

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR4 JUNI 2016 ÅRGÅNG 5



KONGRESS-EXTRA

Ombud, motioner, rapporter

KOLLEKTIVAVTALEN KLARA

Uppgörelser med Almega och Sarf

THE CREW KNOWS THE BEST

Better influence on ships' design

SMUGGLING

CONTAINRAR ANVÄNDBARA ÄVEN FÖR DE KRIMINELLA



Reflexioner efter strejken

JUNI

Som ni kanske kommer ihåg så handlade förra ledaren om upphandlingen av skärgårdstrafiken och det spända läge som då rådde, då vi hade lagt ett varsel om konflikt. Som alla vet vid det här laget så lyckades inte medlarna ena oss och Almega, och strejken blev ett faktum. En strejk är ju inte något som man tar till i onödan, men som förhandlingarna utvecklades i kombination med tilldelningen av den upphandlade trafiken så hade vi egentligen inget val.

Trots att Almega hade bett Sjöbefälsföreningen att arbeta fram ett gemensamt branschavtal, så förkastade man kategoriskt alla förslag som vi kom med. Med facit i hand kan man anta att detta var en högst medveten taktik i väntan på att Waxholmsavtalet skulle kunna avskaffas helt och hållet.

Genom diverse taktiska manövrar och juridiska finter lyckades man med att få Waxholmsavtalet att "försvinna". Detta gjorde att vi, när konflikten väl bröt ut, inte hade någon chans att inkorporera Waxholmsavtalets villkor i ett eventuellt branschavtal. Kvar fanns endast Strömmaavtalet och Styrsoåavtalet att använda som byggstenar i ett branschavtal.

Nu hade vi inte längre någon möjlighet att enas om ett branschavtal, då det i praktiken bara hade varit att byta namn på Strömmaavtalet och kalla det för ett branschavtal, samtidigt som individlönesystemet skulle fortsätta. Helt enligt Almeas plan.

Kvar att slåss för var då att bli av med individlönesystemet, som i skärgårdstrafiken är ett utmärkt redskap för redaren att pressa ner lönenivån. Särskilt utsatta för detta är de säsongsanställda, som utgör

mer än hälften av arbetsstyrkan. Många av "säsongarna" är unga oerfarna befäl, som är på jakt efter sitt första jobb och som inte har något att sätta emot när redaren erbjuder rena skamlöner.

Kravet på oss från medlemmarna inom detta område var solklart: Se till att få bort individlönesystemet från skärgårdstrafiken.

När krutröken skingrats, så stod det klart att Almega hade förlorat striden om lönesystemet. Individlönesystemet är nu

Förhandlingarna med Sarf var inte alls så dramatiska som med Almega. På ett tidigt stadium var vi överens med Sarf om att ett kort avtal (12 månader) var den bästa lösningen. När osäkerheten om framtiden och hur räntor, inflation, världsekonomin etc kommer att utvecklas vill ingen låsa in sig på ett långt avtal.

Även i denna förhandling refererade man till märket, och Sarf var mycket tydliga med att de inte kunde medverka till

GENOM DIVERSE TAKTISKA MANÖVRAR OCH JURIDISKA FINTER LYCKADES MAN MED ATT FÅ WAXHOLMSAVTALET ATT "FÖRSVINNA". DETTA GJORDE ATT VI, NÄR KONFLIKTEN VÄL BRÖT UT, INTE HADE NÅGON CHANS ATT INKORPORERA WAXHOLMSAVTALET VILLKOR I ETT EVENTUELLT BRANSCHAVTAL. KVAR FANNS ENDAST STRÖMMAAVTALET OCH STYRSÖAVTALET ATT ANVÄNDA SOM BYGGSTENAR I ETT BRANSCHAVTAL.

borta, och vi har därmed stoppat den lönedumpning som annars hade präglat denna marknad.

Överenskommelsen som slöts gäller året ut och gav alla 2,2 procent löneuppräkning, precis i linje med "märket".

