att det naturligtvis vore idealiskt. Han menar att de strategiska hindren är att koordinera ett samarbete mellan flaggstat och redare och att få till ett avtal för hur man ska hantera situationen.

– Därför är det svårt att uppnå ett gemensamt konsensus för en gemensam stabil operation. Grundfrågan är förstas vem som ska betala för att säkerställa ekonomin för dessa operationer, säger David Hammond. **LS**

Dokument

- MPHRRP – Good Practice Guide for Shipping Companies and Manning Agents for the Humanitarian Support of Seafarers and their Families
- Amendments of 2014 to the Maritime Labour Convention, 2006, approved by the Conference at its One Hundred and Third Session, Geneva, 11 June 2014
- IMO, Marine Safety Committee, MSC 93/16/1 – Interim guidelines on measures relating to the welfare of seafarers and their families affected by piracy off the coast of Somalia
- The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (Unclos)
- Security Council resolutions on piracy in the Gulf of Guinea
- Security Council resolutions on piracy off the coast of Somalia



Sjöfolksintyg / Manilaintyg

Tidsbeställning 042-12 40 90

Doktor Spangsbergs Mottagning
Roskildegatan 4. 252 21 Helsingborg
www.spangsberg.se

*Dr Lars Spangsberg
Legitimerad läkare
spec. allmänmedicin*

NÄRSJÖFART I HÅRD KONKURRENS



Frihamnsområdet i Göteborg, de tre pirerna till höger, ska bli en helt ny stadsdel med bostäder och arbetsplatser. Godstransporter till och från området kan komma att ske med båt.
Foto Andreas Palmnäs.

Västra Götalandsregionen vill satsa på urbana sjötransporter och närsjöfart. Två projekt är igång, men konkurrensen med landtransporter är hård. Lastbilar är smidiga, ekonomiska och miljöanpassade. *TEXT AGNETA OLOFSSON*

VÄSTRA GÖTALAND APRIL 2016

Jessica Hjerpe Olausson är maritim expert vid Västra Götalandsregionen. Hon ser positivt på sjöfartens möjligheter i regionen.

– Vi tror att det är ett bra alternativ för att avlasta väg och järnväg. Mindre tung trafik gör att det blir färre trafikolyckor och mindre slitage på vägbanan, säger hon.

Det ena av två projekt som stöds av Västra Götalandsregionen är ett delprojekt inom projektet DenCity. Det är ett samverkansprojekt, där man vill lösa utmaningarna med transporter i den täta stadsmiljön.

Den aktuella delen siktar på den blivande stadsdelen i Frihamnen i Göteborg. Där ska bostäder för 15 000 människor och arbetsplatser för lika många byggas nära vattnet. Transporter kommer att bli ett stort problem. Stadsdelen behöver försörjas med dagligvaror, och avfall kommer att behöva transporteras bort.

I forskningsprojektet ska man eventuellt testa om de godsterminaler som ligger nära vattnet uppströms Göta älv kan förse det befintliga bostadsområdet Lindholmen med varor sjövägen.

Dessutom ska man se om det går att transportera hushållsavfall andra vägen till sopstationen Skräppekärr som ligger invid älven. Testerna kommer att genomföras under hösten 2016 eller våren 2017.

Viktigt att vara med i planeringen

Stadsdelen Lindholmen får här tjäna som ett exempel innan Frihamnen är bebyggd. Martin Svanberg är forskare vid SSPA och engagerad i DenCity. Han säger att det är viktigt att ta med möjligheterna till sjötransporter, när man planerar ett bostadsområde som Frihamnen.

Det handlar om var man placerar terminaler och sopstationer. En utmaning är att planera tillgängliga kajer att lägga till vid. Krav som också ställs är att fartygen är anpassade för sin uppgift och att utsläppen är låga.

En procent av Västtrafiks persontransporter i regionen sker med fartyg, räknat i

personkilometer. Samtidigt står dess fartygstrafik för 15 procent av koldioxidutsläppen, 23 procent av kväveoxidutsläppen och 54 procent av partikelutsläppen.

Till en del beror det på att Västtrafik har spårvagnar som drivs med el och bussar som drivs med gas, men utsläppssiffrorna är ändå ett bekymmer för kollektivtrafiken.

Jim Sandkvist är seniorrådgivare på SSPA och ansvarig för Västra Götalandsregionens delkluster Maritima Operationer. Han säger att bussar och lastbilar idag har låga utsläpp.

– Hade urbana godstransporter på köl varit lönsamma och miljöattraktiva, då hade de funnits idag, säger han.

Det krävs andra argument, som samhällsnytta, för att motivera en satsning. Jim Sandkvist pekar på utvecklingen i Göteborg där Frihamnen ska byggas, samtidigt med Västlänken som genererar stora mängder lera och sten som ska föras bort. Dessutom ska en ny bro över älven byggas.

Detta kommer att leda till stor trängsel på vägarna, om inte kanalerna och älven utnyttjas.

– Trängsel kostar i samhällsekonomin, säger han.

Fartyg kan ersätta många lastbilar

Trängsel på vägarna är redan ett faktum ute i regionen. Den tunga lastbilstrafiken ökar och järnvägarna är hårt belastade. Ett fartyg skulle kunna ersätta många lastbilar. Därför satsar Västra Götalandsregionen på projektet Nöks, Närsjöfart i Öresund, Kattegatt och Skagerrak.

I projektet försöker man knyta ihop städerna Oslo, Göteborg, Malmö och Köpenhamn. Dessutom satsar man på Varbergs hamn, som för ut mycket trävaror som kommer med lastbil till hamnen idag. Kanske skulle de kunna komma till hamnen med fartyg.

En tredje del är satsningen på köpcentrumen Nordby utanför Strömstad och Torp utanför Uddevalla. Intill Nordby finns en enklare kaj, och Torp ligger inom rimligt avstånd från Uddevallas hamn.

I Torp finns till exempel Ikea som har mycket varor som går in och ut. Containerar till köpcentrumen skulle kunna transporteras med närsjöfart, om rätt typ av fartyg används.

– Det handlar också om att utveckla nya fartygskoncept. Goda exempel finns i Holland, men de behöver anpassas till våra förhållanden, säger Jessica Hjerpe Olausson. **A O**



En procent av Västtrafiks persontrafik sker med fartyg. Här är färjan Älvfrida som tar passagerare över älven. Foto Västtrafik.

Omväg sparar pengar

FOTO ALEXANDER SEMYONOV/TT NYHETSBYRÅN



Allt fler oljetanker och containerfartyg har sedan hösten 2015 valt att "skippa" Suez- och Panama-kanalerna som en följd av de låga oljepriserna. Det kan vid första påseende tyckas paradoxalt att många redare väljer att låta sina fartyg runda Godahoppsudden i Sydafrika, men det finns en tanke bakom det hela. TEXT PETER LORIN

OCEANEN APRIL 2016

Sedan oktober 2015 och fram till slutet av mars i år var det hela 115 fartyg som valde att avstå från att gå genom Suez- och Panama-kanalerna på deras resor till deras respektive hemmahamnar.

