

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 4 JUNI 2014 ÅRGÅNG 3

SVARTA HAVET GÖR SKÄL FÖR SITT NAMN
Mycket att göra för ukrainsk ITF-inspektör

ARBETSMILJÖN
viktigt ämne på belöningsdagen

STCW MANILA
is valid from 2017

SKÄRGÅRDSAVTALET

BERÖRDA MEDLEMMAR KRITISERAR UPPGÖRELSEN – VD SVARAR



Svart på vitt om sjöfarten

JUNI

För alla som sett på sjöfarten som endast en transportmetod kommer rapporten från tankesmedjan Oxford Economics (publicerad av Sveriges Redareförening) om det ekonomiska värdet av EU:s sjöfartsnäring att bli en tankeställare. Här görs nämligen en grundlig genomgång av sjöfartsnäringens ekonomiska betydelse för länderna inom EU. Den slutsats man kan dra är att det vore vansinne om EU-länderna gav upp denna industri och tillät en sjöfart helt byggd på lågkostnadsalternativen från länder utanför EU. Samtidigt är det anmärkningsvärt hur Sverige kommit på efterkälken inom EU-familjen.

Låt oss börja med några grundfakta. För att kunna jämföra olika näringsgrenars betydelse för samhällsekonomin måste man först bestämma vad som skall mätas. I rapporten från Oxford Economics tittar man på tillskottet till bruttonationsprodukten, antal anställda och slutligen vilka skatteintäkter som branschen ger. Vad först gäller BNP-tillskottet har detta ökat mellan 2004 och 2012 med 18 procent till 56 miljarder euro. Räknat per anställd innebär det att sjöfartsnäringen bidrar med 88 000 euro (att jämföra med lufttransporter 71 000 euro och landtransporter 44 000 euro). Beträffande antalet anställda så sysselsatte den europeiska sjöfartsnäringen 590 000 personer 2012, att jämföra med flygets 425 000 anställda. EU-ländernas samlade skatteinkomster från sjöfarten är inte några småsummor, närmare bestämt 41 miljarder euro 2012.

Utöver detta så är ju sjöfarten kärnan i ett större maritimt kluster och bidrar därigenom till en större industriutveckling.

Med en sådan potential har EU-länderna naturligtvis insett att sjöfarten måste

INGEN KAN LÄNGRE FÖRNEKA ATT DEN SVENSKA HANDELSFLOTTAN ÄR EN VIKTIG DEL AV SVENSK INDUSTRI OCH ATT DEN MÅSTE GES MÖJLIGHETER ATT TA TILL VARA SIN FULLA POTENTIAL. VAD SOM SAKNAS ÄR DOCK DE KONKRETA BESLUTEN.

få konkurrensvillkor som är likvärdiga med konkurrentländernas. Till exempel införde Tyskland ett sjöfartstöd och ett rederistöd 1999 och har nu en handelsflotta som kan uppskattas till nästan 70 procent större än vad den annars skulle

ha varit. Visserligen införde Sverige rederistödet 2001, men någon tonnageskatt har ännu inte införts. Konsekvenserna av detta drabbar oss nu; under svensk flagg har vi endast 97 fartyg kvar och ställt i relation till världshandelsflottan innebär detta att vi har kvar 0,1 procent som svenskregistrerat tonnage (1980 var motsvarande siffran 1,1 procent).

I "korridorsnacket" inom branschen har under det senaste året då och då hörts ett yttrande, som vi får hoppas är felaktigt. Det har hetat ungefär att när svenska redare flaggar ut är det "oåterkalleligt", "det som en gång flaggats ut kommer aldrig tillbaka" och liknande pessimistiska tongångar. Så är som bekant inte fallet i andra länder. Det mest näraliggande exemplet är Finland, varifrån åtskilliga fartyg flaggades över till Sverige för några år sedan, när finska rederier var missnöjda med det finska tonnageskattesystemet. Sedan detta reformerades har de flesta berörda fartyg "flaggats hem" till det finska registret. Vi ser ingen anledning till varför svenska redare i detta avseende skulle resonera annorlunda än de finska.

Ingen kan längre förneka att den svenska handelsflottan är en viktig del av svensk industri och att den måste ges möjligheter att ta till vara sin fulla potential. Vad som saknas är dock de konkreta besluten. Nu när det finns svart på vitt om sjöfartens ställning vill vi oavsett utgången av riksdagsvalet se en tonnageskatt även i Sverige som kan få de ekonomiska pilarna att peka uppåt precis som i övriga Europa.



10



sjöbefälen Nr 4

04 Fackligt

Referat av föreningsstyrelsesammanträde m m

05 Blockad inte påtryckning

Att strida för kollektivavtal är legitimt, anser AD

06 Dansk fack kräver miljonskadestånd

Vill ha ersättning till gisslantagna sjömän

08 Delade meningar om skärgårdsavtalet

Förhandlingsdelegationen kritiserar uppgörelsen med Almega

10 Arbetsmiljö och säkerhet

Många bidrag till arbetsmiljön belönade av Sjömanshusstiftelsen

12 Reviderad STCW-konvention

Nya kraven träder i kraft årsskiftet 2016/2017

14 Grundstötning och sjöfylleri

Men kaptenen med 1,27 promille friades av tingsrätten

16 Sjöfartsreportage från splittrade Ukraina

ITF-inspektören i Odessa har mycket att göra

22 Metan negativ miljöfaktor i LNG

Naturgasens positiva sidor motverkas av metanutsläpp

23 Myndigheter oense om inspektionskrav

SHK och TSS har delade meningar om krav på timmerlast

24 Organiserad kriminalitet i Östersjösjöfart

Grovt kriminella försöker utnyttja sjöfart i Östersjön

26 Populär maträtt med originellt namn

Ursprunget till ordet lapskojs är höljt i dunkel

28 110-årigt ångfartyg kör passagerartrafik

Boxholm II har kört i Sommen i alla år

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 3 Utgivningsdag 5 juni 2014

Ansvarig utgivare Martin Lindeblad

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

Layout Trydells Tryckeri AB

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Västmannagatan 4

Telefon 08-598 99 085 vx

Telefax 08-651 08 48

E-post sjobefalen@ledarna.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2014

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

Framsidesbild Boxholm II fyller 110 år i år. I slutet av maj blev hon k-märkt av Sjöhistoriska museet. Foto Lars-Gunnar Gustafsson.

TS-kontrollerad upplaga 8 600 ex

MEMLEM AV
**SVERIGES
TIDSKRIFTER**

MANUSSTOPP 2014

Nr 5 – 19/8 **Nr 6** – 23/9 **Nr 7** – 21/10 **Nr 8** – 25/11



16



28

Delaktighet i sjöfartspolitik

Sjöbefälsföreningens styrelse sammanträdde den 13–14 mars 2014 och behandlade bland annat följande.

- **Lagändringar fortsätter diskuteras.** Det gäller tonnageskatt, införandet av MLC i lagstiftningen (sociala avgifterna), utvidgat område för 183-dagarsregeln och utvidgat sjöfartsstöd. MLC-frågan handlar om att finna en lösning för de sjömän som inte omfattas av IT-avtalet och därmed inte får sociala avgifter betalda genom detta. Det utvidgade sjöfartsstödet har efter sammanträdet godkänts av EU-kommissionen och trädde i kraft 1 juni.
- **ITP-Sjö.** Hela hanteringen av pensionsavtalet sköts nu av PRI Pensionsgaranti. Regelverket har skärpts på grund av ett visst överutnyttjande. Avtalet har kommit till för att de som känner sig inte orka jobba fram till 65 ska kunna gå i tidigare pension.
- **Successivt kärvande arbetsmarknad.** Befäl med behörighet klass V (nyexaminerade) får allt svårare att hitta jobb.
- **Diskussion om skärgårdsavtalet.** På detta möte godkändes enhälligt att vd avvisat det ursprungliga medlarbudet och beslötts likaledes enhälligt ge vd fullmakt att säga upp avtalet och varsla om stridsåtgärder. Ledarna hade meddelat att de tyckte SBF skulle ha antagit medlarbudet. (Vid telefonsammanträde ett par veckor senare beslöt styrelsen anta ett nytt medlarbud, se debattartiklar på sidorna 8–9.)
- **Arbetet inom IMO.** FN-organet IMO:s nio undergrupper har slagits samman till sex. SBF har två representanter, som sitter med i ett par av undergrupperna och i ITF:s delegation.
- **Ífsma 40-årsjubilerar.** Befälhavarorganisationen Ífsma får ny president vid generalförsamlingen i juni, då Christer Lindvall avgår efter många år. Han meddelade också att han deltog för sista gången på ett styrelsesammanträde och blev vederbörligen avtackad.
- **Problem på det statliga området.** Sedan SBF-O utslöts ur Saco finns det problem med representationen. Föreningen har svårt att komma till tals inom förhandlingskartellen OFR, som styrs väldigt mycket av Fackförbundet ST. Kansliet ska arbeta vidare med frågan.

”Olycklig skattedom”

Som framgick i förra numret av SB hade de AMPM-anställda sjöbefäl som upptaxerats av Skatteverket ingen framgång i förvaltningsrätten. Upptaxeringen står fast, eftersom även den högre instansen anser att anställningen i AMPM är en skenanställning, medan den verkliga anställningen är i Bermudasföretaget NCL.

SBF:s ombudsman Mikael Huss anser att det är mycket olyckligt att de anställda till och med påförts skattetillägg.

– Skattetillägg kan utdömas, om en enskild uppsåtligt undanhållit skatt, och så är det inte här, säger Mikael. Flera av de drabbade har tidigare varit anställda i Star Cruises som svensk arbetsgivare, och då gällde IT-avtalet. De har handlat i god tro att samma sak gällde för AMPM som arbetsgivare. Man kan inte kräva att en anställd ska undersöka exakt hur ett avtal mellan ett bemanningsbolag och uppdragsgivaren är skrivet.

Domen har överklagats till nästa instans, som är kammarrätten.

Helsingfors tingsrätt utdömer miljonskadestånd

I fjol skrev SB om de sjömän som 2006 sades upp från grekiska Superfast Ferries i samband med att Tallink övertog verksamheten. I mars i fjol fastslog Helsingfors tingsrätt att det just var ett övertagande även i arbetsrättslig mening och att uppsägningarna därför var olagliga. Sedan har var och en av 38 sjömän formulerat ett skadeståndskrav, vilket medfört att ärendet dragit ut på tiden. 15 maj beslöt tingsrätten att Tallinks dotterbolag Baltic SF är skyldigt att betala sammanlagt 2,2 miljoner euro (19,9 miljoner kronor) i skadestånd till de olagligt uppsagda sjömännen.

Det är i dagsläget inte klart om någon av tingsrättsdomarna kommer att överklagas.

Christer Themnér ordförande i Sjömanshusstiftelsen

Sjöbefälsföreningens förre vd Christer Themnér har utsetts till ordförande i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Till vice ordförande valdes Pia Berglund, vd i Sveriges Redareförening. Till ordinarie ledamöter i direktionen valdes Christer Lindvall, Sjöbefälsföreningen-O, Kenny Reinhold, Seko sjöfolk och Bengt Eurén, Sveriges Redareförening.

Martin Lindeblad valdes till suppleant för Christer Themnér, Louise Langley till suppleant för Pia Berglund, Jörgen Lorén till suppleant för Christer Lindvall, Karl-Arne Johansson till suppleant för Kenny Reinhold och Ragnar Johansson till suppleant för Bengt Eurén.

Den nya direktionen arbetar från den 1 maj 2014 och tre år framåt. Se även bild på sidan 11.

Uppskattad ledarkurs

Som ett led i SBF:s arbete för kompetensutveckling av intendenturbefälen har några av medlemmarna gått kursen ”Chefen som coach”, arrangerad av Ledarna. Syftet med kursen är att lära sig inta ett förhållningssätt gentemot medarbetarna som sporrar dessa att utvecklas, kort sagt att vara ”coach”, vilket även utvecklar verksamheten och frigör tid.

Enligt utvärderingen var kursen mycket uppskattad av deltagarna, varför SBF med största sannolikhet kommer att erbjuda kurstillfällen för fler intendenturmedlemmar.

AD SLÅR VAKT OM STREJKRÄTTEN

Från arbetsgivarna och deras sympatisörer har man under senare år alltmer börjat kritisera den s k negativa föreningsrätten. Så har till exempel fackets rätt till blockad angripits med argumentet att det indirekt blir en påtryckning på en arbetsgivare att gå med i en arbetsgivarorganisation!

Arbetsdomstolen (AD) har nu avisat detta resonemang. En blockad för att söka förmå en arbetsgivare att teckna kollektivavtal är inte detsamma som att söka tvinga in honom i en organisation. TEXT STIG GUSTAFSSON

STOCKHOLM MAJ 2014

Bakgrunden till tvisten var en blockad mot ett kollektivavtalslöst företag. Själva problemställningen är ingalunda ny – för alla som arbetar inom sjöfartssektorn är det ett välkänt fenomen – men det nya var att arbetsgivarna åberopade Europa-konventionen om de mänskliga rättigheterna och EU-praxis när man stämde facket till AD.

Upprinnelsen till det hela var en blockad riktad mot ett mindre textilföretag som inte var medlem i någon arbetsgivarorganisation. Enligt svensk lag har en facklig organisation rätt att vidta blockad – rätten att vidta stridsåtgärder är för övrigt skyddad i grundlagen (Regeringsformen 2 kap 17 §). Idag är det dessutom kanske viktigare än tidigare för en arbetsgivare att hans arbetsgivare har kollektivavtal – inte minst på grund av de trygghetsförsäkringar som följer av avtalen. I det aktuella fallet hade de anställda inte heller rätt till övertidsersättning eller ersättning för obekvämt arbetstid.

Laglig konflikt enligt svensk rätt

Både facket och arbetsgivarparten var överens om att blockaden inte stred mot fredsplikten som den är reglerad i medbestämmandelagen (MBL). Istället påstod arbetsgivaren inför AD att blockaden kränkte den negativa föreningsrätten enligt 11 § i den europeiska konventionen om de mänskliga rättigheterna (Europa-konventionen). Med negativ föreningsrätt menas rätten att stå utanför en arbetsgivar- eller facklig organisation. Rätten att tillhöra en sådan organisation kallas för den positiva föreningsrätten.

Arbetsgivaren menade att blockaden syftade till att förmå honom att ansluta sig till en arbetsgivarorganisation och därmed skulle den negativa föreningsrätten vara kränkt. AD konstaterade dock att förbundet, som hade två medlemmar på arbetsplatsen, inte hade krävt att arbetsgivaren skulle gå in som medlem i någon arbetsgivarorganisation utan enbart krävt ett kollektivavtal med arbetsgivaren – ett s k hängavtal. Därmed hade inte heller den negativa föreningsrätten kränkts.

Arbetsgivaren hävdade också att det numera var en allmän rättsgrundsats att det måste finnas en rimlig proportionalitet mellan de åtgärder som en part vidtar och de syften som ska främjas med stridsåtgärden. Blockaden var enligt arbetsgivaren en alltför kraftfull åtgärd att ta till för att få ett avtal till stånd på en arbetsplats, där det bara fanns två fackligt anslutna medlemmar. Men AD konstaterade att någon sådan rättsgrundsats inte gäller i Sverige.

I exempelvis Tyskland tillämpas dock den s k proportionalitetsprincipen. Även

EU-domstolen tillämpar en sådan princip. Mot denna bakgrund är det därför särskilt viktigt att notera att AD upprätthåller den svenska modellen, som innebär att det inte finns några liknande inskränkningar i strejkrätten.