Nu har vi inte bara förhandlat skärgårdsavtalen med Almega, vi har även haft avtalsförhandlingar med Sarf som rör storsjö/färjetrafiken.

något avtal som skulle ge en löneökning på mer än 2,2 procent.

Varken vi eller Sarf lyckades driva igenom några villkorsförändringar, utan det blev ett rent lönepåslagsavtal, där vi till slut enades om 2,2 procent i 12 månader.

Vi måste komma ihåg att en avtalsförhandling som mynnar ut i strejk är inget vi vill se som en återkommande taktik, utan något vi bara tar till i yttersta nödfall.



6



sjöbefälen Nr 4

- 04 Fortsatta pirattacker
Problemet börjar öka igen, visar internationell rapport
- 06 Alla centrala avtal klara
Kollektivavtal har slutits med Almega och Sarf
- 07 Ordföranden har ordet
Om trakasserier och grundstötningar
- 08 Kongress-extra
Ombuden, styrelsen, motioner och rapporter
- 12 Strejkrätten angrips
Arbetsgivarnas tankesmedja dammar av gamla kända argument
- 15 Nytt rederi i Östersjötrafik
HSC Express heter ett nytt fartyg i Gotlandstrafiken
- 18 Containern ett mångsidigt redskap
Kan användas även av brottslingar
- 22 Hur långt kan automationen gå?
Visionen om obemannade fartyg har lanserats
- 23 Användarnas synpunkter behövs
Fartygsdesignen blir bättre om de bäst insatta kommer till tals
- 24 Belöningsdag 2016
Avancerade och vardagliga innovationer belönades
- 26 Överlevandes vittnesmål analyserade
Vittnesmålen från Estonia-katastrofen ganska samstämmiga
- 28 60-årsminne av dramatisk kollision
Men varför krockade Andrea Doria och Stockholm?
- 30 Utredning av komplicerad brand del 2
Referatet av haverikommissionens rapport fortsätter



18

24



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 5 Utgivningsdag 1 juni 2016

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

Layout Trydells Tryckeri AB
Adress Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, plan 4
Telefon 08-518 356 00 vx
E-post sjobefalen@sjobefal.se
Bankgiro 332-1478
ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2016
Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 00
info@display-umea.se

Framsidesbild Jakten på smuggelvaror i containrar är den moderna nålen i höstacken. Foto FN-organet UNODC.
TS-kontrollerad upplaga 8 300 ex

MEMBER AV **SVERIGES TIDSKRIFT**

MANUSSTOPP 2016
Nr 5 – 16/8 Nr 6 – 20/9 Nr 7 – 18/10 Nr 8 – 22/11

PIRATPLÅGAN FORTSÄTTER

Guineabukten är den farligaste regionen för sjömän. Våldet ökade under 2015, och sista kvartalet blev det vanligare med kidnappningar för att få ut lösensummor. Man ger sig på fler handelsfartyg, en trend som hållit i sig och ökat in på första kvartalet i år. TEXT LARS SOOLD

I de tidigare värst drabbade piratvatten i Indiska oceanen har kidnappningarna ökat igen under förra året. 108 sjömän hölls som gisslan, och fartyg nära Somalia signalerar misstänkt piratverksamhet och ökad risk för nya attacker.

I Sydostasien ökade attackerna under årets första månader, för att minska drastiskt under slutet av året.

Det skriver den amerikanska ickestatliga organisationen Oceans Beyond Piracy (OBP) i sin rapport om piratverksamhet i världen för 2015. Detta är sjätte året som OBP lämnar sin rapport över mänskligt lidande och kostnader orsakade av piratattacker.

I Guineabukten dödades 23 sjömän, 44 kidnappades, och 58 hölls i fångenskap med våld. Även om attackerna minskat från 67 år 2014 till 54 i fjol, så har skador och men för utsatta sjömän varit betydande.