Det handlar om rutterna från Europa och Nordamerika till Asien, enligt en analys gjord av konsultföretaget Sea Intel Maritime Analysis (SealIntel).

Internationella sjöfartsexperten med 25 års erfarenhet av branschen hävdar att de aldrig tidigare sett något liknande.

De flesta oljetanker och containerfartyg som väljer att inte gå genom Suez-kanalen gör så på sin retur-rutt till asiatiska hamnar när de har betydligt mindre last ombord och dessutom mindre värdefull last, som exempelvis metallskrot eller återvunnet papper.

Fartygen kan då öka hastigheten för att i viss mån kompensera för den tidsförlost som de extra 4 708 nautiska milen runt Godahoppsudden innebär jämfört med

passagen genom Suez-kanalen. Beroende på fartygens fart blir den extra tidsåtgången ändå allt från några dagar upp till tre veckor. Visserligen går det åt mer bränsle än alternativet, men de låga bränslepriserna gör ändå omvägen attraktiv för allt fler redare.

Värdefull last kräver kortare tid

Fartygens valda rutt till Nordamerika och Europa från asiatiska hamnar tenderar dock fortfarande att i allmänhet gå via Suez- och Panama-kanalerna. Orsaken är att den värdefulla lasten ombord i form av t ex bilar, datorer och kläder måste nå kunderna i Europa och Nordamerika så snabbt som möjligt och i tid.

Det hade krävts tankar och containerfartyg kapabla till en fart på 25-28 knop för att klara denna ekvation utan passage genom Suez- och Panama-kanalerna, något som idag är helt orealistiskt.

Särskilt är det de allra största oljetransporterande fartygen, "Long-Range Product Tankers" på hela 90 000 dwt, som i

allt större utsträckning tenderar att välja ruten runt Godahoppsudden och Sydafrika. Många oljehandlare har med dagens låga oljepriser inget emot att låta oljan "ligga stilla" en längre tid än normalt med hoppet om stigande oljepriser så småningom. De kan också passa på att organisera lagringsutrymmen för oljan, sälja den innan den nått hamn eller spekulera på oljemarknadernas terminskontrakt på finansmarknaderna.

Den nya transporttrenden har resulterat i att hela en miljon ton jetbränsle eller diesel ombord på 11 oljetanker med Europa som mål har valt den långa ruten via Sydafrika enbart från årsskiftet och fram till slutet av mars.

Bara under mars månad var det hela 28 procent av oljefartygen på väg till europeiska hamnar som valde ruten via Godahoppsudden, vilket branschexperterna betecknar som mycket sällsynt.

Bränslet billigare än kanalerna

Orsaken heter låga oljepriser.

Sedan maj 2015 har priset på den bränsletyp som används av oljetanker och containerfartyg minskat till mindre än hälften. En rutt via Sydafrika istället för Suez-kanalen kan i vissa fall betyda besparingar på mellan 300 000 och 500 000 US-dollar per resa.

I dagsläget betalar rederierna mellan 300 000 och en miljon US-dollar per fartyg för passage genom Suez-kanalen och upp till 300 000 US-dollar för passage genom Panama-kanalen.

SealIntel hävdar att så länge som oljepriserna ligger kvar kring 40 US-dollar fatet eller lägre, så kommer sannolikt trenden med allt fler passager via Sydafrika att hålla i sig och troligen öka.

Mærsk Line, världens största containerrederi med 600 fartyg, använder sig enligt presstalesmannen Mikkel Linnet av den längre Sydafrika-ruten endast en gång per 25 fartygsrörelser. Enligt Linnet måste Mærsk i sammanhanget också ta hänsyn till det faktum att ruten via Sydafrika innebär att dess fartyg tvingas avstå från att angöra flera kommersiellt viktiga hamnar kring Medelhavet. **PL**

Källor VICE News & SealIntel

Äntligen en annons som kan löna sig.



Du har fått helt nya förmåner som medlem i Sjöbefälsföreningen!

Danske Bank och Sjöbefälsföreningen har inlett ett långsiktigt samarbete som kommer att ge dig som medlem en hel del exklusiva förmåner.

Från och med nu kommer du t ex kunna få:

- Egen personlig rådgivare
- Våra vardagstjänster kostnadsfritt första året
- Bolån från låga 1,29 %*

Vi har fler förmåner som väntar på dig och som vi samlat i Danske Förmånsprogram. Gå in på danskebank.se/sjofefalsforeningen och upptäck dem idag. Vårt mål är att du når dina.

Läs mer om erbjudandet på danskebank.se/sjofefalsforeningen

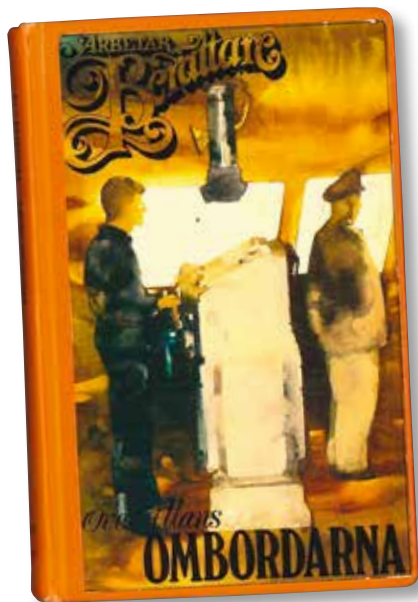
I samarbete med:



Danske Bank

* 3 månader 1,29 %. Effektiv ränta 1,298 %. Ex 2 Mkr/50 år, totalt 2 647 405 kr

Boken som bidrog till bättre hyttstandard



Författaren Ove Allansson avled i januari i år, 83 år gammal. Han skrev mängder med noveller och romaner under mer än fyra decennier och blev för en bredare allmänhet i första hand känd för sina berättelser om sjömanslivet. Han gick till sjöss 1952 och arbetade i många år som svarvare och reparatör på olika fartyg. Det var dessa erfarenheter som gav inspiration till hans författarskap.

Han debuterade 1967 med romanen "Resan till Honduras", och efter ytterligare två böcker var det så dags för "Ombordarna", som ofta rubricerades som debattbok.

Och visst uppmärksammades en mängd problem i denna roman om en tankbåt som gick på traden mellan Persiska viken och Europa. Allansson skrev om en omänsklig arbetsmiljö, där manskapet måste rengöra tankarna i olidlig hetta och om buller och skakningar i maskinrummen, där luften dallrade av hetta och dröp av fukt.

Men detta var också en berättelse om levande människor. Kapten Erik Nord hade en huvudroll, med en stark vilja att

Ove Allansson lyckades i början av 1970-talet skapa intensiv debatt på fartygen och påverka den politiska processen i riksdagen. Hans roman "Ombordarna" blev en brandfackla i arbetet för att skapa en drägligare arbetsmiljö för sjömännen i en bransch, som förändrades i snabb takt.