AD fann alltså att Europarätten i detta fall inte begränsar den svenska strejkrätten och förklarade att blockaden inte stred mot gällande svensk rätt.

Facket ointresserat av EU-reglering

Från den fackliga sidan är vi inte intresserade av att EU reglerar den svenska modellen. Försök har gjorts i olika sammanhang, bland annat inför en regeringskonferens om EU:s framtid och i ett förslag från EU-kommissionen från slutet av 1990-talet. En sådan harmonisering av stridsrätten skulle innebära att den tyska och EU-rättsliga modellen skulle bli gällande lag även i Sverige.

Den starkt ifrågasatta Laval- domen från 2007 – som jag kritiserat i flera artiklar i SB – innebär dock att rätten inskränks för fackliga organisationer att vidta stridsåtgärder för att få till stånd kollektivavtal med en **utländsk** arbetsgivare som vill utföra arbete i Sverige med egen arbetskraft. Detta trots att det strider mot grundläggande fackliga rättigheter som är fastlagda i olika ILO-konventioner – främst konvention 87 som skyddar rätten till fackliga stridsåtgärder. Från både den svenska och europeiska fackföreningsrörelsen drivs nu inom EU kravet på ett bindande socialt protokoll – en fråga som det finns anledning att återkomma till. Sociala rättigheter är viktigare än de ekonomiska friheterna på EU:s inre marknad. **S G**



GISSLAN KRÄVER 1,3 MILJ

Søfartens Ledere i Danmark har stämt rederiet Shipcraft för att inte ha betalt full lön till kapten Eddy Lopez och styrman Søren Lyngbjørn för den tid de satt som gisslan i Somalia. Det rör sig om ett samlat belopp på cirka 1,3 miljoner svenska kronor. TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

HELSINGÖR MAJ 2014

När Shipcrafts fartyg *Leopard* seglade genom piratfarliga områden fick sjöfolken dubbel lön. Detta tillägg kallas för "hardshiptillägg" och följs av alla rederier. Søfartens Ledere menar att detta tillägg också ska utbetalas för den tid Eddy Lopez och Søren Lyngbjørn satt fångslade på land i Somalia. Det skulle betyda att de båda befälen fick utbetalt vardera 650 000 svenska kronor. Søfartens Ledere har förhandlat med Shipcraft om detta krav.

– Men rederiet vill inte gå med på detta, säger vd Fritz Ganzhorn i Søfartens Ledere till Sjöbefälen. Rederiet menar att de två befälen inte har seglat under all den tid de har suttit som gisslan.

– Nu blir det arbetsgivarens uppgift att i domstolen förklara hur de resonerar i denna sak. Det finns inga danska juridiska erfarenheter på detta område, men det finns liknande mål som förts i Filippinerna, och där vann sjöfolken mot rederiet. Jag tror vi har goda utsikter att vinna detta mål, menar Fritz Ganzhorn, som hoppas att man med denna sak nu kan sätta punkt för Shipcraft-affären.

Det är ännu inte bestämt när målet ska upp i Helsingörs tingsrätt, men förmodligen blir det någon gång till hösten.

Utbrett fördömande

Det var den 12 januari 2011 som *Leopard* bordades av somaliska pirater. Besättningen, som förutom Eddy Lopez och Søren Lyngbjørn bestod av fyra filippinska sjömän, fördes i land. Först efter 838 dagar släpptes de fria. Det skedde på valborgsmässoafton i följd efter att rederiet hade betalt kaparna 45 miljoner svenska kronor. Lopez och Lyngbjørn har fortfarande fysiska och psykiska men efter den långvariga inspärningen och är fortfarande sjukskrivna.

Såväl rederiförening som fackförening

har skarpt kritiserat Shipcrafts hantering av gisslanaffären. Rederiföreningen av 2010 utslöt för ett år sedan Shipcraft som medlem i föreningen med motiveringen att rederiet inte hade hanterat saken tillfredsställande.

Søfartens Ledere har polisanmält Shipcraft för rederiets agerande – eller brist på agerande – under händelsen. Men polisen i Norsjälland har lagt ner saken, eftersom det inte finns grund i lagstiftningen för att kunna resa åtal, när det gäller hantering av förhandlingsförloppet.

Efter *Leopard*-affären har politikerna i Folketinget ändrat den danska sjömanslagen och bland annat tillfogat att en redare har ansvaret för sin besättning, även när den är tagen som gisslan. Men Fritz Ganzhorn tycker inte att denna ändring är tillräcklig:

– Nu säger lagen att redaren ska ha omsorg för sin besättning, förhandla dem fria och efterleva det som ganska abstrakt kallas för "gott redarbeteende". Men det är fortfarande utan konsekvenser att låta bli. Den nya regeln är inte, som nästan alla andra regler i lagen, straffsanktionerad vid brist på efterlevnad.

Försäkring borde vara obligatorisk

Fritz Ganzhorn argumenterar nu för att man inför en lag som tvingar redaren att teckna en försäkring för sin besättning, en s k "Kidnap & Ransome"-försäkring. Men Shipcraft valde att segla med *Leopard* i piratfarliga farvatten utan försäkring.

– Om Shipcraft hade varit försäkrat skulle det ha varit hjälp att få till verkliga förhandlingar och kapital till en lösesumma. Förhandlingarna kunde ha startat omedelbart och inte först efter ett år och sju månader, säger Fritz Ganzhorn.

Tillsammans med Danmarks Rederiförening och Rederiföreningen av 2010 dryftar nu Søfartens Ledere och andra fackliga organisationer försäkringskonceptet i samband med arbetet med att säkra danska fartyg och deras besättningar mot pirateri. **C K**



STCW Manila is valid from 2017

IMO decided 2010 in Manila about a revised STCW-convention, which therefore is called STCW Manila. These rules have been implemented in national legislation and set the minimum level of all seafarers' training in the member states. Every single seaman must before the 31st of December, 2016 get their certificates of competency and certificates of proficiency updated.

Here we describe the requirements for different categories of officers to obtain a certificate of competency and certificates of proficiency from the 1st of January, 2017 according to STCW Manila:

Nautical officers

The officers who have a valid competence according to previous statutes as ships officers in class I (master certificate) to class VII need:

- A valid Swedish medical certificate that they fulfill the demands for sight and hearing for the rank.
- One year's duty as a maritime officer during the last five years, alternative three months duty during the last six months. The duty shall be on ships in commercial shipping with a size of at least 20 gt.
- A certificate with approved Ecdis-training is needed for duty on Ecdis-approved ships. The officers who lack such a certificate will have a limitation in the certificate of competence, where it appears that it is not valid for duty on ships equipped with Ecdis.

Engineer officers

The officers who have a valid competence according to previous statutes as engineer officers in class I (Marine engineer certificate) to class VII need:

- A valid Swedish medical certificate that they fulfill the demands for sight and hearing for the rank.
- One year's duty as an engineer officer during the last five years, alternative three months duty during the last six months. The duty shall be on ships in professional shipping with an engine power of at least 75 kW. Alternatively

these demands can be replaced with an education, that gives prolonged competence and which is at the most one year old. This requires that the present competence has not been renewed correspondingly.

Special competence

The officers who have a valid special competence according to previous statutes need to fulfill the renewable demands in accordance with the regulations of the Swedish Transport Agency (TSFS 2011:116) and general advice. The relevant special competencies are:

- Oil cargo handling
- Chemical cargo handling
- Gas cargo handling
- Crises handling
- Dangerous cargo
- Commander on fishing vessels
- General radio operator's certificate in GMDSS (GOC)
- Restricted radio operator's certificate in GMDSS (ROC)

For all positions on board, even ratings, there is a rule that separate valid certificates (five years old at the most) will be demanded in accordance with the requirements for the present position beyond a basic certificate. This regards for example basic safety education, rescue boats and survival crafts, advanced fire and more.

If the certificate is older than five years or issued on yellow paper (all new certificates of competency and certificates of proficiency are issued on blue paper), an approved extension course is regularly required. Besides is three months relevant duty at sea demanded during the last five years, alternative that you go

through a new basic course. This can be valid even if the revised STCW-convention has not changed the content of the training.

In some cases it is enough to apply for a new certificate at the Swedish Transport Agency. This is applicable for basic medical care education, certificate for fast boats and certificate for security officer on board (SSO).

Because of STCW Manila there are four new certificates. This regards oil- and chemical cargo handling, gas cargo handling, basic shipping safety training and seafarers with special shipping safety tasks. To obtain these certificates regulation (2011: 1533) about competence for seafarers is valid.

Application for a new certificate and examinations of extension courses to fulfill the demands shall be done in good time.

Application about competence or certificate can most easily be done via the e-service "My pages for seamen". The applicant with a valid competence or certificate will choose the category "renewal". The fee is currently 800 Swedish crowns. New certificates of competency and certificates of proficiency cost 1 000 Swedish crowns.

The seafarers who at the 1st of January, 2017, don't have the certificates of competency or certificates of proficiency demanded for the position, may not serve on board.

Both Filipino and Swedish

Filipino seamen working on Swedish ships first must have their Filipino certificates of competency and certificates of proficiency updated and after that have the certificates endorsed at the Swedish Transport Agency.

This is mainly a translation
of the article on page 12.

Skärgårdsavtalet: Fyra svek – än så länge

Skärgårdsdelegationen i SBF ger här sin syn på avtalet med Almega. De har själva satt rubriken ”Ett osannolikt fackligt äventyr – en berättelse om hur en avtalsrörelse kan sluta när arbetstagarna bara har fiender”.

SKÄRGÅRDEN APRIL 2014

Lagom till påsk år 2013 tecknades ett nytt Skärgårdsavtal mellan Sjöbefälsföreningen och Almega. En konflikt var bara timmar bort, när vi slutligen gick med på medlarnas bud, som enligt oss var i underkant och försämrat med ett av Almega matematiskt felaktigt uträknat straffavdrag på 0,2 procent. Anledningen till att en konflikt så när bröt ut var att Almega till varje pris ville införa individuella inslag på våra löner. Detta sa vi i förhandlingsdelegationen och 100 procent av våra medlemmar nej till. För att blicka Almega gick vi med på att tillsätta en gemensam arbetsgrupp för att fördjupa oss i ämnet individlöner.

I arbetsgruppen satt för sjöbefälens del kanslifunktionärer och två personer från förhandlingsdelegationen. Den leddes av en opartisk ordförande. Ett antal möten hölls från senvären fram till hösten när gruppmötena hastigt och lustigt upphörde och vi stod minst lika långt från varandra som när arbetet inleddes.

Liknande utvärderingar

Trots att arbetsgruppen upphört kom så småningom en utvärdering från Almega och en från Sjöbefälsföreningen. Där kom då något som vi vill kalla för svek nummer 1. Innehållet i vår utvärdering, som skrivits av vd, var i många avseenden svårt att skilja från Almeegas. Utvärderingarna kom tidsmässigt lagom tills det i december var dags för nya avtalsförhandlingar. Almega går på i ullstrumporna och vill återigen absolut införa individuella löner, trots att de nyligen förlorat i ämnet mot Seko Sjöfolk. Vi i delegationen säger fortfarande kraftfullt nej.

Alldeles i början på 2014 får vi i delegationen se ett avtalsförslag från vår vd. Där hade smugit sig in en skrivning med individuella inslag. Detta kallar vi för svek nummer 2. Almega jublar naturligtvis, och när vi framhärdar vårt fortsatta nej blir vi beskyllda att ha vänt 180 grader. Vi i delegationen hade nog haft så spikrak kurs som man bara kan, det var ju vår vd som girade.

Förhandlingarna fortsätter med ibland långa uppehåll under vintern, och uppenbarligen blir vår vd attackerad av Ledarna, som också vill tvinga på oss dessa individlöner. Vart tog demokratin vägen inom den här delen av fackföreningsrörelsen?

Delegationen ställs åt sidan

Så småningom blir vi i delegationen hastigt inkallade till förhandlingar, vi är nu framme i början på april. Vi säger fortfarande blankt nej, medan vår vd sitter och plitar på avtalsförslag med individuella inslag. Förhandlingsdagen avslutas med beskedet att det blir nog inga förhandlingar nästa dag, vilket först hade antytts.

Några dagar senare läser vi ett meddelande från vår vd, där det står skrivet att delegationen ej längre önskar delta i

förhandlingarna. Detta har vi aldrig sagt. Där kom svek nummer 3. Delegationens uppgift togs därefter över av Sjöbefälsföreningens styrelse. Där hade vi vid de första förhandlingstillfällena framgång. Styrelsen gick med klar majoritet på vår linje.

Sedan plötsligt händer det. Vid sista styrelsemötet i april svängde majoriteten över i motsatt riktning. Det är fritt fram för var och en att spekulera i vad som hände innan. Det blev hur som helst svek nummer 4.

Det talades från vissa håll mycket om att värdet av medlarbudet var så bra, att vi därför inte kunde ta en konflikt för en principalsak. Hur ska man då kunna driva frågor om principer när facket kan köpas för en halv procent?

När nya avtalsförhandlingar sätter igång inför år 2016, påstår vår vd att det bara är att förhandla bort individlönerna om det visat sig att systemet ej fungerat. Om vi inte kunde värja oss mot individlönelarna nu, hur i all världen ska vi få bort dem senare? Det kommer att bli svek nummer 5.

Visst är det underbart med demokrati! Bara otroligt trist att den lyste med sin frånvaro under dessa förhandlingar.

SJÖBEFÄLSFÖRENINGENS
FÖRHANDLINGSDELEGATION-SKÄRGÅRD
I FÖRHANDLINGARNA MED ALMEGA
OM ETT NYTT KOLLEKTIVAVTAL

BENGT GOLLUNGBERG
VICTORIA QUIDING
PER WESTERGREN
JONAS LAGERBÄCK
MIKAEL STEIN
HANS ANDERSON

Almega vill sänka lönerna

Ledorden i en fackförening bör vara något i stil med ”för medlemmarna och tillsammans”. Om man som undertecknad anser att det fackliga arbetet bidrar inte bara till medlemmarnas egna fördelar, utan även till en god samhällsutveckling i stort, är det med sorg vi erfar

hur ledningen för Sjöbefälsföreningen så flagrant brutit mot ledordet ”tillsammans”. Vi inom skärgårdstrafiken runt om i landet har ivrigt, unisont och vid ett flertal tillfällen på klubbmöten fört fram som vår bestämda åsikt att individuella löner, det ska vi inte ha.

Likafullt går vår direktör och skriver på ett sådant avtal. Det blir svårt att rekrytera unga välutbildade till facket, när de inser att medlemmarnas åsikter väger så lätt. Som luft.

Och så själva sakfrågan. Vem i hela friden tror att arbetsgivarnas avsikt med den individuella lönesättningen är att höja våra löner? Koskinen kan tala om

sin duktige kock eller skeppare så mycket och länge han vill. Arbetsgivarna vill så klart sänka lönekostnaden. Och den individuella lönesättningen är deras strategi.

Avslutningsvis så är arbetsgivarnas mål att sänka lönekostnaden helt legitim. Det är den rollen en arbetsgivarorganisation har att spela. Deras mål,

märk väl, inte vårt.

Det finns många gemensamma intressen mellan de olika parterna på arbetsmarknaden, särskilt i ett modernt efterindustrisamhälle. Men den individuella lönesättningen är inte ett av dem.