Mörkertal

Man behöver också komma ihåg att det finns ett mycket stort mörkertal i rapporteringen från Guineabukten. OBP räknade för ett år sedan med en underrapportering på omkring 70 procent.

Totalt var 1 225 sjömän ombord på fartyg som attackerades. Det är vanligt att förövare i Guineabukten tar till vapen, och drygt 800 sjömän fanns ombord när pirater sköt vid ombordstigningen.

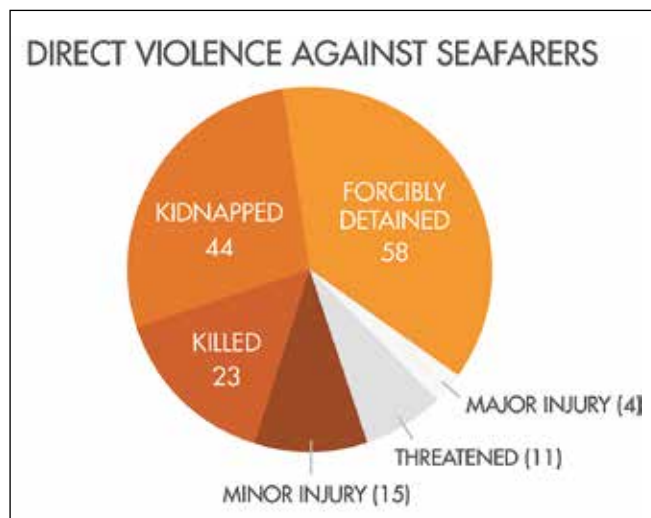
Kidnappningarna skedde mot fler typer av fartyg och över ett större område men är framför allt koncentrerade till Niger Delta-regionen, särskilt till områden där det borras efter olja.

I Indiska oceanen utanför Somalia ökade kidnappningarna. Den första kapningen på tre år skedde i april, när två iranska fiskerifartyg togs av pirater. I april var 41 sjömän gisslan hos somaliska pirater, varav 26 har suttit längre än fyra år. Internationella flottstyrkorna har fortsatt att patrullera området. Deras närvaro minskade dock under året med 15 procent.

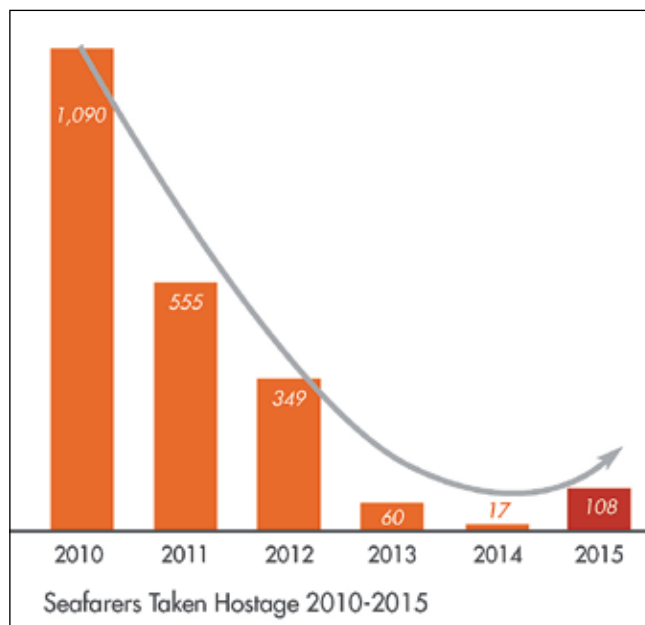
Rapporter från Somalia talar om ökad risk för en ny våg av attacker om den internationella militära närvaron fortsätter att minska.

Längre österut ökade attackerna under årets åtta första månader utanför Singapore, i Malackasundet och Syd kinesiska sjön. Men ökad aktivitet från länder i regionen ledde till en kraftig nedgång under resten av året, vilket har fortsatt under första kvartalet 2016. Nedgången var ett resultat av utveckling av fartygens rutiner och skydd, ökad patrullering, arresteringar och åtal. De arresterade var ledare och medlemmar i oljestölds-syndikat, som med ett kraftigt lägre oljepris förlorade både motiv och kapacitet.