– Det är mycket ovanligt att en roman på detta sätt lyckas sätta spår i politiken, framhåller Magnus Nilsson, som är professor i litteraturvetenskap vid Malmö högskola.

TEXT CURT ISAKSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

lyssna till alla ombord. Ibland kände han sig dock som en förrädare mot sina kamrater, efter att ha klättrat i befälsgraderna.

Matrosen Roland Dal var utledsen på att krypa ner genom trånga manluckor till rengöringen i ballasttankarnas celler, hade mycket svårt för överstyrmannen och knöt näven i ilska. Med ombord på tankbåten fanns också den före detta andre styrmannen Mattsson, som nu tjänstgjorde som matros och irrade runt på däck som en osalig ande.

Sjömännen blev ofta stressade i sin tjänstgöring. Rederiet och i sista hand den svenska lagstiftningen bestämde spelets regler.

Negativ beskrivning av befälen

Ibland sprängde Allansson in korta avsnitt med faktaupplysningar. Han informerade bland annat om kungörelser från början av 1950- och 70-talen, med normer för hytternas storlek. Tankfartygens storlek mångdubblades, men manskapet hade endast rätt till en kvadratmeter fri golvyta i sina hytter.

Allansson betonade att befälen enligt Sjöfartsverkets normer hade rätt till större hytter än manskapet: "Det är inte fråga om olikheter inför lagen utan olikheter förestavade av lagen."

Detta var ett av många teman som uppmärksammades i den debatt som följde efter publiceringen av "Ombordarna".

Anders Lindström har haft en lång

karriär med olika förtroendeuppdrag i Sjöfolksförbundet och var på 1980-talet dess ordförande.

– När jag som ung ombudsman gick ombord på båtarna hade jag ofta med några exemplar av "Ombordarna". Boken diskuterades i mässarna. Ibland skälldes Allansson som kommunist, men många tyckte att han skrev precis som det var. Många av befälen ansåg att beskrivningen av dem var ensidigt negativ, minns Anders Lindström.

Intresset för Allanssons roman spreds i vidare kretsar. Sveriges Radio hakade på, och 1972 gick "Ombordarna" som följetong i P1 på helgerna med Evan Storm som uppläsare.

Citerades i riksdagsdebatt

Romanen inspirerade det politiska arbetet och resulterade i flera motioner i riksdagen. Den före detta sjömannen och mästrolotsen Birger Rosqvist skrev tillsammans med några kollegor en motion, som yrkade på en förändring av normerna för sjömannens hytter.

Motionärerna ansåg att regelverket inte hade hängt med i utvecklingen inom sjöfarten "som möjliggör en bostadsstandard för sjöfolk mera likvärdig den en landanställd har möjlighet att åtnjuta". Det var uppenbart att riksdagsmännen hämtat flera sakuppgifter ur romanen och Allansson nämndes vid namn och citerades.

Professor Magnus Nilsson har grävt djupt i litteraturhistorien för att hitta paralleller till Allanssons roman, där skönlitteraturen påverkar det politiska arbetet.

– Jag tänker på en roman från förra sekelskiftet av den amerikanske författaren Upton Sinclair, som berättar om arbetet i slakterierna i Chicago. En given svensk parallell är Ivar Lo-Johansson och hans skildringar av lantarbetarnas liv, som också satte spår i den offentliga debatten. Men exemplen är alltså lätt räknade, framhåller Magnus Nilsson.

Enligt litteraturvetaren har relationen till facket stor betydelse. Ivar Lo cyklade runt på landsbygden tillsammans med fackets ombudsmän och Ove Allansson skrev regelbundet i fackförbundstidning- en Sjömannen.

– När de skrev på 1930- och 70-talen fanns en nära kontakt mellan fackföreningsrörelsen och politiken och därigenom möjligheten att påverka, säger Magnus Nilsson.

Ledde till ändrade normer

Två sjömän mönstrade av. Den ene skrev reportage och böcker och den andre blev riksdagsman. Författaren gav stoff till den motion som politikern skrev i januari 1973.

Motionen vandrade vidare i beslutsprocessen i riksdagen och hamnade på trafikutskottets bord, där fackförbund och arbetsgivare var remissinstanser.

Maskinbefälsförbundet ansåg att motionen var ”väl befogad” och att ett minimikrav var att det i ”varje rum finns tvättställ med rinnande varmt och kallt vatten”. Sjöfolksförbundet anslöt sig ”helt till motionärernas förslag”.

Redareföreningen yrkade på avslag och motiverade med att rederinäringen var utsatt för internationell konkurrens och att andra länder hade lägre krav på hytternas standard.

Utskottets yttrande blev underlag till en utredning. Riksdagens kvarnar malde vidare, och senare avskaffades de normer för bostadsstandard som särbehandlade befäl och manskap.

– Inom facket skämdes vi för att vi inte klarat av att förändra regelverket för hytternas standard, regler som inte kunde försvaras av någon. Ove Allansson visste vad han skrev om och han lyckades, säger Anders Lindström.

Anklagades för överdrifter

I en efterskrift till en senare upplaga berättade Ove Allansson att romanen ”rönt äran att bli angripen inne i en dyr

och påkostad bok där en tankbåtsresa skildras av en konstnär”. Det var Roland Svensson som publicerade dagboksanteckningar från tankbåten *Sea Serpent* i boken ”Från havet”.

Tonen var helt annorlunda än i romanen. Här fanns inga skarpa motsättningar mellan manskap och befäl och inga mörka beskrivningar av arbetsmiljön eller stressen. Svensson betygsatte ”Ombordarna” och skrev att boken ”skulle ha kunnat bli ett nyttigt bidrag i debatten om samhället till sjöss – om inte överdrifter stört helheten”.

I romanen vilade rederiet som en mörk skugga över manskap och befäl, medan rederiet i Roland Svenssons dagboksanteckningar mer var en garant för modernitet och framtidstro.

I Ove Allanssons skildring av livet ombord på tankbåten plågades de anställda av isolering. Liggetiderna i hamn blev allt kortare och telefonsamtalen hem via radiohytten var kostsamma. Sjömännen seglade på världshaven och hängde inte med i utvecklingen hemma i Sverige. Ove Allansson skickade en tydlig signal inte bara till sjöfolket utan också till politiker och beslutsfattare på landbacken. ”Ombordarna” blev synliga och klev in i den svenska debatten i början av 1970-talet. **CI**



Hon hade inte tbc

”Lungsoten” kallades hon förr – Sveriges äldsta ångbåt. Det var tydligen maskin som lät lite visset. Mot åkomsten ordinerades en ny spis på 40 krafter. Det officiella namnet var och är dock *S/S Fortuna* – efter slumpens och lyckans romerska gudinna. Föga hjälpte det när hon med flaggan i topp gick till botten på Vintergatsfjärden på ett tillfälligt besök. TEXT ARNE SPÅNGBERG FOTO ROLAND WAAX

MOVIKEN FEBRUARI 2016

Den 157 år gamla damen är också Sveriges förmodligen enda bogserare som burit storsegel och mesan. Med vind i seglen ökades farten med hela en knop. För påhittet stod befälhavaren Lindström, som förmodligen ville spara på bränslet.