PER FOSSBO, SJÖKAPTEN

Vd svarar: Avtalet antogs i en demokratisk process

Den bistra sanningen vad gäller demokratin är ju att ibland så hamnar man i minoritet. Jag är den förste att beklaga att detta drabbat författarna till debattartikeln ovan, men det är inte korrekt att tala om svek därför att de egna åsikterna inte vunnit gehör i en demokratisk organisation.

Det övergripande målet för Sjöbefälsföreningens löneförhandlingar är att träffa kollektivavtal som skapar system som upplevs som rättvisa och som genererar skäliga lönehöjningar. Vi är en självständig förening som fattar våra egna beslut om prioriteringar m m, men samtidigt är vi anslutna till Ledarna, eftersom vi har samma grundläggande värderingar som Sveriges chefsorganisation Ledarna. Artikelförfattarna har alltså inte beskrivit föreningens plats inom Ledarna på rätt sätt och inte heller hur Ledarna stöder anslutna föreningar. Ledarna har ingen möjlighet att "påtvinga" SBF något i detta sammanhang.

Ligger över övriga arbetsmarknaden

Debattartikeln handlar om 2014 års avtalsförhandlingar på skärgårdsområdet. Förhandlingarna resulterade i ett nytt kollektivavtal för åren 2014–2015 med bibehållna lönetariffer och löneökningar som med nästan en procent överstiger vad övriga arbetsmarknaden erhållit. En nyhet i avtalet är att under 2015 görs ett försök med lönesättning efter lönesamtal. Det är inte fråga om några godtyckligt

satta individuella löner, utan strikta regler, och säkerhetsmekanismer gäller och en återgång till rena tariffer är möjlig. Att artikelförfattarna väljer att inte fästa tilltro till denna s k exit är tydligt, men den är i alla fall en realitet i avtalstexten. Föreningsstyrelsen menade att avtalet var tillräckligt bra för att kunna antas, vilket otvivelaktigt är ett beslut som det enligt föreningens stadgar ankommer på styrelsen att fatta.

Almegas system avvisades

Att artikelförfattarna tycker avtalet är dåligt har jag lite svårt att förstå men får ändå respektera. Att det skulle ha förekommit några svek under förhandlingsprocessen stämmer dock inte. Till att börja med gäller detta artikelförfattarnas kritik mot 2013 års arbetsgruppsrapport. Uppgiften för arbetsgruppen var att beskriva och analysera, inte att förhandla om ett nytt lönesystem. Genom arbetsgruppsarbetet blev det klarlagt att det vår motpart önskade var ett individuellönesystem som innehöll godtycke. I motsats till vad artikelförfattarna skriver framgår tydligt av Sjöbefälsföreningens slutrapport på vilka sätt Almegas individuellöne-

system präglades av godtycke. Något sådant system har heller inte införts på avtalsområdet.

Det avtal som antogs av föreningsstyrelsen tillkom efter medling. I det slutliga medlarbudet hade risken för godtycke minimerats och avtalsvärdet höjts betydligt i ett blandsystem med både tariff och lönesamtal. Förhandlingsdelegationen hade vid det laget emellertid kommit till slutsatsen att medlarbudet av principiella skäl måste förkastas och därför valt att inte delta i slutförhandlingsomgången. Vad de principiella skälen skulle bestå i är dock något svårförståeligt, eftersom föreningen på andra avtalsområden har löner till befälhavare och tekniska chefer som inte bestäms av tariffer.

Fram till den tidpunkt då förhandlingsdelegationen valde att avstå från förhandlingarna var dock, i motsats till vad artikelförfattarna skriver, alla åtgärder förankrade i delegationen.

Kan inte vila på lagrarna

Visst kan man ha olika åsikter om avtalets värde, men som framgår ovan går det inte att påstå att beslutsprocessen kännetecknats av svek. Det viktiga nu är att vi tillsammans arbetar för goda villkor för våra medlemmar, och tyvärr ges ingen tid till att vila på lagrarna bara för att vi lyckats försvara lönenivån för åren 2014 och 2015.

MARTIN LINDEBLAD, VD SBF

Arbetsmiljön centralt ämne

Mycket av Sjömanshusstiftelsens årliga belöningsdag handlade om arbetsmiljön i vid bemärkelse. Alla innovationer som förbättrar säkerheten gynnar även arbetsmiljön, och dessutom fick två rederier och ett fartyg hedersomnämning för gott arbete på detta område.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

STOCKHOLM MAJ 2014

Vartannat år brukar Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdag hållas i Göteborgstrakten och vartannat i Stockholmsstrakten. I år var det på Fotografiska museet i Stockholm, och det ovanligt otrivsamma vårvädet gjorde att hela mötet hölls inomhus. Den vackra utsikten över inloppet mot Stadsgårdskajen fick beskådas genom restaurangfönstren under lunchen.

Mötet inleddes med ett bildspel med flera av de högklassiga bilder som tagits av fotografen Stefan F Lindberg till boken "Sjömän II". Bilderna har även visats på en utställning på Arbetets museum i Norrköping, som beskrevs i SB nr 2/2014.

Lindberg höll ett kort tal, där han bland annat sa att han sällan stött på en yrkesgrupp med sådan yrkes stolthet som sjömän. Och det är inte att undra på:

– Skulle Sverige drabbas av en total sjöfartsblockad skulle många butikshyllor vara tomma på ett par, tre dagar, påpekade han.

Johan Andersson och Viktor Lundberg fick redan 2008 ett utvecklingsstipendium på 10 000 kronor för en ny livvästlår. Det är den första prototyp som utvecklats för livvästar, tidigare har det bara funnits för livflottar. Nu anser Stiftelsen att den är färdig, varför de båda fick resterande två tredjedelar av belöningen, 20 000 kronor.

Arbetsmiljöproblem som kvarstår

Monica Lundh berättade om de kvarstående arbetsmiljöproblemen i maskinutrymmena. En del arbetsuppgifter utförs på ett annat sätt, andra är nytillkomna, samtidigt som på några få år besättningarna har halverats.

– Maskinbefäl ombord ligger helt klart på en hög stressnivå, berättade Monica och citerade en teknisk chefs beskrivning av sin arbetssituation: "Fartygsingenjör på dagen och kontorist på natten".

Anders Rosén från KTH talade liksom vid fjolårets belöningsdag om fartygs dynamik utifrån bland annat *Finnbirchs* förlisning 2006.

– Även beskedliga våghöjder kan orsaka att ett fartyg rullar 30-40 grader, sa han. Nu har utformningen av slingerkölarna börjat förändras så att rulldämpningen ökar.

Sedan vidtog utdelandet av 380 000 kronor i framför allt arbetsbelöningar. Som vanligt hade en extern utdelare vidtalats, i år var det ordföranden i riksdagens trafikutskott Anders Ygeman (S). Här omnämns några av de belönade bidragen.

Edward Lundin och Jimmy Pålsson, 2e fartygsingenjör respektive teknisk chef i *M/T Ternvag*, fick 10 000 kr för förbättring av sotningen av avgaspannan. Genom att spruta in en bestämd mängd vatten och tryckluft med 7 bar lufttryck atomiseras vattnet och förångas fort. Därigenom förbättras verkningsgraden på avgaspannan, men framför allt elimineras risken för rost i alla systemets delar.

Serviceingenjörerna Daniel Turkowitch och Per Engström i *M/S Galaxy* fick 30 000 kr för montering av två stora varmlufts batterier i tilluftskanalerna på bildäck. Dessutom installerades värmewäxlare. För driften används energin som återvinns från kylvattnet. Resultatet blev ett mycket torrare och varmare bildäck utan ökad bunkerförbrukning och stora investeringar.

Återkommande pristagare

1e fartygsingenjör Torkel Skarsgård i *M/S Peter Pan* och 1e reparatör Jan Tigerstrand i *M/S Viking Cinderella*, belönade flera



Bo Lindgren, *M/S Stena Jutlandica*, fick pris för dokumentation av systematiskt arbetsmiljöarbete.



Anders Rolof, Nina Arenmo, Anders Körmark och Mattias Kjellberg, *M/S Stena Saga*, fick pris för en föredömlig sjöräddningsinsats.

gångar tidigare, fick denna gång 20 000 kr för förbättring av "tvättmonstret" i passagerarfartyg. Med en återfjädrande lamp-hållare med skyddsram elimineras risken att armaturen skadas utan att den måste vikas undan för "tvättmonstret".

Tekniska chefen Bo Lindgren i *M/S Stena Jutlandica* (tillika suppleant i SBF:s föreningsstyrelse) fick 10 000 kr för ordningssam dokumentation av det systematiska arbetsmiljöarbetet ombord. Systemet bygger på vedertagna regler från traditionell riskanalys och tillämpas fullt ut i hela det stora rederiet. Stiftelsen ville inte bara premiера denna kunskap och det goda arbetet utan även hjälpa till att sprida metodiken inom näringen.

Insats som räddade liv

Fritidskassan i *M/S Stena Saga* fick 10 000 kr för en rådig räddningsinsats i oktober 2013, som säkerligen räddade ett människoliv. En seglare skickade ut ett "mayday" och att han befann sig "någonstans på Skagerack". En norsk Sar-helikopter lokaliserade den nödställda men kunde inte ingripa på grund av sjöhävningen. *Stena Saga* var i området och har en snabbgående räddningsbåt (FRB). 03:30, två och en halv timme efter mayday-anropet var hon på plats. Befälhavaren lade henne i lovart för att dämpa sjöhävningen. FRB kunde sjösättas, och efter 20 minuter tog sig en besättningsman ombord i segelbåten, där han fann en medvetslös och kraftigt nedkyld man. Denne togs med ombord och mådde efter omständigheterna väl. På grund av ett mycket gott sjömanskap i *Stena Saga* fick dramat ett lyckligt slut. **BL**



Delar av Sjömanshusstiftelsens nya direktion: Louise Langley (suppleant) och Bengt Eurén, båda Redareföreningen, Karl-Arne Johansson, suppleant Seko Sjöfolk. Christer Themné (ny ordförande) och Martin Lindeblad (suppleant), båda Sjöbefälsföreningen. Längst till höger stiftelsens kanslichef Christer Nordling.



Serviceingenjör Per Engström, *M/S Galaxy*, fick pris tillsammans med kollegan Daniel Turkowitch.



1e reparatör Jan Tigerstrand, *M/S Viking Cinderella*, fick pris tillsammans med Torkel Skarsgård för minst tredje gången.



Monica Lundh talade om arbetsmiljön i maskin.



Samtliga pristagare.

OM 2½ ÅR GÄLLER STCW MANILA

2010 beslöt IMO i Manila om en reviderad STCW-konvention, som därför kallas STCW Manila. Dess regler har implementerats i nationell lagstiftning och styr minimivån på all sjömansutbildning i medlemsstaterna. Den enskilde sjömannen har fram till 31 december 2016 på sig att få sina behörighetsbevis och certifikat uppdaterade. TEXT BENKT LUNDGREN

Här presenteras kraven för olika befälskategorier för att erhålla behörighetsbevis eller certifikat enligt STCW Manila från och med 1/1 2017.

Nautiskt befäl

Den som har en enligt tidigare författning giltig behörighet som fartygsbefäl i klass I (sjökaptensbrev) till klass VII behöver:

- Giltigt svenskt läkarintyg att man uppfyller syn- och hörselkraven för sin befattning.
- Ett års tjänstgöring som fartygsbefäl under de senaste fem åren, alternativt tre månaders tjänstgöring under de senaste sex månaderna. Tjänstgöringen ska vara på fartyg i yrkesmässig trafik om minst 20 gt.
- För tjänstgöring på Ecdis-godkänt fartyg krävs intyg om godkänd Ecdis-utbildning. Den som saknar sådan får en begränsning i behörighetsbeviset, där det framgår att det inte är giltigt för tjänstgöring på fartyg utrustade med Ecdis.

Tekniskt befäl

Den som har en enligt tidigare författning giltig behörighet som maskinbefäl i klass I (sjöingenjörsbrev) till klass VII behöver:

- Giltigt svenskt läkarintyg att man uppfyller syn- och hörselkraven för sin befattning.
- Ett års tjänstgöring som maskinbefäl under de senaste fem åren, alternativt tre månaders tjänstgöring under de senaste sex månaderna. Tjänstgöringen ska vara på fartyg i yrkesmässig

trafik med en maskinstyrka om minst 75 kW. Alternativt kan dessa krav ersättas med en genomgången behörighetsförvärdande utbildning, som är högst ett år gammal. Detta förutsätter att nuvarande behörighet inte har förnyats på motsvarande sätt.

Specialbehörigheter

Den som har en giltig specialbehörighet enligt tidigare gällande författning behöver uppfylla förnyelsekraven i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:116) och allmänna råd. De berörda specialbehörigheterna är:

- Oljelasthantering
- Kemikalielasthantering
- Gaslasthantering
- Krishantering
- Farligt gods
- Befälhavare på fiskefartyg
- Allmänt behörig radiooperatör i GMDSS (GOC)
- Begränsat behörig radiooperatör i GMDSS (ROC)

För samtliga befattningar ombord, även manskapsbefattningar, gäller att separata giltiga certifikat (högst fem år gamla) kommer att krävas i enlighet med kraven för den aktuella befattningen utöver grundbehörigheten. Det gäller till exempel grundläggande säkerhetsutbildning (Basic safety), räddningsfarkoster och beredskapsbåtar, avancerad brand m m.

Om certifikatet är äldre än fem år eller utfärdat på gult papper (alla nya behörighetsbevis och certifikat utfärdas på blått papper), krävs oftast genomgång av god-

känd fortbildningskurs. Dessutom krävs minst tre månaders relevant sjötjänstgöring under de senaste fem åren, alternativt att man går igenom ny grundkurs. Detta kan gälla även om den reviderade STCW-konventionen inte ändrat utbildningens innehåll.

I vissa fall räcker det med att söka ett nytt certifikat hos Transportstyrelsen. Detta gäller för grundläggande sjukvårdsutbildning, certifikat för snabba fartyg och certifikat för skyddsansvarig ombord (SSO).

Fyra certifikat är nya i och med STCW Manila. Det gäller olje- och kemikalielasthantering, gaslasthantering, grundläggande sjöfartsskyddsutbildning och sjöpersonal med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter. För erhållande av dessa certifikat gäller förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal.

Både ansökan om nya certifikat och genomgång av fortbildningskurser för att uppfylla kraven bör göras i god tid.

Ansökan om behörighet eller certifikat görs enklast via e-tjänsten "Mina sidor för sjömän". Den som har gällande behörighet eller certifikat väljer kategorin "förnyelse". Avgiften är för närvarande 800 kronor. Nya certifikat och behörighetsbevis kostar 1 000 kronor.

Den som den 1 januari 2017 inte har de behörighetsbevis eller certifikat som krävs för befattningen, får inte tjänstgöra.

Frågor ställs via e-post till sjofart.behorighet@transportstyrelsen.se eller till telefon 0771-41 33 00. **BL**

Ny elbehörighet

I och med STCW Manila har det skapats en helt ny maskinbehörighet. Transportstyrelsen har valt att kalla den "fartygseltekniker".

Denna behörighet erhålls genom en av Transportstyrelsen godkänd utbildning och 36 månaders maskintjänstgöring. Av dessa 36 månader får högst

sex månader ersättas med tjänstgöring i elektrisk verkstad.

Sjömannen kan även erhålla denna behörighet genom en övergångsbestämmelse. Den gäller sjömän som före den 1 januari 2012 har tjänstgjort i minst 12 månader under den senaste femårsperioden. Tjänstgöringen ska vara i en befattning som Transportstyrelsen bedömer som likvärdig med den sökta behörigheten.