OBP har i Sydostasien registrerat 199 piratattacker och rån. 19 sjömän skadades lindrigt och två mer allvarigt. 450 besättningsmän fanns ombord på samma fartyg där någon skadades i samband med piratattacker. Det har också rapporterats incidenter från Vietnam, södra Filippinerna och västra Java. Sett strikt till dessa siffror är Sydostasien kvantitativt den mest utsatta regionen i världen. Men man bör då ta med i beräkningen att området är väldigt stort, det mest trafikerade i världen. Under 2015 passerade gods- och tankfartyg området mer än 263 000 gånger. **LS**



23 sjömän dödades och 44 kidnappades i Guineabukten under förra året.



Utanför Somalia ökade antalet kidnappningar igen under 2015.

Godkända avtal

Sjöbefälsföreningens styrelse sammanträdde den 12–13 maj 2016 och behandlade bland annat följande.

- Rapport om skärgårdsupphandlingen. Upphandlingen av skärgårdstrafiken, som bland annat innebar att Stockholms sjötrafik miste uppdraget, står fast. Dock har beslutet överklagats till högre instans, som vid styrelsemötet ännu inte hade tagit upp ärendet.
- Medverkan i Almedalen. För första gången ska Sjöbefälsföreningen aktivt medverka i ett arrangemang under Almedalsveckan i juli. Det blir tillsammans med Föreningen svensk sjöfart och Seko i kampanjen "Blå tillväxt".
- Avtalen godkända. Förhandlingsdelegationernas avtal med Almega och Sarf (se artiklar på sidan 6) godkändes av styrelsen. Arbetet fick högt betyg av styrelsen, som ansåg sig ha varit välinformerad under hela den långa processen.
- Avtal med Gotlandsbåten. SBF har tecknat avtal för de anställda i rederiet Nordic HSC, som startat trafik i Östersjön med Gotlandsbåten (se reportage på s 15–17).
- Inga CDT-tester. Konflikten med Stena om CDT-tester, som togs upp på förra sammanträdet, har lösts. Stena har gått med på att upphöra med testerna.
- Slarv med examensarbeten. Alltför många studenter på sjöfartshögskolorna gör inte klart sina examensarbeten och får

därför inte ut sin examen. SBF betonar vid sina möten med studenterna alltid vikten av att de gör examensarbetena.

- Besvär med certifikat i danska fartyg. Svenska befäl i danskregistrerade fartyg måste själva bekosta förnyade certifikat. Danska redare bekostar kurserna endast för danskar. SBF ska be Transportstyrelsen om hjälp med information om svenskt och danskt regelverk.

I övrigt ägnades en stor del av mötet åt kongressförberedelser. Bland annat antog styrelsen yttranden över motionerna, se sidan 10.



SJÖSPORTSKOLAN
Swedish Maritime Academy

Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

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

www.sjosportskolan.se






en del av Navigationsgruppen

Utbildning mot verklighetens krav...

Safetygruppen är godkänd STCW-Manilla utbildare av transportstyrelsen.
Utbildningscentret i centrala Stockholm ligger på Långholmen i en maritim miljö nära till boende och mat. Ombord på M/S Polfors genomförs praktiska utbildningsmomenten i en verklig fartygsmiljö.

Andra utbildningsorter från norr till söder är; Kalix, Luleå, Härnösand, Örebro, Göteborg och Helsingborg.

safetygruppen.se
info@safetygruppen.se
08-410 215 50

Vann striden om tarifferna



– Jag kan inte säga att det känns helt bra, vi hade hoppats på att få behålla Waxholmsbolagsavtalet. Men nu gick inte det, säger Mats Jäderland.