Fortuna är ursprungligen en brittisk historia och, som det sägs, en ”typisk representant för den engelska bogserarbåtstypen”, vilken ska kännetecknas av långa raka linjer.

Hon byggdes alltså i England och levererades i delar till Engelska bolaget i Hudiksvall med de brittiska skonarna *Götha* och *Catharina* sommaren 1857.

Hon monterades ihop i Hamre i Forsa innan hon gick av stapeln som *Fortuna*.

Första man på bryggan var kapten C.W. Dickson. I maskin tog C.E. Dahlberg plats och hand om *Fortunas* tio hästars högttrycksmaskin. Hon sattes i arbete som främst dragare av virkespråmar på sjön Dellen mellan ångsågen och järnvägsstationen i Forsa.

Om sjön Dellen kan förresten sägas att det är en av världens bäst bevarade meteoritkratrar. Sjön bildades nämligen för 90 miljoner år sedan då en meteorit med diametern 1,2 kilometer dundrade ned i området.

Fortuna fick senare tjänst som bogserare åt Håstaholmens sågverk men fick då

problem med att vända i kanalen. Problemet löstes genom att kapa hennes skrov tre meter. I samma veva byttes maskin.

Några år senare, sommaren 1880, gick den stympade bogseraren på en grynnan i Vintergatsfjärden och sprang läck. Inget gick att göra åt saken. Damen vattenfylldes och sjönk snabbt. Manskaper räddades dock, och *Fortuna* bärgades med hjälp av två pråmar som vaggade upp henne med hjälp av kättingar.

År 1915 fick hon sin nya snabba maskin från C.J. Wennberg, vilken hon har kvar än i dag. Hon blev då av med sin hosta och fick i stället smeknamnet ”Fort unna” (”fort undan” på hälsingemål).

Gynnades av konjunkturen

Trävaruindustrin var nu inne i ett expansivt skede. En ny såg byggdes vid kusten, och kreativa idéer behövdes för att klara transporter av virket. En av dem var att parkera fartyg på redan ute på kusten och sedan lasta dem med hjälp av takpråmar. Man behövde då också ett antal små bogserare.

Fortuna tjänstgjorde som bogserare till 1961 och räddades till eftervärlden av Lasse Hamrin och Rune Strömbom, som gav *Fortuna* ett hem och den ansiktslyftning hon var i behov av. År 1999 köpte Stiftelsen Hudiksvalls Bruksminnen båten som har hemmahamn i f d bruksorten Moviken – strax nordväst om Glada Hudik.

Erik Holm, 79, är stiftelsens båtansvarige och full av beundran för den gamla bogseraren.

– Hon är snygg med sina långa linjer, och man kan ju tänka sig hennes profil med originallängden, säger han och berömmar också hennes sätt att ta motsjö. På grund av att hon är så smal, stävar hon genom sjöarna som en kniv. Å andra sidan blir hon aningen rank i kraftiga sidvindar.

Sällsynt kompetens

Erik berättar att *Fortuna* legat vid kaj de senaste två åren, främst för att stiftelsen saknar kompetent folk för driften:

– Vi letar med ljus och lykta efter såväl en chief som en befälhavare med lämplig kompetens. De växer inte på träd de här ångbåtsherrarna. Målet är dock att *Fortuna* ska ut till sjöss så fort som möjligt. **A S**



S/S FORTUNA – SVERIGES ÄLDSTA ÅNGBÅT I DRIFT

Byggd 1857

Skrov Järn

Längd 16,16 m

Bredd 3,36 m

Djupgående 1,79 m

Deplacement 1 790 gt

Maskin Kompound från Wennbergs
Mekaniska Verkstad

Marschfart 8 knop

Panna VEÅ Univex 6H13

Antal
passagerare 12

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Livräddande insats efter fartygskollision

Tre Maröbor lyckades tillsammans rädda de nödställda efter kollisionen mellan Viking Grace och en taxibåt på påskafton 2014. I följd belönade Sjömanshusstiftelsen deras snabba och resoluta agerande med 15 000 kronor, men även öns samfällighetsförening förärades 5 000 kronor.

De täta dimbankar som legat över Furusundsleden under morgonen börjar lättas. Cecilia Mohammar berättar hur hon står utanför sitt sommarhus på Marö och njuter av utsikten när hon ser Finlandsfärjan Viking Grace komma glidandes över det stilla vattnet. Plötsligt får hon syn på en mindre båt på rak kollisionkurs med färjan. Hon hinner tänka att det där kan aldrig sluta bra; sedan smäller det. En granne, Håkan Söderlund, kommer springande. Tillsammans ser de hur sjötaxin fastnar i fören på färjan och släpas med ett kort stycke innan den släpper och försvinner ner i djupet.

– Håkan är polis och reagerar blixtnabbt. Han springer bort till en annan granne, Mårten Hallén, som är den enda på vår sida ön som hunnit få sin båt i sjön, säger Cecilia.

”Bilderna av den jättestora färjan som körde rakt in i den lilla båten var väldigt stark.”

Medan Cecilia med skakiga händer ringer Räddningstjänsten, beger sig männen ut till haveristen. Tre personer, taxibåtsföraren och två passagerare, ligger i det fyrgradiga vattnet. Mårten och Håkan lyckas få upp dem i snurran och kör in dem till land där Cecilia väntar med ett stort antal öbor som också hört smällen.

– Då var det väldigt nervöst, säger Cecilia. Jag hade katastroftankar och förstod att det kunde ha gått hur illa som helst. Bilderna



Cecilia Mohammar flankerad av Håkan Söderlund tv och Mårten Hallén th.

av den jättestora färjan som körde rakt in i den lilla båten var väldigt stark.

Men på något mirakulöst sätt hade de tre i taxibåten klarat sig utan allvarligare skador. De var förstas chockade och kraftigt nerkylda, men mådde i övrigt bra. Man tog med dem in till Cecilia. En annan granne, som är sjuksköterska, tog kommandot över situationen till dess att Sjöräddningen kom på plats.

– Det var en väldigt stark uppslutning från hela ön och därför blev jag särskild glad och stolt över att även Marös samfällighetsförening fick en belöning av Sjömanshusstiftelsen. Vi har pratat om att använda pengarna till något som har med sjösäkerhet att göra. Kanske kommer vi att bjuda ut någon från Sjöräddnings-sällskapet i samband med vår årliga brandövning.