Relevanta utbildningsdelar av sektion A-III/6 i STCW-koden ska även vara uppfyllda.

Mikael Huss, ombudsman på SBF och

engagerad i IMO:s arbete, har kritiska synpunkter på ärendet.

– Internationellt heter behörigheten Electro Technical Officer, ETO, säger han. Den ligger på operational level, 2e-nivå, och motsvarar således det vi tidigare kallat eltekniker. Behörighet för elektroingenjör får vi vänta på till nästa STCW-revision, eftersom det blev en kontroversiell fråga inom IMO.

– Den befattningen kommer med största sannolikhet att heta Senior ETO internationellt och ligger då på management level, 1e-nivå. Vi har sedan länge haft denna position i svenska far-

tyg och internationellt i kryssnings- och offshorebranschen. Tyvärr var inte vissa delar av världen redo för att införa detta i STCW, och det medför ett problem för oss, då de behörigheter som finns internationellt ligger på en lägre nivå än vad många idag seglande elektroingenjörer har. Det kan jämföras med att positionerna teknisk chef och/eller 1e fartygsingenjör endast skulle få ut en klass V-behörighet, eftersom en högre behörighet inte finns! Här finns uppenbart en risk att våra elektroingenjörer degraderas till ETO.

NMF KRITISK

På Nordiska Maskinförbundet (NMF) sekretariatsmöte i Helsingfors 5–6 maj diskuterades frågan om elbehörighet. IMO:s inställning kan medföra sämre säkerhet, konstaterar NMF.

Att ersätta en elektroingenjör eller eltekniker med mer än fem års tjänstgöring med en elektriker på manskapsnivå (ETR) enbart av ekonomiska skäl minskar säkerheten ombord på ett oförsvarligt sätt, anser NMF i ett uttalande.

STCW och ISM-koden lägger grund för behovet av en självständig elektro-

ingenjör på managementnivå. En elektriker på manskapsnivå kan inte jobba självständigt inom fartygets säkerhetssystem. Därmed faller den arbetsuppgiften på tekniske chefen, vilket också försvagar säkerheten.

NMF anser att STCW:s revideringar 1978, 1995 och 2010 stärker tekniske

chefens och 1e fartygsingenjörens ansvar som vakthavande befäl. Likaså är behovet av en elektroingenjör med högspänningskompetens på ledningsnivå fastställt. Fartyg med spänning över 1 000 volt ska ha en elektroingenjör ombord för att kunna iakttäta säkerhetsnivån i regelverket.

NMF:s medlemsorganisationer kommer att noga följa utvecklingen i sina respektive länder på elområdet. **BL**



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Begränsad lotsplikt i Kalmarsund

Ensam och oerfaren styrman på bryggan, nattmörker och illa gjord ruttplanering. Det är några av orsakerna till att ett containerfartyg grundstötte i Kalmarsund. TEXT PER TURESSON

KALMARSUND NOVEMBER 2012

Antigua & Barbudaregistrerade *Trans Agila* gick från Västerås till Åhus och var sent på natten den 29 november 2012 på väg ner genom Kalmarsund. Kort innan man skulle ta lots passerade fartyget på fel sida om fyren Masknaggen, gick på grund och sprang läck.

Maskinrummet vattenfylldes, och all strömförsörjning slogs ut. I skotten mellan maskin- och lastrum fanns en otät genomföring. Genom den fortsatte vattnet in i lastrummet.

Olyckan ledde inte till några person- eller miljöskador, men fartyget blev en totalförlust.

Statens haverikommission (SHK) pekar i sin utredning ut leden mellan Kalmarsunds norra inlopp och Ölandsbron som svårnavigerad. Där finns två lotsbordningsplatser, en frivillig i norr och en i söder.

Bara knappt 3,5 kabellängder ifrån den södra börjar lotsplikten. Det var där grundstötningen skedde.

En kort sträcka, noterar SHK, med tanke på att lotsen ska hinna bekanta sig med fartyg och utrustning och komma överens med befälet om arbetet på bryggan.

Lotsplikten kan utvidgas

Trans Agila-olyckan är inte unik. Statistik från Transportstyrelsen (TSS) visar 11 grundstötningar under åren 2003–2012. Sju av dem gällde fartyg större än 500 gt. Fem av grundstötningarna inträffade mellan den frivilliga nordliga lotsbordningsplatsen och den tvingande södra. Inte i något fall fanns lots ombord.

Därför rekommenderas TSS att tillsammans med Sjöfartsverket utreda och analysera olyckor i Kalmarsund för att se om det finns skäl att utvidga det lotspliktiga området.

I sin utredning kritiserar SHK färdplaneringen. Det utlagda spåret i det elektroniska sjökortet ledde inte rätt. Men hur felet uppstått har inte gått att klarlägga. En för hand inlagd girpunkt i papperskortet antyder dessutom "att man i praktiken inte brydde sig så mycket om planeringen i den formellt dokumenterade planen".

Detta, tillsammans med liknande brister som uppdagats vid hamnstatskontroller tidigare, visar att "man i praktiken tycks ha haft två parallella färdplaneringar, en pro forma för att uppfylla regelverket (i det elektroniska sjökortet), och en i praktiken för enskilda vakter (i papperskort)". Det tyder på att rederiet haft problem med att fullt ut införa Safety Management System (SMS).

Vid grundstötningen var andre styrman ensam på bryggan, eftersom utkiken gått ner för att möta lotsen. Med bara 15 månader som befäl var han, enligt SHK, oerfaren.

Trötthet eller alkohol bidrog inte till olyckan.

SHK:s rapport finns på nätet: www.havkom.se/virtupload/reports/RS2014_05.pdf **P T**

1,27 promille – frias i tingsrätten

En lettisk kapten på ett bekvämlighetsflaggat fartyg frias för sjöfylleri.

TEXT PER TURESSON

STENUNGSUND DECEMBER 2013

Gibraltarregistrerade tankern *Stenberg* gick med 13 000 ton petroleumnafta från Ventspils till Stenungsund och tog natten till den 16 december lots vid Hättebergets fyr. Lotsen togs emot på bryggan av andre styrman, som hade vakten. Där fanns även kaptenen, som inte var vaktgående. Kort efter lämnade denne bryggan i tysthet.

Efter en timmes gång ville lotsen diskutera den fortsatta färden med kaptenen, men fick beskedet att han var berusad och i sin hytt. Då ankrade man *Stenberg* och kontaktade rederiet, som tog befälet från kaptenen och mönstrade upp över-

styrmannen. Därefter fortsatte fartyget till Stenungsund. Där gick Kustbevakningen ombord och lät kaptenen blåsa i ett sällningsprov, som visade positivt. Ett blodprov som togs långt senare visade 1,27 promille.

Kan inte överlämna ansvaret

Kaptenens berättelse: Han hade inte sovit på tre dygn och mådde psykiskt dåligt sedan han fått ett tungt besked om sin mors hälsotillstånd. Han var för trött för att kunna föra sitt fartyg och överlämnade ansvaret till överstyrman, som dock ignorerade ordern.

Sedan drack han drygt en halv liter potent Rigabalsam och sov tills han blev väckt när lotsen kom ombord. Han gick då upp på bryggan men drog sig snart tillbaka till sin hytt och fortsatte att dricka, enligt egen uppgift cirka 15 centiliter av samma vara.

Kaptenen häktades och åtalades för

grovt sjöfylleri. Göteborgs tingsrätt godtar inte förklaringen att han lämnat över ansvaret till överstyrmannen.

"Det kan ifrågasättas om det överhuvudtaget är möjligt för en befälhavare att överlämna sitt övergripande ansvar som befälhavare till någon annan."

Han var alltså befälhavare ända tills rederiet ersatte honom med överstyrmannen. En kort stund, när vakthavande styrman mötte lotsen, var han ensam befäl på bryggan. Dessutom informerade han inte lotsen om att någon annan skulle haft befälet.

Dessa åtgärder från kaptenens sida innebär, säger tingsrätten, "att han inte heller agerat som om han hade överlämnat sitt ansvar". En "uppenbar efterhandskonstruktion", som rätten alltså inte tar hänsyn till.

Ska då befälhavaren dömas för sjöfylleri?

Ja, säger tingsrätten, rent allmänt är det "uppenbart att en befälhavare på ett stort

oljetankfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten och därför kan dömas till ansvar för sjöfylleri även om han själv inte framför fartyget".

Bevisen räcker inte

Men det finns en hake: "Alkohol-förtäring som sker under tid när befälhavaren inte längre tjänstgör som befälhavare på fartyget kan dock inte medföra ansvar för sjöfylleri."

Den haken räddar kaptenen.

Först säger tingsrätten, att det inte är utrett att fartyget befann sig på svenskt vatten innan lotsningen påbörjades. Och det är ett villkor för att svensk lag ska gälla.

Sedan säger tingsrätten, att den andra gången kaptenen drack var först när rederiet fråntagit honom befälet och han sålunda inte längre var ansvarig. I varje fall kan det inte uteslutas.

Den eftersupningen gör, att man inte vet vilken alkohol-koncentration kaptenen verkligen hade medan han ännu hade befälet. Alltså frias han. Men en nämndeman är inte enig, utan vill fälla honom. Bland annat eftersom kaptenen själv uppgett att han fortfarande kände sig berusad när han kom upp på bryggan när lotsen anlände.

Kammaråklagare James von Reis överklagar domen och skjuter främst in sig på vad som hände innan lotsen bordade *Stenberg*.

Han pekar på att svenskt territorialvatten utanför Hätteberget är minst 10 sjömil brett. Det innebär att kaptenen var befälhavare åtminstone från midnatt och fram tills rederiet grep in knappt tre timmar senare. **P T**



Sjömanskyrkan Stockholm

Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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



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



UTBILDNING INFÖR EXAMINERING PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB

AV INCERT GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRA

Praktisk kylteknik

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

Praktisk kylteknik för maskinbefäl

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

Kurs & Tider
Praktisk kylteknik

År 2014

Vecka
24

Nyexaminering

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

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

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

Kurs & Tider
Nyexaminering
Kategori 1

År 2014

Vecka
25

Omexaminering

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

Kurs & Tider

Omexaminering
Kategori 1

År 2014

Vecka
26

Plats:

Kylutbildningen Göteborg AB
Södra Hildedalsgatan 6
417 05 Göteborg

Kursledare:

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

SVARTA HAVET – I DUBBEL BEMÄRKELSE

Med en universitetsexamen i matematik, nio år på olika poster inom Marine Transport Workers Union och lika länge som ITF-inspektör i Odessa är Nataliya Yefrimenko en faktor att räkna med i Svarta havsregionen.

TEXT CLAES HINDENFELT/METRA REPORTAGE FOTO LEIF HANSSON



Syskonen Nataliya och Vodym Yefrimenko, ITF-inspektör respektive överstyrman i Odessa.

ODESSA MAJ 2014

– Jag har ett bra och varierande arbete, där jag får hjälpa andra och använda mina kunskaper i matte och juridik. Förmågan att räkna och kalkylera, vara objektiv och kylig tillsammans med en stark självkänsla är bra verktyg i förhandlingar med kapte-

ner och redare, säger Nataliya Yefrimenko, 39 år och ler vänligt när vi sitter i värsolen på en uteservering i Odessa.

– Ukrainas akuta problem är inget som påverkar ITF:s arbete eller samarbetet med de ryska inspektörerna. När det är oroligt i regionen blir vi bara mer aktiva eftersom bolagen kan använda orolig-

heterna i egna syften. Vi ska göra vårt jobb oavsett vad politikerna säger, och det gör vi också, kan vi hjälpa till så gör vi det.

Och det finns en hel del att göra i Svarta havsregionen förutom reguljära ITF-inspektioner och att hjälpa sjömän med akuta problem. Det vanligaste är försenade utbetalningar av löner, brist på avlösning vilket är speciellt problematiskt för befälselever som måste vara tillbaka i sina skolor, sjukdom/hälsoproblem och brist på proviant. Särskilt på vintern, när isen ligger i Svarta havet, är det ibland problem att få ombord mat och annan proviant till ankarläggare.

Effektiva fartygsbesök

ITF vill att inspektörerna gör 100 fartygsbesök per år, oftast blir det fler och så även för Nataliya Yefrimenko. Men många av problemen kan lösas på kontoret.

– Ibland kontaktar de mig och vill ha ut sex månaders inestående lön, då blir det alltid ett besök på fartyget. De besöken är bra, för det ger oftast en snabb lösning på problemen. Eftersom redarna vet att vi kan störa deras verksamhet, är det alltid billigare för dem att betala besättningarna, säger Nataliya Yefrimenko.

Under 2013 medverkade hon till att inestående löner på drygt en miljon dollar betalades ut till sjömän, vars fartyg angjorde Odessa och några intilliggande hamnar.

Sedan Georgien fick en ITF-inspektör stationerad i Batumi för några år sedan har ITF:s nätverk i Svarta havet blivit allt mer finmaskigt, och sjömännen har fått en inspektör till att kontakta när det uppstår problem. Men fler inspektörer är inte lösningen på alla problem, menar Nataliya Yefrimenko.

– Det skulle nog inte hjälpa om vi så hade en inspektör i varje hamn, eftersom sjömännen måste få utbildning för att veta om sina rättigheter så de både kan efterfråga och prata för dem. Kontaktnätet är redan tätt och vi är beredda att assistera, men om besättningen säger att det är okej att vänta på lönen i sex månader får

vi utgå från att det faktiskt är okej, men vi undrar givetvis vad de väntar på?

Icke-sjövärldiga fartyg

Svarta havet är ett svart hav ur anställnings-, arbetsmiljö- och säkerhetssynpunkt. Innanhavets egen flotta består av cirka 2 000 fartyg, de flesta äldre än 20 år varav ett tusental är på 2 000–4 000 dwt. Många av dem är byggda för trafik på floder och i inre kustfart och helt olämpliga för fart i öppen sjö och hårt väder, som det ofta är i regionen. Trots det far de fram och tillbaka över havet och hamnar i farliga situationer. Mellan januari 2010 och juni 2012 omkom eller saknas 25 sjömän enligt ITF:s statistik. Sedan dess har 85 incidenter rapporterats enbart utanför Turkiets kust. I mars 2013 sjönk den Moldavienflaggade flodbulkern *Nikolay Bauman* utanför Rumäniens kust, samtliga 15 i besättningen klarade sig, men lasten av gips har stor negativ miljöpåverkan. Lika stor tur hade inte besättningen på *Volgo-Balt 199*.

– ITF-inspektörerna i regionen har alltid haft ett nära samarbete, men sedan 2008 har vi arbetat mer målinriktat på regionens flotta, och 2013 startade vi projektet Black Sea shame. Upprinnelsen var ett totalhaveri när den kollastade flodbåten *Volgo-Balt 199*, byggd 1976, bröts sönder i en storm och sjönk på fem minuter endast 20 sjömil utanför Turkiets kust, vilket orsakade nio ryska och ukrainska besättningsmäns liv, säger Nataliya Yefrimenko.

Säkerhet prioriteras lågt

Många av redarna i regionen har endast ett fartyg, som oftast är betalt. De ekonomiska marginalerna är extremt små, och eftersom fartygen sällan har något värde i sig är investeringsviljan i skydd och säkerhet i princip obefintlig.

Medan ukrainska och ryska redare inte alltid lever upp till ITF-standard försöker de turkiska redarna göra det. Men det är andra problem med dem, de försenar och förhalar och har ekonomiska problem som gör att de inte investerar i sina fartyg, som gradvis blir sämre och sämre.