– Jag vill passa på att rikta ett stort tack till killarna och tjejerna som oförtrutet har stått på kajerna och fört kampen på gräsrotsnivå. De har hela tiden skött sig exemplariskt, trots provocerande strejkbryteri från arbetsgivarsidan.

Strejken i skärgårdstrafiken är över. Den 30 april tecknade Sjöbefälsföreningen och Almega ett nytt avtal. Förhandlingarna utmynnade i två olika avtal med tarifflöner som grund.

När förra numret av Sjöbefälen kom ut hade Sjöbefälsföreningen precis gått ut i strejk. Kraven var ett enat avtal i skärgårdstrafiken med tarifflöner. Nu är strejken över och resultatet blev, som alltid, en kompromiss, men Sjöbefälsföreningen fick igenom sitt viktigaste krav.

– Det känns jättebra att vi fick igenom tarifflöner, det är ett rättvist, säkert och jämställt lönesystem som våra medlemmar är väldigt nöjda med, säger Mats Jäderland, vd Sjöbefälsföreningen.

Upphandlingen som gjordes tidigare i vår medförde att Waxholmsbolagsavtalet försvann och ersattes av Strömmeavtalet. Detta eftersom Stockholms Sjötrafik, som hade avtalet, förlorade upphandlingen till TRSM Group 1. Styröavtalet kvarstår som tidigare. Sjöbefälsföreningen hade hoppats att kunna rädda Waxholmsbolagsavtalet genom att baka ihop de tre avtalen till ett, men där lyckades parterna inte komma överens, och frågan försköts därför till en arbetsgrupp.

Nytt avtal med Sarf tecknat

Sjöbefälsföreningen har tecknat ett nytt avtal med Sjöfartens arbetsgivareförbund, Sarf. Avtalet innebär en löneökning på 2,2 procent på löner och tillägg. I övrigt är det inga villkorsändringar.

– Det här är i grunden ett bra avtal, och därför har vi endast räknat upp löner och tillägg med märket, som i år är 2,2 procent, säger Mats Jäderland, vd Sjöbefälsföreningen.

Avtalet gäller från den 1 februari 2016 till den 31 januari 2017.

– Vi var på ett tidigt stadium överens med SARF om att ett kort avtal är det bästa för både oss och arbetsgivarna, säger Mats Jäderland.

Den som slutat sin anställning som sjöbefäl hos en arbetsgivare och som vill ha lönejustering för anställningstiden mellan 1 februari och 30 april 2016 ska kontakta arbetsgivaren senast den 31 augusti 2016 och begära retroaktiv lön för perioden efter den 1 februari.

Trakasserier och *Hoegh Osaka*

Sjöbefälsföreningens innevarande kongressperiod närmar sig sitt slut med stormsteg!

I höstas skrev jag en kolumn där jag bland annat berörde detta med sexuella trakasserier ombord.

Efter den har jag fått två utomordentligt trista bevis på att det fortfarande inte fungerar ombord i många fartyg och rederier, och dessutom att det inte hanteras på rätt sätt från rederier och skolor.

Det ena fallet är en styrman som ringde upp mig och berättade att hon tvingats byta arbetsgivare på grund av sexuella trakasserier. Hon frågade om en av de situationer jag beskrev i min kolumn varit i en viss fartygsserie eftersom hon kände igen det exakt, men så var det inte, det var från ett helt annat bolag med annan typ av fartyg.

Det andra fallet hörde jag om genom en tidigare arbetskamrat som nyligen börjat ett nytt arbete. En av de andra anställda är en nyutexaminerad sjöingenjör som utsattes för så mycket ovälkommet närmande och sexuella trakasserier under sin elevtid att hon kände att, trots att yrket var spännande, så kunde hon inte vara till sjöss!

Detta gör mig oerhört besviken, att det finns vissa arbetsgivare som inte gör mer för att komma till rätta med att de har medarbetare som inte kan uppföra sig, utan i många fall i stället skuldbelägger den som känner sig trakasserad eller kränkt!