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSBUS

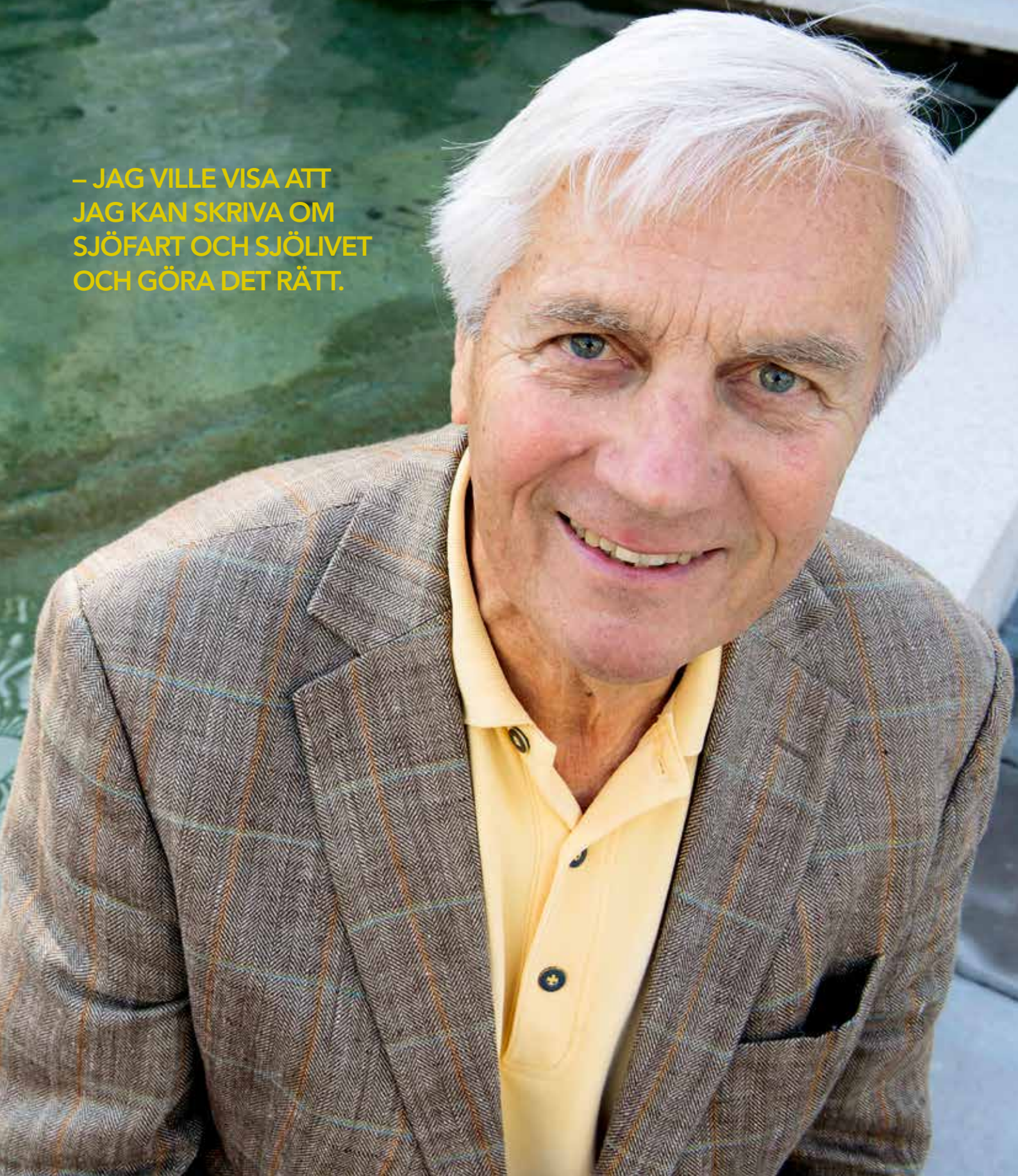
Belöning 2017

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivselen ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det.

Förslaget skall vara oss tillhanda senast 30 oktober.

Läs mer om vår belöningsverksamhet på www.sjomanshus.se.

– JAG VILLE VISA ATT
JAG KAN SKRIVA OM
SJÖFART OCH SJÖLIVET
OCH GÖRA DET RÄTT.



STYRMAN SOM SKRIVIT NIO ROMANER

Trots sin bakgrund som sjöbefäl, med examen i Stockholm 1963, är det först i sin åttonde roman som författaren Anders Ekberg skriver med ett marint tema.

TEXT CLAES HINDENFELT / FRILANSARNA FOTO URBAN NILSSON

VÄXJÖ MARS 2016

Att det dröjde, och inte var självklart att skriva om sjöfart, har flera motiv. Men i boken "Från ett krig" såg han möjligheten att dels berätta en inte så känd historia om sjötrafiken mellan Tyskland och Sverige under andra världskriget, dels att skriva om sjöfart och sjöliv. Romanen handlar om det svenska fartyget *Minna III*, som står hårt på grund vid Nordsjökusten med tyskt kol på väg till Kalmar 1942.

– Jag ville visa att jag kan skriva om sjöfart och sjölivet och göra det rätt. Många som skriver gör säkert sitt bästa, men det lyser igenom att de inte har riktig koll eller kan terminologin, säger Anders Ekberg, nyfiken och författande pensionär med ett långt och innehållsrikt liv som inspiration.

Född 1939 och årsbarn med andra världskriget växte Anders Ekberg upp i Bromma, med ett möjligt fragment av ett flyglarm som enda minne av kriget.

Seglade i ett och samma rederi

Den obrutna horisont havet lockar med blev starten på sjömanslivet, med en karriär från däck upp på bryggan via jungman, matros, båtsman, Sjöbefälsskolan i Stockholm med examen 1963 och en kikare i premium från Broströms Rederi. Det ledde till Brodins Rederi, med ursprung i Gävle och senare till Rederi AB Disa (Erik Brodin) i Stockholm. Han avslutade karriären som överstyrman på bulkfartyget *Anna Brodin* på 16 000 ton från Öresundsvarvet i Landskrona, där alla Brodins fartyg byggdes.

– Jag seglade enbart i Brodin-rederiets båtar. Det var ett välskött familjerederi som var stort före och under kriget och fram till 60-talet med linjetrafik mellan Syd- och

Nordamerika. Hela deras flotta var i princip utesejare. Med *Anna Brodin* har jag kört kol från Baltimore till Hamburg och vete från Argentina till Italien. Där omvandlades detta argentinska vete snabbt och enkelt till äkta italienskt durumvete. Så kan det gå, berättar Anders Ekberg.

Ett vanligt skäl att gå i land

I slutet av 60-talet började handelsflottan krympa, liksom antalet möjliga jobb att söka. Det tillsammans med ett erbjudande om en chefsutbildning, och ett än viktigare val mellan te med en blåögd kvinna från Småland eller en rom och cola med en brunögd kvinna annorstädes, gjorde att Anders gick i land 1966 efter en kort men bra karriär som sjöbefäl.