– När inspektörerna träffades pratade vi om olikheter i lagstiftningar och ekonomiska förutsättningar i Ryssland, Ukraina, Georgien med flera länder. Och här har vi fartyg som ni aldrig sett i Västeuropa. Så målsättningen är att i första hand göra det säkrare för besättningarna och skapa samma standard i länderna i regionen,

säger Nataliya Yefrimenko.

– Det är trots allt skillnad mellan länderna, bulgariska, rumänska och ryska befäl som seglar internationellt har bra standard. Men så har vi georgiska, ryska, turkiska, azerbadzjanska sjömän och andra som arbetar här. Både för dem och bolagen måste vi etablera högre standard än idag främst inom säkerhetssektorn. De behöver dessutom följas upp regelbundet för att på sikt kunna höja säkerheten och standarden i regionen.

Nu har det gått ett år sedan första mötet, och i maj träffas inspektörerna igen. Om något har blivit bättre är svårt att säga, men bara att veta vilka problemen är, vilket genomgången av flottan bidragit till, och tagit fram dem i ljuset gör en skillnad. Facken i regionen känner till projektet, bolagen vet om det men agerar inte, en del sjömän vet men säger inget vid inspektionerna, vilket även gäller för högre befäl som har bra koll men oftast väljer att inte ta upp eventuella problem ombord.

– För dem som arbetar här, och särskilt på vintrarna, måste det bli säkrare. Så det är viktigt att fartygen, som oftast är mycket gamla, inte får lämna kaj om de inte är i ordning, säger Nataliya Yefrimenko.

De flesta har kontraktsanställning

Samtidigt som vi sitter och pratar kommer Nataliyas storebror Vodym Yefrimenko gåendes på Deribasovskayagatan. Nataliya reser sig och vinkar, hälsar och ber honom sitta ner med oss.

Vodym Yefrimenko är 43 år, överstyrman och på väg till det grekiska rederiets kontor i Odessa, som han arbetar för. Det är dags att hitta en båt för en ny längre törn. Rederianställning med till exempel två månader ute och två hemma har inte slagit igenom hos de ukrainska sjömännen, berättar han.

– Flera rederier försökte införa det, men det blev aldrig populärt. Idag finns båda systemen parallellt, men majoriteten tar törnar med separata kontrakt. Rederierna kan ju läsa av marknaden och försöka öka antalet rederianställda vid en högkonjunktur och använda de andra i lågkonjunktur.

Vodym har varit till sjöss i 13 år efter avslutat maritimt college med 2,5 års praktik. Sedan karriärväg via matros, 3e, 2e styrman och nu överstyrman. Han arbetar på Danos Shipping och har ITF-lön och mer därtill som han inte vill be rätta om, mer än att de betalar bra. Danos är ett stort grekiskt rederi med container-



Protester på t-tröjor mot rostholkarna i Svarta havet.



Staty i Odessas hamn, sannolikt på temat sjömanshustru.

fast på alla hav och kontinenter, just nu har fartygen Maltaflagg och seglar under ITF-avtal.

Vi pratar om oroligheterna i östra Ukraina och i Kiev och om situationen för de ukrainska sjömännen på Krim.

– Det finns en oro för dem helt klart. Kan de fortsätta att jobba där, behöver de byta till ryska certifikat och läkarintyg, kan de arbeta utomlands? Merparten är däcksmanskap, enkla människor med familjer som de måste försörja, och det råder en stor osäkerhet om deras framtid just nu, säger Vodym Yefrimenko.

– Att Krim blev självständigt eller ryskt, hur man nu ser det är inte så konstigt. Där bor 80 procent ryssar. I Odessa vill cirka 20 procent tillhöra Ryssland och i östra Ukraina knappt 30, alltså inte ens hälften. Så jag tror inte regeringen kommer att släppa ifrån sig något land där, och får vi ett bra val i maj och mer demokrati blir det säkert bättre för gemene man.

Föredrar längre törnar

Innan Vodym går vidare berättar han att han tar törnar på 4-6 månader för att kunna vara hemma i fyra-fem månader med

sin fru och sina barn, en dotter på 13 och en son som snart fyller sex år. Två eller tre månader är för kort ledighet, menar han.

– Det tar en månad att slappna av och förstå att man är ledig, sen en månads ledigt och med en månad kvar är det dags att börja titta på läkarintyg och certifikat och fundera på nästa törn, så den egentliga ledigheten är ju bara en månad på det viset. Och som rederianställd är det än mer begränsat, de kan ju ringa när som helst och säga att du ska vara i Dubai om fem dagar.

Vodym reser sig och vi tackar för pratstunden, Nataliya får en kram av storebror innan han går och ser lite stolt ut.

Inte alltid redo att berätta

Med nio år i yrket som ITF-inspektör undrar jag om jobbet förändrats något sedan hon började.

– Nej, egentligen inte. Det mesta beror på personen jag pratar med, om de behöver hjälp och vill ha hjälp. Det är viktigt att de är beredda på att få hjälp, för även om de vill ha stöd i en fråga kanske de inte frågar. Det är så även vid rutininspektioner ombord. Besättningen ler och verkar nöjda och då händer det inte så mycket även om det finns problem ombord, de är helt enkelt inte redo att berätta om dem. Så det handlar mycket om förtroende och att de känner sig bekväma och trygga i situationen, innan de börjar prata, säger Nataliya Yefrimenko.

Nataliya är inte så pigg på att berätta om sig själv, men hon bor med sin man i en lägenhet 15 minuter med bil från kontoret i centrala Odessa. Hon tjänar mer än genomsnittet i Ukraina och klarar sig mycket bra. Den lagstadgade semestern är 24 dagar, vid sjukdom har hon en privat sjukförsäkring genom ITF. Pensioneringen känns väldigt avlägsen just nu men infaller generellt vid 65, den statliga pensionen är mycket låg och går inte att leva på, men det är inget som oroar henne nu.

– Det finns en framtid helt klart, och i min position brukar jag inte oro mig. Folk tar ofta med känslor när det behövs klarsyn, men ju mer känslor ju mindre förståelse. Själv är jag en observatör och granskare och blir sällan känslös i en förhandling med en redare. Det kan jag vara på min fritid. Jag försöker hålla mig objektiv och logisk vilket går bra med tanke på min utbildning och det underlättar för att få fram klara budskap och synpunkter, säger Nataliya Yefrimenko, med ett stort leende och ja, jag tror henne. **CH**

Standarden på fartygen i Odessas hamn är varierande, diplomatiskt uttryckt.



Majdans myller

– Marine Transport Worker's Trade Union of Ukraina (MTWTU) är det nationella fackförbundet för den maritima industrin i Ukraina. Vi organiserar cirka 88 procent av alla verksamma och har drygt 70 000 medlemmar. Av dem är drygt tjugotusen sjöbefäl och manskap, och närmare trettontusen är kadetter, säger Michael Kirieiev, ordförande i MTWTU och befaren fartygsingenjör.

TEXT CLAES HINDENFELT/METRA REPORTAGE FOTO LEIF HANSSON

ODESSA OCH KIEV MAJ 2014

Vi träffas i ett soligt och vårvarmt Odessa bara några dagar innan tv-bilder på "ockuperade/erövrade/omhändertagna" polisstationer och kommunhus i östra Ukraina kablas ut till tittare i hela världen.

Även om inget av krisen märks här i Odessa har det varit stora demonstrationer och dödsfall bland demonstranterna även här. Utanför den gigantiska byggnaden Fackföreningarnas Hus, där bland andra MTWTU och ITF har sina kontor finns en liten tältstad med barrikader och vedeldade kök, där Odessas pro-ryska aktivister har sin bas. Det påminner om en vårdag i Christiania eller en större festival, frånsett att deltagarna har kamouflagekläder och inte är glada. Ett motsvarande, men väldigt mycket större och liknande tältläger finns på Majdantorget i centrala Kiev, men mer om det senare.

Byggt upp efter kommunismens fall

Förutom sjöbefäl, manskap och blivande sjömän organiserar MTWTU inlandsnavigatörer, hamnarbetare, administratörer inom sjöfart och hamnar, SAR- och kustbevakningspersonal och varvsarbetare. 33 procent är under 35 år, 73 procent är män och 27 procent kvinnor. Av kvinnorna återfinns en knapp handfull som sjöbefäl, men antalet ökar sakta men säkert.

Dagens moderna fackförbund bildades 1992. Efter att ha gått igenom alla stadier av utveckling efter sovjetstaten är det idag anslutet till de stora internationella organisationerna som ITF och ETF.

MTWTU:s nya struktur och arbetssätt har dock inte ändrat dess ursprungliga lagstadgade funktion, att representera och skydda medlemmarnas sociala, ekonomiska och yrkesmässiga rättig-



Michael Kirieiev, ordförande i Ukrainas breda sjöfartsfack MTWTU.

heter och intressen. Det gäller även för den omfattande flodtrafiken och landets inlandshamnar. Trots att Kiev ligger cirka 445 km från Svarta havet har huvudstaden en stor hamn, vilket även bland annat staden Kherson har, som ligger 130 km norr om Sevastopol på Krimhalvön.

– Att vi är anslutna till de globala organisationerna är dels för att etablera internationella kontakter och kontakter med regeringen och infrastrukturministeriet i Kiev, dels för att skydda och utveckla den sociala standarden för våra medlemmar och strukturerna längs vår



Oleg Grigoryuk, vice ordförande i MTWTU.



Marsch vid ceremonin för firande av Odessas befrielse från nazisterna.

kust, säger Michael Kirieiev.

Ukraina har ingen egen handelsflotta, fränsett ett mindre antal flod- och bogserbåtar. Förhandlingarna sker därför i huvudsak med infrastrukturministeriet, Ukrainas Transportarbetarfederation och Trade Union of Ukraine och avser övergripande branschavtal. De löper oftast på 2–3 år, medan övriga avtal är ettåriga. Om ett branschavtal ändras i någon del under avtalstiden görs automatiskt motsvarande ändring i kollektivavtalet.

Post-sovjet-mentalitet ett problem

– Internationellt samarbetar vi mycket med redarna genom ITF, och förhandlingsklimatet är bra och mycket civiliserat. ITF är en stor hjälp och gör att vi kan förhandla direkt med redarna oavsett flaggstat, och de lever för det mesta upp till sina ansvarsområden där löner, säkerhet och utbildning är prioriterade områden, säger Michael Kirieiev.

Den stora utmaningen och uppgiften för MTWTU är att göra facket mer öppet

och attraktivt för medlemmarna, att informera om vad de kan göra för dem.

Samtidigt är ukrainska sjömän, beroende på mentalitet och andra faktorer som livsstil, PSM, (post-sovjet-mentalitet) och sätt att tänka själva inte speciellt öppna mot facket med sina behov.

– De vet inte alltid vad vi kan göra och vad facket står för. Det kan vi informera om, men vi behöver också veta vad de själva vill och behöver. Vår policy är att aldrig säga nej utan att göra allt vi kan för att hjälpa dem, säger Oleg Grigoryul, vice ordförande i MTWTU och tidigare andre styrman i oceanfart.

Historien är levande

– En väg att få information är genom familjerna. Därför har vi ett stort socialt utbud med sport, kultur, media och regelbundna aktiviteter för barn med mera för att få kontakt med dem och visa vad vi gör rent praktiskt istället för en massa ord. Då kan vi få med oss medlemmarna på ett tydligare sätt, vilket ger dem en djupare innebörd av

att vara med i facket och betydelsen av medlemskapet.

På morgonen den 10 april verkar hela stan vara på benen med skolbarn och vuxna med blommor i händerna på väg till olika monument för att fira Odessas befrielse från nazisterna 1944. Det var även drygt 500 manliga och kvinnliga befälselever som tillsammans med en intresserad allmänhet samlades för en ceremoni vid Odessaobelisken i Shevchenkoparken. Flera av besökarna var med under belägringen av Odessa och menar att det är viktigt att inte glömma sin historia. Under ceremonin höll MTWTU:s ordförande ett kort anförande och överlämnade fem nya datorer till sjöbefälsskolan.

Idag är Ukraina i ett nytt kritiskt läge, och på Krim har tre fackförbund organiserat sig och skapat ett eget oberoende förbund, Independent Krimean Union. Det har skapat en ny situation, då de inte kan utnyttja fördelarna de tidigare hade genom MTWTU.

– Tidigare var de helt oberoende och



Bild från det Majdantorg i Kiev som blivit omskrivet i medier över hela världen. Till höger det utbrunna Fackföreningens Hus.

knutna till Ukraina och våra bransch- och kollektivavtal. Nu har de ett eget förbund knutet till den nya regeringen på Krim. På sikt behöver de besluta om vilka de ska ansluta sig till, vilket säkert kommer att ta tid. I ett internationellt perspektiv kommer säkert Bryssel att vilja ha ett ord med i laget, och det är fortfarande endast ett fåtal länder som erkänt Krim som egen nation eller som en del av Ryssland, säger Michael Kirieiev.

Sociala aktiviteter viktiga

MTWTU lägger mycket energi på sociala aktiviteter och stöd för medlemmarna och deras familjer. Bland annat erbjuder de en frivillig sjukförsäkring, ersättning för förebyggande hälsoaktiviteter och välgörenhet till bland andra pensionerade medlemmar, veteraner och handikappade. Ungdomsavdelningen har varit igång i tio år och förutom olika forum och föreläsningar ser de till att ha kul ihop för att skapa en god stämning och anda i gruppen som

motiverar fortsatt medlemskap. För de mindre barnen har de sedan 14 år tillbaka regelbundna matinéer med filmvisning, där även små presenter och godis förekommer.

MTWTU har även representanter och ett nära samarbete på gymnasieskolor och universitet inom sjöfartssektorn, där cirka 13 000 studenter är medlemmar i facket. De medverkar i planeringen av kursinnehåll och driver olika projekt i bland annat språk, speciellt engelska.

Majdan ett sannskyldigt kaos

Efter några dagar i Odessa är det dags att ta nattåget till Kiev. Där är konflikten med Ryssland och den egna regeringen påtaglig.

Stora delar av centrala Kiev är ockuperat av Majdanrörelsen och andra, men det är omöjligt att veta vem som är vem. Många olika flaggor vajar i vinden, Ukrainas, EU:s och en svartröd flagga med bakgrund i en frihetskämpa på 50-talet. De flesta har kamouflage-

kläder och är antingen pro-ryska sympatisörer, demokrater som stöder regeringen eller inte gör det, anhängare och motståndare till EU och till det planerade parlamentsvalet i maj. Det är väldigt svårt att orientera sig i alla fraktioner och myllret av människor och lika svårt att förstå hur de vet vilka de ska slåss med, eftersom alla ser likadana ut. Men de är många och kan med hjälp av internet, sociala medier och telefonkedjor rekrytera tusentals sympatisörer till Majdantorget på bara någon timme.

Utanför de stora tälten, skyddade bakom barrikader av uppbruten gatssten, virke, skräp och bildäck, med den brunna byggnaden Fackföreningens Hus i bakgrunden, brinner eldar, och all mat lagas i stora vedeldade kök. Och nere vid floden Dnepr, som Kiev är byggd kring med början på 400-talet och vars vatten en gång kylde kärnkraftreaktorerna i Tjernobyl, sticker hamnens kranar upp och vill lura oss att tro att vi är vid havet. **C H**



Från Majdantorget i Kiev.