Några dagar före jag mönstrade på hade jag ett långt samtal med Pia Berglund, vd på Svensk Sjöfart, där vi diskuterade hur det skall gå att komma tillrätta med denna typ av oacceptabelt beteende.

Grundstötning av *Hoegh Osaka*

Den 17 mars presenterade MAIB utredningen om vad som orsakade kantringen, vattenfyllningen och grundstötningen av *Hoegh Osaka* vid avgång Southampton 3:e januari 2015.

Eftersom jag seglat i mer än 30 år i RORO-, ROLO- och PCTC-fartyg tycker jag det är intressant att ta del av vad som hänt och kanske varför. Det finns många lärdomar att ta till sig, ifall ni inte läst eller vill läsa den noterar jag några här:

En sak jag hörde ganska omgående från flera håll, var hur oerfaret seniorbefälet varit. Läser man rapporten anges där att BFH förvisso endast varit ombord i tre veckor, men han hade de senaste tio åren seglat i bilfartyg och de senaste åtta åren som BFH. ÖST hade seglat de senaste sex åren i bilfartyg och detta var hans andra törm som överstyrman i *Hoegh Osaka*. Så, det visade ju sig att de inte var så oerfarna trots allt...

Däremot var det nog ett problem med "Power Distance Index" (som man talar om i BRM/MRM) mellan befälet och lastplaneraren från land. Det avgörande felet var givetvis att man hade alldeles för dålig stabilitet!

Det berodde delvis på att man ändrade rotationen och lade Southampton först i stället för sist på kustresan, men ändå lastade precis som man brukade – det vill säga väldigt mycket last högst upp i fartyget vilket fungerade bra när det var mycket bunker ombord och övrig last, nu fungerade det inte alls!

Man lastade 15 procent mer än man vid ankomsten uppgav att man skulle göra. Att mycket av den uppgivna lastmängden

var framräknad med standard-vikter gjorde inte saken bättre, till exempel att en Land Rover/Range Rover uppgavs väga två ton, men fler än 600 av dem som lastades vägde mer än två och ett halvt ton! Givetvis hamnade de flesta längst upp på däck 10, 11 och 12...

Sedan var det ju detta med surrningsmaterialet. Det finns ett MSC-cirkulär (1355) där man fastslår att om man har RORO-last som väger mer än 15 ton, då skall Maximum Securing Load inte understiga 100 kN (10 ton). *Hoegh Osaka* hade förutom vanliga bilsurningar spännband med MSL på 2500 respektive 5000 kilo. Något 10-tons surrningsmaterial har jag då aldrig sett ombord i något fartyg!

Däremot har jag flera gånger sett hur man surrar last som väger närmare tio ton med totalt sex spännband med MSL på 2,5 ton – helt enligt operatörens riktlinjer – hur man får ihop det är för mig en gåta...

Rapporten finns att ladda hem från MAIB:s hemsida www.gov.uk/maib, det är intressant och tankeväckande läsning!

Tycker
MATS HÖGBLOM



Sjömanskyrkan Stockholm

Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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