Det blev te med Birgitta från Kalmar, chefsutbildning och flytt från Stockholm till Växjö 1969 med familjeliv och arbete som budgetchef på Kronobergs landsting i 30 år. Tillsammans fick de dottern Elisabet, som bor i Stockholm med sina två barn 17 och 19 år, och första veckan i juni planerar Anders och Birgitta att fira guldbryllöp.

Från byråkratspråk till skönlitteratur

När han slutade på landstinget, lämnade han efter sig metervis med egenhändigt producerade texter på ett mer eller mindre enkelt byråkratspråk. Protokoll, memorior, föredragningslistor, stiftelseurkunder, utredningar, avslag med mera. Skrivandet har med andra ord alltid funnits, även om det skulle dröja innan den första skönlitterära boken var klar i december 2013. Däremellan läste han historia, ekonomisk historia, litteraturvetenskap på Växjö dåvarande högskola samt konst- och bildvetenskap.

– Jag laddade tungt och gick även en

kurs i kreativt skrivande. När jag gick på en bokmessa i Växjö, som skulle presentera nya författare, förstod jag att de var mina gamla kurskamrater. "Men vadå, kan dom kan jag". Jag visste att jag skrev bättre än dem, eftersom vi läst varandras texter på kursen. Då öppnades ett flöde, och sedan dess har det blivit åtta romaner, med en nionde på korrekturläsning, säger Anders Ekberg.

Uppskattade sjöbefälsutbildningen

Merparten av böckerna kretsar kring människor och relationer i något avseende. Med sin bakgrund som sjöbefäl och chef har tusentals människor passerat revy i hans liv. Dessa dyker ständigt upp i skrivandeprocessen, vilket är spännande och blir ingredienser i författandet.

– Befälsutbildningen var väldigt bra och allsidig, dels en teoretisk del med bland annat matematik och trigonometri, dels med ledarskapet. Att vi fick lära oss att utveckla det, att vara kyliga, göra bedömningar, ta ställning och våga fatta beslut som ofta berörde andra människor. "Nu gör vi så här, och går vidare". Det har jag haft stor nytta av i livet. En period hade jag 2 500 underställda, då måste man veta vad man pratar om, vara tydlig med det, och lämna klara besked, säger Anders Ekberg.

Behovet av sjömansliv stod ångbåten *Tor* för under 21 somrar med Anders som befälhavare på Helgasjön i Småland. Närheten till havet fick en skonarriggad Opal 46:a bistå med fram till att följderna av en trafikolycka omöjliggjorde all segling. Idag är huset i Växjö och en sommarstuga på Öland fasta hållpunkter i vardagen liksom hans författarskap. Från idé till färdigt manus brukar det ta ett par månader.

– Jag har inget synopsis, inga ledord eller liknande när jag börjar med en ny bok, allt finns i huvudet och kommer ut genom fingrarna in i dator ganska motståndslöst. Men så har jag laddat ett helt liv och har en hel del att ta av, och det finns fortfarande mycket att berätta om vår verklighet och historia i genren skönlitteratur, säger Anders Ekberg. **C H**

KOMPLICERAD BRAND

I SB nr 1/2015 stod ett reportage om en komplicerad brand i Irländska sjön 2010. Här inleder vi en återgivning av brittiska haverikommissionens rapport. ÖVERSÄTTNING BENKT LUNDGREN

FALMOUTH FEBRUARI 2010

Klockan 19:13 den 2 februari 2010 utbröt en brand i hjälpkärran ombord i Bahamasregistrerade ro-ro-färjan *Oscar Wilde*. Brandförloppet beskrevs i SB nr 1/2015.

Färjan hade just avseglat från Falmouth i södra England efter sin årliga dockning. Brandhärden var vid hjälpkärrans bränslepumpar, och branden spreds snabbt i rummet. Den släcktes slutligen av besättningen 21:00. Inga passagerare fanns ombord, och ingen i besättningen skadades. Emellertid medförde branden att det blev strömlöst i fartyget, vilket gjorde att det måste bogseras tillbaka till Falmouth för reparationer.

Under brandbekämpningen aktiverades det fasta brandsläckningssystemet samt hög- och lågtrycks skumsläcksystem, men utan att branden släcktes. En ytterligare brand bröt ut på däck ovanför hjälpkärrans motorrum som spred rök till angränsande utrymmen, inklusive kontrollrummet och avlägsnare passagerarutrymmen.

Slutsatser

Utän tvekan bröt den första branden ut, när olja läckte och kom i kontakt med en exponerad het yta på intilliggande hjälpkärra.

Branden på durken intill den hydrauliska vt-dörren nummer 2 och branden i korridoren utanför kontrollrummet var sekundära. De orsakades tämligen säkert av olja som läckte ner på durken från bränslemodulen och hettan från hjälpkärrans motorrum genom däck till el-kablarna ovanför däck 2.

Det är troligt att fel sorts överströmningssystem snarare än enbart packningen hade satts in vid underhåll eller översyn sedan fartyget satts i trafik. De förra var inställda för högt för att effektivt styra det önskade bränsletrycket, och de senare (som var minst 10 år gamla) var gjorda av EPDM-gummi som är olämpligt i bränslesystemet.

Det är möjligt att aggressiva tillsatser som är vanliga i lågsavvliga bränslen förstärkte nedbrytningen av packningen, tillsammans med mer frekventa temperaturförändringar.

Enligt informella rapporter har fel i bränslesystemet och maskinkomponenterna blivit vanligare efter att de nya reglerna om lägre svavelhalt introducerades.

Bränsleskiftesproceduren

Under driften med marin gasolja var konfigureringen av hjälpkärrans bränslesystem i *Oscar Wilde* inte överensstämmande med systemtillverkarens specifikationer och var inte säkert. Isoleringen av servicetankens returledning medförde att den automatiska tryckregleringen förlorades. I stället styrdes systemets tryck av hjälpkärrans behov av bränsle. När kraftbehovet var stort, föll bränsletrycket i tanken. Omvänt, när kraftbehovet sjönk ökade bränsletrycket. För att minska risken för övertryck i systemet, justerade besättningen matarpumpens överströmningssystem under den nivå tillverkaren rekommenderade, men detta skulle inte ha förhindrat övertryck i systemet i perioder av skiftande elbehov – eller vid förväntad högre temperatur i bränslet vid skifte till tjockolja.

Vid avgång från kaj var behovet av elkraft stort, vilket orsakade minskat tryck i hjälpkärrans bränslesystem, som i sin tur



Hjälpmaskinens utsida efter branden.

startade ett larm och stand by-pumpen. TCH startade den andra bränslematarpumpen för att öka trycket i systemet. Emellertid minskade under gång fartygets elektriska behov, varvid trycket i mix-tanken ökade. När ventilerna V66 och V68 stängdes vid skifte från marin gasolja till tjockolja, kunde inte den ventil som reglerar övertrycket hindra att trycket i mix-tanken ökade. Den höjda temperaturen i blandningscisternen när tjockoljan kom in i systemet skulle också resultera i ett motsvarande ökat tryck som bidrog till att packningen blåste.