Metan miljöbov i LNG

En LNG-motor släpper ut ungefär 25 procent mindre koldioxid än en motor som drivs med tjockolja eller diesel. Men metanutsläpp från motorn kan göra att hela förbättringen äts upp.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG MAJ 2014

I branschen hör man ofta att LNG inte bara ger sänkta utsläpp av svaveloxid och kväveoxider. Dessutom är utsläppet av koldioxid betydligt lägre än till exempel för marindiesel.

– Det beror på att bränslet innehåller mer väte i förhållande till kol, förklarar Selma Brynolf, doktorand vid Institutionen för sjöfart och marin teknik vid Chalmers.

Men hennes forskning visar att metanutsläpp från motorn kan betyda att LNG inte är bättre än andra bränslen ur klimatsynpunkt.

Mycket kraftfullare än koldioxid

Huvudbeståndsdelen i LNG är metan, och det är en kraftfull växthusgas. Enligt

senaste IPCC-rapporten, Intergovernmental Panel on Climate Change, bidrar metan till växthuseffekten 28 gånger mer än koldioxid, sett i ett 100-årsperspektiv. Ur ett kortare perspektiv, 20 år, är metanets bidrag 84 gånger högre än koldioxidens bidrag.

Eftersom metan har stor klimatpåverkan men är kortlivat i atmosfären blir effekten större om man ser i ett kortare tidsperspektiv.

Selma Brynolf har räknat med att metan bidrar 25 gånger mer än koldioxid till växthuseffekten. Hon jämförde två LNG-drivna motorer med en motor som drivs med tjockolja och är försedd med skrubber och SCR, Selective Catalytic Reduction, och en motor som drivs med marin gasolja med SCR.

Det visade sig att om de LNG-drivna

motorerna har ett metanutsläpp om över fyra procent av tillfört bränsle så är de sämre ur klimatsynpunkt än de två andra motorerna.

Osäkra mätresultat

Hur stort är då utsläppet av metan från motorn?

– Det är osäkert, eftersom det gjorts få oberoende mätningar under normala driftsförhållanden. De tidigaste LNG-motorerna i Norge som kom under början av 2000-talet hade väldigt höga metanutsläpp, mer än fem procent och vid låga laster ännu mer, säger Selma Brynolf.

Hon påpekar att de oberoende mätningar som gjorts är publicerade 2010 men troligtvis gjorda på motorer som installerats från 2000 och framåt.

Hon tror att nyare motorer är bättre än de äldre. De motorer hon jämförde, en gasmotor med tändning med tändstift, och en dualfuelmaskin där gas-luftblandningen tänds med en liten tillsats av marint dieselbränsle, har troligen lite olika metanutsläpp.

För gasmotorn är metanutsläppet vid drift två till tre procent. Dualfuelmotorn har ett utsläpp om cirka fyra procent.

Vid optimala förhållanden

Selma Brynolf poängterar att dessa siffror kan stämma, om förhållandena är optimala och motorn drivs vid den last den är designad för. Vid låga laster kan metanutsläppet vara högre. Metanutsläppet beror på ofullständig förbränning. Gasen hamnar i fickor i cylindern dit explosionen inte når.

Selma Brynolf tror att motorutvecklingen kan minska metanutsläppet.

– Men det är orimligt att komma ner till noll, säger hon.

En lösning är att lägga till en katalysator som omvandlar metanet till koldioxid och vatten, men detta kan bli kostsamt.

2 procent vanlig utsläppsnivå

Selma Brynolf anser att metanutsläppet bör regleras, precis som andra utsläpp. Till exempel kan man sätta en gräns vid två procent.

Vad säger då motortillverkarna?

Odd Magne Horgen, försäljningschef



TSS ointresserad av timmerinspektion

Kostnaden uppvägs inte av nyttan. Det anser Transportstyrelsen, och gör tummen ner för obligatoriska inspektioner innan timmerlastade fartyg får lämna hamn.

TEXT PER TURESSON

OSKARSHAMN FEBRUARI 2012

I februari 2012 avgick Gibraltarregistrerade *Phantom* från Oskarshamn med last av virkespaket i lastrum och på luckorna. I hårt väder försköts däckslasten kort därefter och *Phantom* fick omkring 45 graders slagssida som inte gick att häva.

Besättningen räddades med helikopter, och *Phantom* bogserades tillbaka in till Oskarshamn.

Lastförskjutningen utreddes av haverikommissionen (SHK), vilket SB berättade om i nummer 5/2013.

TSS vill inte ha "särregler"

SHK:s rapport utmynnade i en rad rekommendationer till fyra olika parter: Rederiet, flaggstaten, branschorganisationen Skogsindustrierna samt Transportstyrelsen (TSS).

TSS rekommenderades att utreda om Sverige kan ta efter de kanadensiska reglerna och kräva inspektioner av fartyg, både före och efter lastning av timmer, så att de är sjövärdiga när de lämnar svensk hamn.

Men TSS säger blankt nej till idén och anser att svenska särregler för sjöfarten ska undvikas.

Kostnaderna, som helt ska avgiftsfinansieras, väger tungt för TSS, redarna och indirekt även lastägarna. Därför är TSS "mycket tveksam till direkt tillsyn av timmerlastar och ifrågasätter om denna kostnadsökning är rimlig i förhållande till vad som kommer att kunna levereras

Dessutom har TSS idag inte tillräckligt med personal i timmerhamnarna. Inte heller delegerade inspektioner är någon lösning, eftersom även de skulle föra med sig kostnader och administration.

Hälften av fallen lastade i Sverige

SHK är inte nöjd med svaret. TSS har inte närmare övervägt hur inspektionerna kan utformas, vilken nytta de skulle göra och vad de skulle kosta.

– Lastförskjutning av timmer kan vara ett svenskt problem, även om det inte hanteras som ett sådant, påpekar utredningens ordförande Jonas Bäckstrand och hänvisar till en brittisk utredning, MAIB:s Safety Study No 1/2003.

Den tar upp åtta fall av förskjuten däckslast av timmer på brittiskt eller internationellt vatten. Inget av de åtta fartygen var svenskt – men fyra av dem hade lastat i svenska hamnar.

– Den utredningen finns med bakom vår rekommendation om inspektioner, säger han.

Uteblivna svar

Ingen av övriga tre aktörer har alls svarat på SHK:s rekommendationer. Inte ens Skogsindustrierna, som uppmanas att lämna tydlig information om virkespaketens vikt och volym. Just bristen på sådan märkning ledde att *Phantom* lastades med lättare kvastpaket i rummet och tyngre paket med fulla längder på däck, vilket bidrog till den dåliga stabiliteten.

Enligt Jonas Bäckstrand är det ovanligt att man, som i *Phantom*-fallet, inte alls svarar på SHK:s rekommendationer.

SB: Vad gör ni åt det?

– I vår årsredovisning till regeringen tar vi upp saken och att vi inte är nöjda med vissa delar av TSS' svar. Sedan kan vi inte göra mer, annat än att återkomma om en liknande olycka inträffar igen.

SHK:s rapport samt skriftväxlingen med TSS finns på: www.havkom.se/Reportsearch.asp

MAIB:s rapport finns på: www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/timber_deck_cargo_study.pdf **P T**

vid Rolls Royce Marine AS, Bergen Engines, berättar att motorn som företaget tillverkar är en tändstiftständer gasmotor med mager bränsle-luftblandning.

Han uppger att metanutsläppet är två till två och en halv procent vilket beror på ofullständig förbränning vid mager blandning.

Bergen Engines första maskiner som tillverkades på tidigt 2000-tal hade dub-

belt så stort metanutsläpp. Dessa är fortfarande i drift.

Tomas Aminoff, chef för teknikstrategi vid Wärtsilä Oy, berättar att den motor företaget tillverkar för fartyg är en dual-fuelmotor, där en liten mängd marin dieselloja tillsätts för att tända gas-luftblandningen.

Även i denna motor förekommer ofullständig förbränning, och metanutsläppet

är typiskt omkring två procent av tillfört bränsle, enligt Tomas Aminoff.

En annan fråga är hur det ser ut när bränslet produceras och transporteras före bunkring. Det var en del av Selma Brynolfs livscykelanalys, och hon fann att utsläppen av metan var låga, under en procent i kedjan före motorn. Däremot var koldioxidutsläppen stora. **A O**

Kriminella utnyttjar sjöfarten



Sjöfarten är ett mål för grovt kriminella nätverk som flyttat fram sina positioner i Europa under den ekonomiska krisen. Och fartygsbefäl kan utsättas för fara när grova brottslingar och farlig last smugglas på fartyg i Östersjön. TEXT OCH FOTO OLLE NYGÅRDS

STOCKHOLM MAJ 2014

Frihamnen i Stockholm badar i en varm majsol. Längs kajen vid Magasin 2 ligger St Peter Lines passagerarfärja *Princess Anastasia*, som har lagt till klockan 8. Glada resenärer släntrar ut ur ankomstterminalen till torget och det förmiddagsöppna kaféet vid Södra Hamnvägen.

Men den glättiga stämningen når inte in på gränspolisens kontor i Magasin 2. Visserligen har morgonen hittills "bara" bjudit på en onykter förare av en buss som rullat ut från färjan. Men den större bilden är att den grova brottsligheten nu organiserar sig allt mer i Europa och runt Östersjön.

– Vår bedömning är att det är fortsatt stora flöden av personer som reser med falska dokument, antingen för att de är efterlysta eller för att de tidigare har dömts för brott i Sverige, och inte får komma tillbaka, säger Anne Sundell, kommissarie och sektionschef på gränspolisens i Stockholm.

Situationen beskrivs också i en aktuell rapport från det europeiska polisorganet Europol. Där konstateras att just sjöfarten,

med dess avancerade logistikhantering, blir en allt viktigare pusselbit i de kriminella organisationernas planering. Och statistiken talar sitt tydliga språk. Under 2013 grep gränspolisens i Stockholm 152 personer för olika brott. Motsvarande siffror för 2012 var 113. I samband med detta beslagtogs stöldgods – exempelvis exklusiva bilar, skogsmaskiner, motorsågar, trädgårdsredskap och stulna butiksvaror – till ett värde på 12 miljoner kronor år 2013 och 10 miljoner kronor 2012.

Kriminaliteten ska kartläggas

Samtidigt menar man från gränspolisens att dessa siffror bara visar en bråkdel av de kriminella – de kan vara misstänkta för organisation av grova narkotikabrott och prostitution, vapenbrott eller människohandel – som rör sig frekvent på fartygen i Östersjön. Brotten kan antingen äga rum på ett fartyg eller i något av de angränsande länderna.

– Det är inte alltid lätt att med säkerhet bevisa att dessa brott förekommer. Men nu ska vi göra ett försök att kartlägga det, säger Kjell-Åke Karlsson, kommissarie på gränspolisens i Stockholm och nu projekt-

ledare för det påbörjade projektet Turnstone.

– Det handlar om grovt multikriminella, som rör sig på och runt fartygen. Det kan naturligtvis medföra risker, säger Karlsson.

Nu ska alltså det ovan nämnda EU-projektet Turnstone, fram till utgången av år 2015, undersöka hur den gränsöverskridande organiserade kriminaliteten ser ut i Östersjöregionen. Medverkande aktörer är polis-, gränskontroll- och kustbevakningsmyndigheter i Finland, Estland, Lettland och Litauen. Från Sverige deltar bland annat polisen i Stockholm och kustbevakningen.

Målet är att få en bild över hur den gränsöverskridande brottsligheten ser ut och samtidigt hitta metoder att bekämpa den. Men redan nu ser man från polisen en möjlig fortsättning på arbetet. Och då vill man ha med sig intressenter från sjöfarten.

– Vi vill få till ett ökat samarbete med näringen. Det är min förhoppning i kommande projekt, säger Kjell-Åke Karlsson.

Vid sidan av de brottstyper som nämnts ovan, och där sjöfarten är central, finns smuglingen. Från Sverige forslas exempelvis stulna bilar till Baltikum och Ryssland. I motsatt riktning handlar det bland annat om narkotika, cigaretter, drivmedel och mer udda produkter som rapsolja. Ett annat exempel som förekommit, med direkt fara för fartygsbefäl och andra ombord, handlade om en stor last av gamla batterier som illegalt var på väg ut ur Sverige.

I sammanhanget nämner flera aktörer, som gränspolisens, Tullverket och kustbevakningen, att man gärna vill ha information från fartygsbefäl om de ser misstänkt



Stockholms Hamnar hanterar 50 000 teu årligen. Till det kommer 11 miljoner passagerare och 6,2 miljoner ton gods på färjor med destinationer i Finland, Ryssland, Estland, Lettland och Polen.

kriminalitet. Svenska fartygsbefäl betraktas som pålitliga källor i dessa fall.

Fartygsbefäl kan utsättas

Men även i ett vidgat perspektiv, utanför Östersjön, gäller ett liknande förhållande: De kriminella nätverken blir allt mer organiserade, och sjöfarten är en viktig del i nätverkens verksamhet när det gäller logistik.

Och i en global undersökning från Sipri, Stockholms fredsforskningsinstitut, som presenterades år 2012 lyfts specifikt fram att fartygsbefäl ofta upplever att de kan hamna i trängda situationer i samband med att de rapporterar om illegal last på "sitt" fartyg. En anledning till att man drar sig för att kontakta myndigheterna om eventuell smuggling i en container ombord är rädslan för att det kan resultera i en omfattande och tidskrävande undersökning med ökade kostnader för rederiet som följd.

Men det finns också andra aspekter som kan påverka fartygsbefäl, när brottsligheten blir allt mer organiserad. Det handlar då om att de kriminella organisationerna i allt större utsträckning använder reguljär containertrafik för att transportera illegalt gods som exempelvis narkotika, bränsle eller vapen. Följden blir

att de kriminella nätverken behöver ha exakt kunskap om ruttplanering och var en specifik container finns vid ett givet tillfälle.

– Det gör att det kan finnas situationer då fartygsbefäl, hamnarbetare eller andra kan komma att försöka värvas för att ge information från insidan. Ett rimligt antagande är att detta är viktigare på containerfartyg än passagerarfärjor, eftersom dess tidtabeller inte är lika kända, säger Jan-Ivar Andersson, tidigare operativ chef för Tullverkets samverkan med näringslivet mot tullbrottslighet.

Samtidigt framkommer i Sipri-rapporten, vilken bygger på en analys av cirka 500 fartygsincidenter där det förekommit illegal narkotika- eller vapensmuggling, att vissa ägarförhållanden är mer utsatta än

andra. Kort sammanfattat är fartyg som seglar under bekvämlighetsflagg mer frekvent förekommande i brottsstatistiken än dess totala förekomst. När det gäller det "verkliga ägarskapet" är Tyskland överrepresenterat i statistiken följt av Grekland och USA.

Men tillbaka till Frihamnen och gränspoliserna i Stockholm. Där ser man redan nu en snabb åtgärd som skulle kunna förbättra säkerheten ombord på fartygen i Östersjön: bättre kontroll av passagerarlistorna.

–Vi vill se att man från rederierna arbetar bättre med passagerarlistorna för att veta vilka det verkligen är som finns ombord på färjorna. Om något inträffar kan man åtminstone få fram rätt misstänkt, säger Kjell-Åke Karlsson. **ON**

Tips till fartygsbefäl när det gäller kriminalitet och säkerhet:

- Ta kontakt med den lokala polisen vid misstänkt brott. I Stockholm är det framförallt gränspolisavdelningen som jobbar i hamnarna.
- Var observant på att chaufförer kan vara onyktra vid ombordkörning. Polisen har noterat "försupande" i väntande lastbilar inför embarkering på färjor.
- Var observant på vem som finns ombord. Kontrollera att passagerarlistorna stämmer.

Svenska myndigheters roller:

- Gränspoliserna ska utföra personkontroll vid Sveriges och Schengens gränser. Bland annat kontrolleras att inkommande personer har korrekta resehandlingar. Gränspoliserna spanar också efter efterlysta personer.
- Tullverket ansvarar för varukontroll med syfte att hindra att produkter som kan vara farliga för medborgarnas "säkerhet, miljö och hälsa" kommer in i landet. Tullverket ansvarar även för att ta in tull och skatt.
- Kustbevakningens ansvar gäller sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss. Uppdraget är också att förmedla civil sjöinformation till andra myndigheter.

Källa polisen, Tullverket, kustbevakningen



Anne Sundell, kommissarie och sektionschef på gränspoliserna i Stockholm. Trafik från St. Peter Lines passagerarfärja *Princess Anastasia* övervakas.

Lapskojsens ursprung

Någon skämtare har påstått att namnet lapskojs på en traditionell sjömansrätt betyder "sameförnøjelse". Men vad betyder ordet, egentligen? Frågan ventilerades bland några väl befarna ex-sjömän runt ett bord på Katarina sjöfartsklubb i Stockholm, utan att vi kom fram till ett helt trovärdigt svar.

TEXT TORBJÖRN DALNÄS ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

STOCKHOLM JANUARI 2014

Rätten, som har gamla anor bland sjömän i nordvästra Europa, brukar för vår del bestå av köttärningar som kokas ihop med potatisbitar och kryddor till ett slags blandat potatismos. Ibland kan köttinnehållet i stället ha bestått av konserverad och saltad corned beef, men det anser en erfaren kock och stuert vara fusk. Förr kan även upplösta skeppsskorpor ha ingått. Rätten brukar serveras med rödbetor och kanske ett stekt ägg.

Norska skeppskockar brukar tillaga sin lapskaus i form av en stuvning, där även grönsaker ingår. Och till det som kallas Labskaus på nordtyska hamnkrogar hör även sillrullader på tallriken. Danskarna betonar gärna rättens maritima prägel genom att kalla den skipperlabskovs.

Receptet och stavningen varierar något i de skandinaviska, tyska och brittiska fartygen, men termen är egentligen densamma.

På svenska finns lapskojs eller lappskojs belagt i skrift sedan slutet av 1800-talet,

men rätten är betydligt äldre än så. I äldre svenskt språkbruk kunde termen även få en överförd, allmänt nedsättande innebörd av "röra", "strunt" eller "skräp".

Många tänkbara källor

En teori är att termen lapskojs har sitt ursprung i de baltiska språken. Möjligen kan lettiska labs kaus, "god kopp", tolkas som "välsmakande portion". På den närbesläktade litauiskan lär det finnas ett liknande uttryck. Kanske det spred sig över havet via litauernas lågtysktalande grannar i Memel (dagens Klaipeda) och övriga delar av den tidens Ostpreussen.

Ett väl så troligt ursprung brukar hänföras till engelskan, delvis med påverkan från den platt- eller lågtyska som fortfarande talas i stora delar av Nordtyskland. Engelska lob, lub eller lubber för en tölp eller klumpig person lär vara inlånat från lågtyska lubbe, som har samma betydelse. Därav de brittiska sjömännens beteckning på landkrabbor, landlubbers. Efterleden scouse skulle kunna vara en dialektal förvrängning av course, "(mat)rätt". Den kan också vara påverkad av lågtyskans kaus, "skål".

På den dialekt som talas i Liverpool och längs Merseyside har scouse förekommit sedan början av 1700-talet, vanligen med betydelsen "(kött)matrester". Själva dialekten har kommit att kallas scouse och de liverpoolbor som talar den scousers.

Lika vanlig som fish-and-chips

Sjömansrätten var populär inom industristadens arbetarklass, eftersom den var mättande och lätt att laga. Dessutom var ingredienserna jämförelsevis billiga. Lokalt lär den ha varit väl så vanlig på pubarna som paradrätten fish-and-chips.

Gissningsvis har vi fått maträtten och dess namn via de myriader skandinaviska sjömän som under 1800-talet seglade på fartyg under brittisk flagg, ofta med Liverpool som hemmahamn.

För norrmännen kom lapskaus att bli husmanskost, även på landbacken. Längs 8th Avenue i New York bosatte sig förr tiotusentals norska invandrare, däribland många sjömän. Gatan fick därför smeknamnet "Lapskaus Avenue". **T D**



Brandskyddsföreningens sjöfartsutbildningar

På rätt kurs med STCW Manila



Bli inte kvar på kajen – boka din utbildning i god tid för att uppdatera dina behörigheter eller certifikat enligt Manila-ändringarna!

- ▶ Grundläggande säkerhetsutbildning (Basic Safety)
- ▶ Brandkurs i enlighet med Grundläggande säkerhet
- ▶ Fortbildningskurs Grundläggande säkerhetsutbildning (Basic Safety)
- ▶ Brandkurs i enlighet med Fortbildningskurs för Grundläggande säkerhet
- ▶ Advanced Fire Fighting
- ▶ Fortbildningskurs Advanced Fire Fighting

För datum, priser och information, gå in på www.brandskyddsforeningen.se/sjofart.
Du är också välkommen att kontakta Gunilla Friberg på telefon 08-588 474 94 eller e-post utbildning@svbf.se.



Brandskyddsföreningen

Boxholm II fyller 110 år

I år är det 110 år sedan ångaren *Boxholm II* började sin bana i sjön Sommen, som pråm- och timmerdragare. Men numera är det passagerare som gäller, och snart 75-årige maskinisten Sven-Olof Sjöberg har arbetat mer än 50 säsonger i rad! TEXT OCH FOTO LARS-GUNNAR GUSTAFSSON

SJÖN SOMMEN MAJ 2014

Den vedeldade ångaren *Boxholm II* har trafikerat sjön Sommen utan avbrott sedan 1904 men kämpar numera, liksom nästan alla gamla ångfartyg, en ständig kamp för överlevnad.

Annat var det förr. Ångkraften var en revolution, och vid sekelskiftet 1900 fanns åtminstone åtta andra ångbåtar i yrkes- trafik bara i sjön Sommen.

Pampigast av dem alla var *Carl Johan*, som sjösattes 1874 i en tid då vatten- vägarna fortfarande var viktigast och "Sommens stolthet" var byggd för passagerartrafik redan från start, med alla bekvämligheter.

Riktigt så var det inte med *Boxholm II*,

som köptes av Boxholm AB som pråm- och timmerdragare. Timmer från skogarna flottades dygnet runt till sågverket i Boxholm i långa släp, ett mödosamt arbete.

Jobbat mer än ett halvsekel

Eldaren Sven-Olof Sjöberg kom in i bilden redan 1961, 22 år gammal. Han har nu arbetat mer än 50 säsonger på *Boxholm II* utan avbrott, men en lättare infarkt för ett par år sedan påminde honom om att det var dags att trappa ned.

Problemet är bara att eldare inte växer på träd, även om återväxten nu verkar säkrad. I december fyller Sven-Olof 75 år, och han minns arbetet dygnet runt i det trånga maskinrummet under brukets tid.

– Jag var ensam maskinist, och ibland

var jag bara hemma en gång i månaden.

Sven-Olof är inbokad för några enstaka inhopp även i år, men annars kan han pusta ut och ägna sig åt sin privata hobby som är – ångbåtar.

Ny eldare värvad

Efter alla intensiva år övergår nu ansvaret till den nye eldaren Göran Börling, som redan tagit över det mesta som ny kollega till skepparen Håkan Liif.

Håkan är några år yngre än Sven-Olof, men de kände varandra väl innan de började arbeta ihop för nästan 15 år sedan. Liksom sin företrädare en gång i tiden, har Håkan dispens från Sjöfartsverket.

– De resonerar att det är bättre att ha någon som kan sjön och båten än att ta någon skeppare utifrån.

Sven-Olof har intensiva barndomsminnen av *Boxholm II*, och när han hade muckat från det militära fick han jobb som tredjeman. Senare tog han examen på maskinbefälsskolan och blev maskinist.

– Men jag kunde ju redan maskinen, noterar Sven-Olof med ett leende. Jag





FAKTA *Boxholm II*

Ångfartyget byggdes vid Ljunggrens Verkstad AB i Kristianstad år 1904 och fraktades i delar till sjön Sommen. Köpare var järnbruket Boxholms AB, som behövde en ny pråm- och timmerdragare för leverans av timmer till sågverket.

Men när ångaren ersattes av *Boxholm III* ökade behovet av sittplatser, och sedan 1967 används *Boxholm II* endast för passagerartrafik.

Ångfartyget firar 110 år i år och är ett av landets sista vedeldade ångfartyg i drift, något som bidrar till nostalgien. I vinter har 24 kvadratmeter botten plåt bytts ut, ett kostsamt arbete finansierat med kommunala bidrag, rederiet, vänföreningen och sponsorer.

Turlistan sträcker sig från första veckan i juli till mitten av augusti, men det är också möjligt att chartra *Boxholm II* från maj till september.

Längd	20,6 meter
Bredd	4,75 meter
Deplacement	45 ton
Skrov	stål
Djupgående	2 meter
Maskin	compoundmaskin av skotsk typ i originalskick
Effekt	85 hästkrafter
Ångtryck	7,5 kilo
Propellervarv	160-180/min
Max fart	9-10 knop
Passagerarantal	70
Besättning	3 personer

arbetade mycket i maskinrummet som tredjeman.

Han blev ordinarie maskinist 1970, men fyra år senare hade han tröttnat på allt "skrammel" i maskinrummet. *Boxholm II* ägdes då fortfarande av bruket. Sven-Olof ringde upp disponenten och krävde att ångmaskinen skulle lagas.

– Annars slutar jag, hotade Sven-Olof.

Det tog skruv. Båda cylindrarna borrades om och fick nya kolringar. Idag kan man prata i vanlig samtalston i maskinrummet, och arbetsmiljön är antagligen så bra som man kan begära på ett 110 år gammalt ångfartyg.

Men det är varmt där nere i skrovet



Skepparen Håkan Liif har dispens från Sjöfartsverket.



75-åriga ångmaskinisten Sven-Olof Sjöberg hoppar numera in bara enstaka turer.

under vattenytan, många gånger över 40 grader. När Sven-Olof inte lastar in ved i ångpannan, ser han till att få i sig vatten. För att maskinen också ska må bra, så får vissa rörliga delar hela tiden några välgörande droppar olja med jämna mellanrum, och det ser omtänksamt ut med den lilla oljekannan.

– Det finns ju delar som inte får någon smörjning annars.

Ville behålla ångdriften

Alla ångdrivna passagerarfartyg som trafikerat sjön Sommen har varit vedeldade, annars kan ångpannan i *Boxholm II* förbränna det mesta som kol eller koks. Sten-

kol tar mindre plats, men ångfartyget tillhörde skogsbolaget, och ved var trots allt bäst ekonomi.

Bruket ägde ångaren i 77 år, men i mitten av 1960-talet var det tal om att "modernisera" *Boxholm II* och övergå till dieseldrift.

– Men det tyckte de ansvariga redan på den tiden hade varit synd.

Istället köpte Boxholm AB en annan äldre båt 1967, som fick namnet *Boxholm III*, dieseldriven med en fyrcylindrig tändkulemotor.

– Jag jobbade lite på den också något år, säger Sven-Olof.

Hur som helst fanns det ett behov av en charmigare ångare, inte minst för repre-

sentation och som tur var behöll därför bruket "Il: an" för passagerartrafik, men på entreprenad.

Från slutet av 1970-talet hyrde Sven-Olof Sjöberg ångaren tillsammans med skepparen Rune Hektor. Men plötsligt fick de båda kompanjonerna ett bud de inte kunde motstå. Boxholm AB ville sluta med passagerartrafiken. Året var 1981, och ångfartyget var till salu!

Vännerna slog till, men 19 år senare pensionerade sig 68-åriga Rune Hektor, och då var det dags igen. *Boxholm II* skulle återigen byta ägare.

– Det kändes helt rätt att sälja, säger Sven-Olof som ville slippa bekymmer.

Försäljningen orsakade dock viss turbulens. Tänk om någon utifrån lade ett bud? Tänk om *Boxholm II* köptes och försvann från sjön Sommen?

En lokal opinion bildades, och idag har vänföreningen 550 medlemmar, men för att förvissa sig om framtiden bildades ett rederi, där kommunerna köpte andelar.

LG G

Torgturen gammal social träff

I år firar Rederi Aktiebolaget S/S Boxholm II ångarens jubileum med några nyheter på turlistan.

Den klassiska "Torgturen" varje fredag i juli är annars en populär attraktion. För bönderna förr i tiden var båtresorna till Tranås nödvändiga, för att sälja och köpa varor. Landsbygden var glest befolkad, och turen in till staden med något av alla ångfartygen var en behaglig omväxling, inte minst socialt.

"Boxholm II är en av bygdens största turistattraktioner, och torgturenas nödvändighet för orsbefolk-

ningen kan helt enkelt inte överskattas", skrev den lokalt mycket kände direktören och hembygdsforskaren Elis Kågén 1978 i sin turishandbok "Kring Sommens Stränder".

Sommen är en stor sjö (nummer 15 i storlek enligt Sjöfartsverket), och gränsen mellan landskapen Östergötland och Småland delar sjön. I norr finns relativt kända namn som Boxholm och Malexander och i väster Tranås. Vattnet i Sommen är klart men näringsfattigt, känt för både röding, sik, öring och siklöja – "Sommaströmming".

NYHET: Bara några dagar före SB:s pressläggning beslöt Sjöhistoriska museet att k-märka *Boxholm II*. Även *S/S John Jennings*, byggd 1920, k-märktes.

Ny kulturoidförande

STOCKHOLM MAJ 2014

Sjöfartens kultursällskap har hållit årsmöte. Ordföranden sedan bildandet 2002 Karl-Erik Finnman, Sjöbefälsföreningen, hade avböjt omval och efterträddes av Berit Blomqvist, Skeppsmäklareföreningen. Karl-Erik utsågs till hedersmedlem i sällskapet för sina inspirerande insatser.

– Jag ser fram emot att engagera mig för sjöfartskulturen, säger Berit. Vi hoppas kunna presentera en nyskriven roman redan vid höstens bok- & biblioteksmässa.

Övriga styrelseledamöter: Lennart Fougelberg, Breakwater Publishing (vice ordf), Krister Bång, Länsgruppen, Jimmy Eriksson, Sjöfartsverket, Gunilla Johansson, Stockholms sjöfartshotell, Lennart Johnsson, Seko sjöfolk, Benkt Lundgren, Sjöbefälsföreningen, Christer Nordling, Sjömanhusstiftelsen och Madelène Rodhe, Sjösektionen Chalmers. Suppleant är Kicki Falke, Stockholms sjöfartshotell.

Årsmötet avrundades med ett intressant föredrag av Gustaf Taube om Stockholms sjögård. **BL**



Delar av Sjöfartens kultursällskaps nya styrelse: Kicki Falke, Lennart Fougelberg, Christer Nordling, Berit Blomqvist, Lennart Johnsson, Jimmy Eriksson och längst till höger denna tidskrifts redaktör. Krister Bång, Gunilla Johansson och Madelène Rodhe var frånvarande vid årsmötet. Foto Torbjörn Dalnäs.