Osäkerheten om avgångstid gjorde att fartyget fortsatte med marin gasolja i stället för tjockolja. Det fanns inte tid att skifta till tjockolja före avgången, och försök att skifta gjordes under manövern ut från kaj. Det hade varit lämpligare att vänta med skiftet tills fartyget befann sig i mer öppet vatten.

Övertrycket i returledningen till marina gasoljans servicetank begränsades till att förhindra att tjockolja trängde in i och förorenade lågsavvligt destillat vid skifte mellan dem. Fastän förorening också kunde hindras genom att släppa tillbaka en viss mängd marin gasolja till tjockoljans servicetank efter varje skifte, skulle gasoljans förhållandevis högre pris tala emot att använda den metoden.

Heta ytor

Överströmningssystemet till bränslepumparna som reglerar trycket hade ingen säkerhetsventil, och fel skulle medföra oljeläckage under tryck. Bränslemodulen hade också många andra potentiella källor till läckage. Den varma ytan på hjälpkärra nr 3 var inte helt isolerad eller avskärmd. Det förhållandevis högre pris tala emot att använda den metoden.

Solas föreskriver att det ska finnas möjlighet att stänga både tilllopp och retur från en maskin, då flera maskiner får bränsle från samma tank. Men på grund av sin ålder behövde inte *Oscar Wilde* uppfylla det kravet, så det krävdes en blackout för att få stopp på bränsletillförseln till hjälpkärrorna och bränslemodulen under branden.

Trots att hjälpkärrorna stoppades cirka

fyra minuter efter att branden utbrutit, gick det 13 minuter innan snabbstängningsventilerna utlöstes för att isolera tjockoljetanken från bränslemodulen. Emellertid, när den ventil som ska reglera övertrycket stod öppen till blandningstanken, så skulle kvarvarande bränsle eller bränsle i retur till tanken ha fortsatt att underhålla branden – troligen efter att hifogsystemet utlösts.

Nödstängning av brandspjällen för tilloppluft till hjälpmotorrummet och avstängning av maskinutrymmenas ventilationsfläkt minskade visserligen mycket av syretillförseln till branden. Men när safety officer öppnade vt-dörr 3, drog ett korsdrag från bildäck genom hjälpkärrutrymmet. Det öppna bildäckets brandspjäll förstärkte ytterligare draget genom utrymmet. Det dämpade visserligen rök-tillförseln, men genom att ventilationen ökade innan rummet var helt nedkyllt, bidrog det också till att branden flammade upp på nytt.

Efter återantändningen spreds röken snabbt till utrymmena på däck 2 och passagerarnas uppehållsutrymmen på däck 8, därför att de berörda brandspjällen inte hade stängts. Evakueringen av det rökfyllda kontrollrummet och intilliggande utrymmen påverkade negativt Solas22-regeln för övervakning av maskineri och maskinutrustning vid brand, varför branden spreds utanför maskinrummet. Dessutom visste inte besättningen

var nödstängningen av brandspjällen fanns, och inga instruktioner hade gjorts om stängningen av ventilationen.

Den ursprungliga brandskyddsplanen för fartyget krävde ingen värmeisolering för gränsytan mellan maskinrummet och korridoren utanför kontrollrummet. Flera utrymmen hade fått felaktig klassning vid bygget. Den sekundära branden hade otvivelaktigt förhindrats, om A-60 värmeisolering hade funnits i hjälpmaskinrummet.

Hifogsystem

De relativt begränsade skadorna på hjälpkärra nr 3 indikerar att även om vattendimma bildades, var den inte optimal och bekämpade eller omslöt inte ursprungsbranden effektivt. Den 2FI som arbetade med hifogsystemet vid avgången återställde antagligen inte systemet till automatläge; det aktiverades manuellt när TCH återvände till kontrollrummet.

Det finns starka tecken på att utlösningen av vattendimma till maskinrummet avbröts i inledningen av branden. Styrbords maskinrum och casingsektion skulle ha aktiverats automatiskt, och bords maskinrumsventil opererades manuellt genom brytaren i huvudmaskinrummet. Emellertid, när den extra 2FI återvände till kontrollrummet fann han att fjärrutlösningsskärmen indikerade att bara casingsektionens kontrollventil var öppen. Det kan ha haft flera orsaker; det tillfälliga

elavbrottet till sektionens magnetventil under blackout, trots backup från ett 24 volts batteri; oavsiktlig manuell stängning av ventiler under försök att aktivera systemet; och/eller effekter av brandskador på manöverkretsarna. Tillverkarens undersökning efter branden visade också att styrbords hjälpmaskinrumssektionens magnetventil hade brunnit.

Systemets operativa period var kortare än sin ursprungsdesign och möjligen under Solas minimum på 20 minuter. Gastuberna hade fyllts med kväve till 200 bar under dockningen, men utlösningssprov och underhåll hade gjorts före avgång. Vidare hade cylindern där en säkerhetsventil saknades utsatts för övertryck under återuppladdningen. Det är okänt vilket cylindertryck som rådde när 2FI slutade sitt pass.

Försök utförda 11 maj 2010 visade klart att vattendimtäckningen över bränslemodulen var mindre täckande än den som fanns för hjälpmotorerna, och det fanns en "blind fläck" rakt ovanför brandhärden. Detta styrks av skadorna på elkablarna i däckhöjd ovanför vattendimmutstyckena.

Besättningen kan ha varit medveten om problemen med systemet under dockningen, eftersom 2FI sändes ut för att kontrollera funktionen.

Fortsättning följer i nästa nummer. Originalartikeln var införd i Marine Engineers Review april 2014.

Mobbning ledde till självmord av befälselev

Befälseleven Akhona Gevezas död i ett brittiskflaggat fartyg 2010 har bidragit till globala riktlinjer för hur mobbning och trakasserier ombord ska bekämpas. Ett 16-sidigt dokument har utarbetats av ITF och internationella redarorganisationen ICS och offentliggjordes vid ett ILO-möte i Geneve i februari om MLC. I dokumentet beskrivs vad mobbning innebär och vad rederier, ombordanställda och deras fackliga organisationer ska göra för att agera efter alla anmälningar om mobbning och trakasserier. Det är mycket viktigt att agera snabbt, och det gäller även när trakasserier görs på internet.

– Vi hoppas ILO kan besluta om tillägg till MLC utifrån riktlinjerna, säger Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson.

ITF:s generalsekreterare Steve Cotton påpekar att trakasserier är extra allvarliga till sjöss, där den utsatta befinner sig hundratals mil hemifrån och kan känna sig ensam och isolerad. (TELEGRAPH)

Befälsfack stöder program för offshore

Storbritanniens premiärminister David Cameron har föreslagit ett stödpaket till olje- och gasindustrin i Nordsjön. Paketet kostar uppemot 250 miljoner pund (3 miljarder kronor). Det innefattar bland annat inrättandet av ett nytt olje- och gas-teknologicerter i Aberdeen, som ska understödja forskning om innovation och diversifiering i offshoresektorn.

Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson välkomnar utspillet.

– Det är skönt att se att krisen i offshoresektorn har erkänts på den högsta politiska nivån, säger han. Vi har sett hundratals jobb försvinna från supplyflottan, vilket är ett stort hot mot de mål som satts upp i regeringens studie för maritim tillväxt.

Samtidigt är såväl Nautilus som andra fackförbund och företag inom offshoresektorn oroliga för om stödpaketet är tillräckligt. Det sjunkande råoljepriset kommer att ha långvariga följder för branschen. (TELEGRAPH)

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

Vecka	Pris
1-16	3 500 kr
17-49	2 000 kr
50-52	3 500 kr



TORREVIEJA, SPANIEN

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.

Vecka	Övervåning	Undervåning
1-15	3 150 kr*	2 850 kr*
16-40	4 650 kr*	4 150 kr*
41-52	3 150 kr*	2 850 kr*
	*inkl städning	*inkl städning



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 övernattningslägenheten i Stockholm, skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningsdatum 15/9.



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

På Kamrerarvägen 10-12 i Hägersten i sydvästra Stockholm finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det fem sängplatser.

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

	Rabatt	Ej rabatt
Weekend 2 nätter	750 kr	1 000 kr
Dygn söndag–torsdag	500 kr	750 kr
Vecka max 7 nätter	1 750 kr	2 500 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, 08-518 356 55 eller använd blanketten på sidan 35.

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@sjobefal.se och meddela detta! Medlemmar som anmält e-postadressen till medlemsregistret får det automatiskt. Sådan anmälan görs också via mejl till sbf@sjobefal.se eller på telefon 08-518 356 00.

Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Verkställande direktör

Mats Jäderland

08-518 356 10, 072-566 65 13

Sjöbefälsföreningen – O

Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss – 08-518 356 25

Mats Johansson – 08-518 356 40

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Margaretha Norling – 08-518 356 90

Caroline Sjöblom – 08-518 356 97

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Mariette Grankull – 08-518 356 70

Sherly Joseph – 08-518 356 75

Elaine Estrela Lokka – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Wavelink Försäkringsförmedlare

– www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

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@sjobefal.se!

Klubbstyrelse i DG

Sjöbefälsföreningens klubb i Destination Gotland har på sitt årsmöte valt nedanstående styrelse.

Ordförande	Annelie Hamberg
Vice ordförande	Reine Pettersson Ingela Örnberg
Kassör	Alex Thelin
Sekreterare	Johan Larsson
Ledamot	Magnus Westberg Daniel Svensson
Revisor	Håkan Ottosson Hamid Bani Shoraka

Riktlinjer mot fatigue

IMO arbetar med frågan om riktlinjer för att hindra uttröttade sjömän vid vakt, på engelska fatigue. Förslag till reviderade texter lades fram vid möte med underkommittén HETW i februari, med målet att fatta beslut i slutet av året.

Från fackligt håll uttrycks tvivel på att förslagen är tillräckligt effektiva och att skarpare skrivningar behövs.

Inriktningen är att använda riskbaserad teknik för att bedöma graden av uttröttningsrisk på alla nivåer. Australien har föreslagit ett system för uttröttningsrisk inom ISM-koden, kallat FRMS (fatigue risk management system).

Allan Graveson, denna gång som representant för befälhavarorganisationen Ifsma, sa vid mötet att det behövs mer tvingande regler i frågan.

– Uttröttningshindrar befälhavare och deras besättningar från att fullt ut använda sin professionella potential, sa han. Denna potential behövs extra mycket idag inom sjöfarten, med minskade besättningar. (TELEGRAPH)

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

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

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 Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.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 Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.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

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Jörgen Karlsson (kont p), tel 0733-32 25 01
e-post jorgen.karlsson@affarsverket.se

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 HH FERRIES HELSINGBORG

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

Jonas Lagerbäck,
tel 0768-63 92 76, e-post jonas_lagerback@yahoo.se

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kont p), Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kont p), Fleringe Hau 647, 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

FLOATEL ENDURANCE

Micael Larsson
e-post sbfendurance@gmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Anders Uller
e-post sbfsuperior@gmail.com

FLOATEL VICTORY

Patrik Sundquist
e-post sbfvictory@gmail.com

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

GOTA NETSS

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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSEBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

Mattias Peterson, Vintergatan 6, 393 51 KALMAR
tel 0480-41 19 24, 0703-59 96 81, e-post choff@ib-oden.se

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

Sandro Chiesi, tel 031-360 12 04, 0707-67 14 53
e-post Alessandro.chiesi.nautica@stenaline.com
sandrochiesi@hotmail.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

Jesper Löngren (kont p), Snödropsgränd 6, 194 68 UPPLANDS VÄS-
BY, tel 0734-42 44 53, e-post jesper.longren@gmail.com

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Johan Sjöstrand, Djurängsvägen 72B, 393 54 KALMAR
tel 0705-73 90 80, e-post j.sjostrand@me.com

Hjälp oss att rädda dig.

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



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



Modul	Pris SEK inkl moms och frakt	Antal
1 The Scania Engine (Function Description)	100	—
2 Successful Test of the First K98MC Engine at Hyundai Heavy Industries	100	—
3 Overhaul of Exhaust Valve	100	—
4 The Loss of the OBO-carrier Derbyshire	100	—
5 Building the Largest Common-Rail Engines	100	—
6 Shuttle Tanker Navion Britannia	100	—
7 Shuttle Tanker Propulsion	100	—
8 Overhaul of Piston with Rod and Stuffing Box	100	—
9 Common Rail at Sea: The Sulzer RT-flex Engine	100	—
10 The Intelligent Engine: Development Status and Prospects (MAN B&W)	100	—
Paketpris Modul 1-10	800	—
Grammar Adjectives and Adverbs	80	—
Grammar Prepositions	80	—
Grammar Subject-Verb Agreement	80	—
Paketpris Grammar modul	200	—
Formal Letters, Resumés and Curricula Vitae	50	—
One Hundred and Eighty-Seven Illustrated Tools	150	—
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 08-518 356 50

E-post accounting@sjobefal.se

Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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, söka medlemslån m m. Avgift är 274 kronor per månad.

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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 och söka medlemslån. Avgift för närvarande 67 kronor per månad.

PASSIVT MEDLEMSKAP

– man är 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. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Man har rätt att teckna försäkringar. Ingen medlemsavgift erläggs.

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-518 356 00

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Inbetalningskort

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namn-teckning



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

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



Svart ryggsäck

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



Svart mössa

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

Svart Keps

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

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