RODD MED RÖTTER I 1600-TALET

Vad är det som sedan 40 år har fått rospiggarna och ålänningar att trotsa väder och vind och ge sig ut i bräckliga farkoster på en segel- och roddtur mellan Grisslehamn och Eckerö? Jo, den anrika Postrodden över Ålands hav, som varje sommar genomförs till minne av de bönder som under 250 år var ålagda att sköta de farofyllda transporterna av post och passagerare över havet. TEXT OCH FOTO OLLE ANDERSTAM

ÅLANDS HAV 1636–2014

Bakgrunden är den postordning som drottning Kristina lät införa 1636 och som ledde till att färdvägen över Ålands hav två år senare blev officiell postväg. Här

skötte Vaddö- och Eckeröbönderna, året runt och med livet som insats, trafiken fram till slutet av 1800-talet när ångbåtarna började ta över. När isen hindrade ångbåtarna fick dock postbönderna fortsätta och det var först 1911 som deras skyldig-

heter upphörde. Alla lyckades inte ta sig över genom strömmar, tjocka och is som ibland varken bar eller brast. Många blev kvar på isen, och minst 200 postförare fick sin grav i Ålands hav.

Tävling i tidstroget

Idag är den 44 kilometer långa Postrodden ett kulturevenemang omgärdat av strikta säkerhetsföreskrifter. Vinnare behöver inte alltid bli de som tar sig över på kortast tid. Man får också poäng för mest tidstrogna båt, klädsel och utrustning.

I år går Postrodden, som arrangeras av Roslagens sjöfartsminnesförening, den 14 juni med start på åländska Eckerö och mål i Grisslehamn, dit de första båtarna beräknas komma vid 12.30-tiden. **OA**

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

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



TORREVIEJA

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

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

*15 april-30 sep



IDRE

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

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

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



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-598 99 095 eller använd blanketten på sidan 39.

Allmän e-postadress: sbf@ledarna.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

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

Sjöbefälsföreningen – O

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

Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss –08-598 99 109
Mats Johansson –08-598 99 092
Leif Palm –08-598 99 108
Lennart Runnegård Jonsson
–08-598 99 143
Johanna Briding –08-598 99 583

Ombudsman i Göteborg

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

Informationschef

Marie Halvdanson –08-598 99 288

Medlemsservice & Administration

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

Human Resources

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

Ekonomi

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

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Västmannagatan 4
Telefon 08-598 99 085
Telefax 08-651 08 48
E-post sbf@ledarna.se
Internetadress
www.sjobefalsforeningen.se
Bankgiro 332-1478
Expeditionstid 8.00–16.10

Expeditionen i Göteborg

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

Rostholkar i brittiska hamnar

ITF kan inte slappna av i sin bevakning av hänsynslöst utnyttjande av sjömän. Det visar flera exempel på rostholkar – "ships of shame" på engelska – i brittiska hamnar.

Ett exempel är turkiskägda, Panamaflaggade torrlastaren *Munzur*, som bland annat saknade sjökort och ruttplan samt hade rostiga rör, trasig räddningsutrustning, trasig brandskyddsutrustning, inget varmvatten och dåliga sanitära förhållanden med en enda "dusch" som var en vattenkran.

– Dessutom hade 10 i besättningen löner under ILO:s minimum. En matros tjänade 400 dollar (2 600 kronor) i månaden inklusive övertid och semester, säger ITF-inspektör Darren Procter. Ändå hade flera blivit utan lön i två, tre månader.

Munzur har ett MLC-certifikat, utfärdat av Global Shipping Bureau. (TELEGRAPH)

Blockering om sjömäns rättigheter inom EU

I Europaparlamentet har förslag blockerats om att ta bort undantagen för sjömän i centrala EU-direktiv om anställdas rättigheter.

EU-kommissionen vill ta bort dessa undantag. Men genom en rad tilläggsförslag, som stötts av rederierna, har den italienska Europaparlamentarikern Licia Ronzulli försökt stoppa processen. Hon hävdar att utvidgade rättigheter för sjömän skulle öka byråkratin och försämra konkurrenskraften för EU-ländernas sjöfart. Vidare säger hon att sjömäns rättigheter skyddas tillräckligt väl av nationell lagstiftning i medlemsländerna, kollektivavtal och av MLC. Hennes förslag vann inget gehör, men borttagandet av undantagen för sjömän har försenats med flera månader, kanske till nästa år.

En viktig punkt gäller EU:s lagstiftning om övertagande av verksamhet, där sjömän i dag är undantagna. Ronzulli hävdade att lagstiftningen bara gäller "fasta arbetsplatser", inte fartyg, men detta avisades redan på kommittéstadiet.

– I Storbritannien har den lagen gällt även för sjömän i många år utan problem, säger Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson.

– EU:s lagstiftning gäller redan inom branscher som åkerier och flyg, tillade Nautilus chefsjurist Charles Boyle. (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 Rocío Arevalo Perez, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 090, e-post sbf@ledarna.se.

Sjöingenjörarring och sjökaptenensring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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

Propellersmycke

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



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

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



				→				KOLA-MÄRKE	NAMN PÅ FRANSKA SIDAN	SERIE-FIGUR	DOGMOLOG-DRYCK	↓	↓	FÄRDISPASCHÖREN	
				SEGELBÅTARNA									ISANDEBLÄST		
				GRISLA											
				↘											
				FELAN											
				↘											
				SIMPEL	KÖRSTÄMMASKENA									HÄR SIN EGEN SKUTA	
				→											
				SÅNGGUDINNAN										HÄMVIK FÖR SNIFF OCH MYMLAN	
				→											
				FÖRSÖKER DU NOG JUST NU									ÄR LIK STRUTS TJEJEN PÅ SLAG		
				↘											
								SES SOMMELIERER					CHAMPAGNE SOLO-SÅNGER		
				RAMAR											
				REDE										KORT HÄRRE I CHICAGO RYSSJA	
				KAN LOCKA SHOPPANDE HERRE	INSPIRATORERNAS	SPORRA TALLMARK NÅSET	GLOSA ANMODA ISLAMISKT ÄMBETE					PYTTE-MÄTT	KRETS ILLALUKTANDE ORG FÖRENING		
				→											
				LUFTHAMN				BACKE							
				FIRAS 10 MARS					STEKEL						
				MELLAN S OCH SV		VIKTMINSKNINGSMETOD			FORTFARANDE	MENADE			STORA RUMMET SES I SPANN		
				→											
				LÄSES AKTUELL I VISS BREV											
				MAKAR		PERFORMERADE									
				KASSELOTTERNA		ADRAS								HÄRKOMST	RÖKAREST
				↘											
						SCHACKSIDA			SIESTA	EN MYCKET LÅNG TID			GOJA HÄR EGEN SOMMARISSA		
				VÄTARVET											
							ÄR LINTOTTEN								
							REKLAM			PÅ MÅNGA SPORTIGA PLAGG					
				→											
				GÖTTORP 0143 GICK I GIFTASTANKAR											
														KONKURSIHOP	
				GÅR IHOP			VÄLVD								
				↘											
										STROSA OCH GÅ					

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälén, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Sommarkrysset".
Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 19/8 2014. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Oroande anbud på skotska färjor

Den brittiska fackföreningsrörelsen trycker på myndigheterna i Skottland att inte lägga ut färjerederiet Calmac Westerns trafik på anbud. Nautilus ser Stena Lines agerande som ett avskräckande exempel.

– Stena vill försämra britters och irländares löner och anställningsvillkor, för att möta konkurrenternas orättvisa villkor, sa Nautilus färjesamordnare Micky Smyth på en konferens i Dundee i april.

– Här i Skottland väntar gamarna i skyn på att hacka ur benen på Caledonian MacBraynes färjekontrakt. Det är ett företag som i årtal levererat god service, bra jobb och goda praktikplatser.

Anbudsfordran har skjutits upp, men Smyth anser ändå att den skotska färjepolitiken är alldeles för vag om hur näringen ska skyddas från osund konkurrens och exploatering. Han pekade på exemplet Northlink Ferries.

– Där vann företaget Serco anbudet i juli 2012, sa han. Bläcket på kontraktet hade knappt torkat, innan Serco proklamerade aggressiva nedskärningar, helt i strid med vad de försäkrat under anbudsfordran. (TELEGRAPH)

Konvention kan drabba sjömän

Arbetet med att ratificera IMO:s ballastvattenkonvention BWM från 2004 går för långsamt, anser generalsekretären Koji Sekimizu. Samtidigt uttrycker representanter för både rederier och sjöfack oro över att konventionen kan skapa problem och kriminalisera sjömän.

Det saknas en robust introduktionsprocedur för nya BWM-system, övergångsregler för gammal utrustning och klara riktlinjer för hamnstatskontrollerna. Detta framhåller redarorganisationen ICS, Bimco, Intercargo och Intertanko.

Nautilus seniorsekreterare Allan Graveson påpekar att aspekter som ökad arbetsbörda och hälsorisker för sjömän inte heller har beaktats tillräckligt.

(TELEGRAPH)

Sjöfartspolitisk strid i Australien

I fjol blev det regeringsskifte i Australien. Laborregeringen fick lämna över till en nationalliberal koalition. Och som brukar vara fallet i detta land vid regeringsskiften, blåser det upp strid om sjöfartspolitiken.

– Vår sjöfart trampar vatten, är låst i byråkrati och saknar konkurrenskraft både här hemma och internationellt, säger premiärminister Warren Truss.

Uttalandet gjordes i samband med ett utspel om ändring eller upphävande av en rad lagar och bestämmelser, till exempel "Fair Work Act", som garanterar australiska anställningsvillkor i australiska vatten oavsett flagg.

Truss anser att Labors sjöfartspolitik misslyckats genom att antalet handelsfartyg under australisk flagg halverats på 10 år. Labors talesman Anthony Albanese replikerar att regeringens förslag kan slå sönder landets insjöfart och kosta upp till 10 000 jobb.

– Regeringen vill underlätta för rederierna att använda utlandsflaggade fartyg för att slippa betala australiska löner, sa Albanese. (TELEGRAPH)

Kriminaliserade väpnade vakter

Sjöfartens internationella säkerhetsorganisation Sami protesterar mot växande tendenser till kriminalisering av beväpnade vakter på fartyg i piratdrabbade farvatten.

– Vi är djupt bekymrade över denna utveckling, som vi fördömer, säger Samis vd Peter Cook. Professionella säkerhetsvakter ombord ska inte ses som staffagefigurer i politiska tvister eller syndabockar vid kommersiella gräl.

– Oavsett om de är tidigare marinsoldater, armésoldater eller poliser, så är de maritima säkerhetsvakterna utbildade och erfarna professionella yrkesmän, som förtjänar respekt, kredit och uppskattning för den viktiga roll de spelar för att bekämpa pirateriet, tillade Cook.

Han påpekade också att säkerhetsföretagen arbetat hårt för att göra regelverket standardiserat och rättssäkert.

Bland de fall som uppmärksammats finns två italienska vakter som arresterats i Indien i samband med att två indiska fiskare dödades i februari 2012. (TELEGRAPH)

LÖSNING TILL VÅRKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 3/2014



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

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Ester Brodo
Värmdö

Leif Hörnström
Sollentuna

Elisabeth Krysen
Sösdala

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

ALLANDIA

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

A P MÖLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I STENA LINE ÖRESUND

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

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

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

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), Snödroppsgård 6, 194 68 UPPLANDS
VÄSBY, tel 0734-42 44 53, e-post jesper.lonngren@ressel.se

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SEA WIND

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

70% för 0 kr.

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



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag _____

Namn _____

Avdelning _____

Gatuadress _____

Postnr _____

Ort _____

Land _____

E-post _____

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

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Autogiro
- Inbetalningskort

Bank (endast vid autogiro)

Clearingnummer Kontonummer

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnteckning

Annons från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Ren och smidig flytt av trailerbockar

Att flytta trailerbockar på Stena Scanrail var ett smutsigt och otympligt arbete. För att göra hanteringen enklare byggde matros Christian Jildermark en ställning som gör det möjligt att flytta bockarna utan att behöva ta i dem. Sjömanhusstiftelsen belönade hans initiativ med 15 000 kronor.

Godsfärjan Stena Scanrail går i trafik mellan Göteborg och Fredrikshamn. De trailers som medföljer surras med hjälp av stålbockar på rorodäck. Ett par gånger i veckan behöver bockarna, som väger flera hundra kilo styck, flyttas från ena sidan av lastdäcket till den andra. Tidigare var det ett otympligt och framför allt smutsigt arbete. Flytten skedde med truck. För att bockarna inte skulle glida av truckgafflarna var besättningen tvungen att trä på specialanpassade skenor, något som bara kunde göras för hand. Skenorna var fulla med trailerfett som kladdade av sig på allt och alla som kom i kontakt med dem vilket ledde till ett utbrett missnöje.

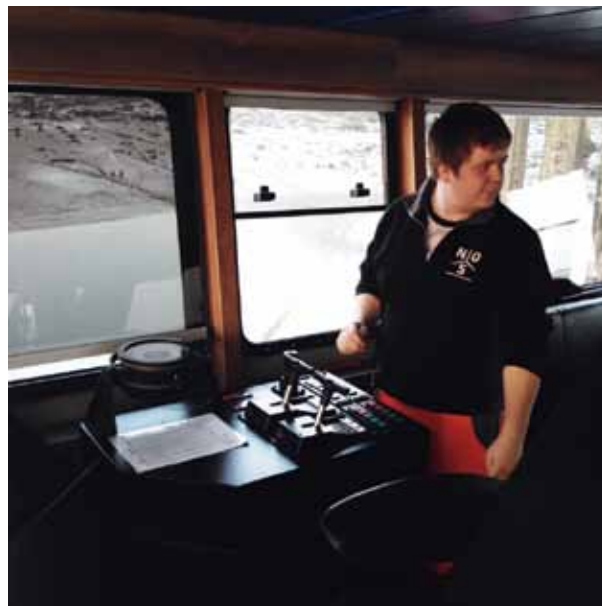
– Fettet fastnade både på handskar och kläder. Hade man väl fått det på sig blev man aldrig av med, säger Christian Jildermark. Vi hade bara en truck ombord. Den användes av både däck, maskin och kocken och alla blev drabbade.

Men Christian, som då jobbade som matros, fick en idé. Med virke från tre stycken sönderslagna Europapallar konstruerade han en ställning som gjorde att skenorna kunde tas av och på, utan att behöva ta i dem.

”Hade man väl fått det på sig blev man aldrig av med det”

– Du kör rakt in med gafflarna i skenorna. Skenorna är vinklade lite nedåt och låser i bakkant när du lyfter upp dem. Det finns även en stopp framtill, en klack i sex millimeters stål, för att bockarna inte ska kunna glida av, berättar Christian.

Förra året skickade han in sin uppfinning till Sjömanhusstiftelsens belöningsverksamhet. Resultatet blev ett



Christian Jildermark jobbar till vardags som andrestyrman på Northern Offshore Services. Foto: Privat

utvecklingsstipendium på 5000 plus 10 000 kronor. De två utbetalningsstegen var en uppmuntran till att skapa en mer hållbar konstruktion och idag finns ställningen även i stål.

– Den här ställningen är mycket mer stabil. Europapallar är oftast gjorda i klent virke och den gamla ställningen gick sönder efter att ha blivit påbackad av en trailer.

Sedan årsskiftet arbetar Christian som andrestyrman på Northern Offshore Service som transporterar delar till vindkraftverk i Irländska sjön. Några truckar finns inte, men på Stena Scanrail används fortfarande hans uppfinning.

– Jag var där och hälsade på nyligen. De är väldigt nöjda med ställningen och använder den varje gång en bock ska flyttas.

christian_jildermark@hotmail.com



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2015

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln 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.