Besöksadress: Södra Hamnvägen 15

Telefon: 08-556 943 30

Mobil: 070-461 94 80

E-post: info@sjomanskyrkan.com

Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



Ombud vid kongressen



Sture Axelsson
Stena/T



Erling Borg
Färjerederiet/N



Danielle Bågenholm
Finnlines/T



Nils Dewár
Stena/N



Tomas Femenia
TRSM Group1/N



Rolf Franzén
Färjerederiet/N



Alireza Ghayori
Wallenius/T



Bengt Gollungberg
Styrsö/N



Catarina Gullberg
Wittenby
Färjerederiet/T



Margareta Hallenberg
Thun/N



Karl Huss
Gandharra/T



Monica Huss
Sjömannskolan/T



Torsten Johansson
Styrsö/N



Josefin Larsson
Wallenius/N



Bo Lindgren
Stena/T



Tia Lindström
Tallink Silja/I



Lars Lundell
Stena/I



Jyri Lämsä
Eckerö Birka/I



Jesper Löngren
Ressel/N



Jan Mattsson
Stena/T



Jonny Molin
Stena/T



Melker Nelson
Stena/T



Anders Nord
Stena/T



Per Ringbom
Euroshipping/N



Erkki Rintala
Tallink Silja/I



Birgitta Rosander
Stena/I



Ulf Sjöberg
Mærsk/N



Torkel Skarsgård
TT-Line/T



Karolina Stark
Sjöfartshögsk. Kalmar/N



Mikael Stein
TRSM Group 1/N



Åke Sundén
Stena/T



Ragnar Svensson
Stena/T



Martin Torstensson
SMBF Service/T



Claes Tyrén
Färjerederiet/N



Hans Ådén
TRSM Group 1/N



Medlemmarnas representanter

På detta uppslag presenteras kongressombuden och föreningsstyrelsens ledamöter. Samtliga har rösträtt på kongressen (dock inte styrelseledamöterna vid beslut om deras ansvarsfrihet). På nästa uppslag finns ett kongressextra med motioner och utdrag ur förbundsstyrelsens rapporter, med en lång rad viktiga synpunkter och förslag.



Mats Jäderland
verkställande direktör

Föreningsstyrelsens representanter vid kongressen



Mats Höglom
Wallenius



Jan Häggblom
Tallink Silja



John Borgman
HH-Ferries



Jan Buskas
Finnlines



Sandro Chiesi
Stena



Claes Bacos Eriksson
BSM



Annelie Hamberg
Destination Gotland



Mikael Johansson
Stena



Johan Juhlin
Mærsk



Stig Karlsson
Färjerederiet



Håkan Mannbrink
TRSM Group1



Monica Rönnqvist
Tallink Silja

20+3 motioner

Tre månader före kongressen hade 20 motioner lämnats in. Därefter har ytterligare tre kommit, som kongressen först ska avgöra om de ska behandlas. Föreningsstyrelsen har yttrat sig över samtliga motioner.

Lönefrågor

3 – Löneskillnader mellan nautiskt och tekniskt befäl

På förste- och andrenivå finns alltjämt en del löneskillnader mellan nautiker och tekniker. De bör likställas.

4 – Passagerarfartygstillägg

Nautiskt befäl bör få motsvarande passagerarfartygstillägg som tekniskt befäl.

9 – Ersättning för extra tjänstgöringsdagar

Särskilt vederlags- eller kontant ersättning bör utgå när man måste tjänstgöra utöver ordinarie tjänstgöringsperiod.

10 – Utpurning av nautiker och intendenturbefäl

Alla befäl bör ha extra övertidsersättning vid ”utpurning”, övertid som inte är en direkt fortsättning på ordinarie arbetstid.

11 – Datum för löneutbetalning

Löneutbetalningen bör ske senast den 25:e i månaden.

12 – Löneskillnad för befäl med enhetslön

Löneskillnaderna mellan de högsta befattningarna, förste- och andrebefattningarna bör vara jämnare.

13 – Ny lönegrupp i färjeavtalet för intendenturbefäl

Intendenturbefälen bör få en extra lönegrupp 11 i färjeavtalets tariffer.

16 – Ersättning och status för lokala fackliga företrädare

Ersättning till klubbordförande och facklig kontaktperson bör höjas, liksom dessas status gentemot arbetsgivaren.

20 – Sjukvårdstillägg

Den person ombord som har hand om sjukvårdsutrustning, skeppsapotek m m och ansvarar för sjukdomsfall, när ej sjuksköterska eller liknande finns ombord, bör få ett lönetillägg.

23 – Examenstillägg för intendenturbefäl

Intendenturbefäl med en relevant högskoleutbildning bör få ett examenstillägg i lönebilagan.

Behörighet, utbildning

15 – Elevrädsla

Föreningen bör påverka sjöfartshögskolorna att ha en dygnet-runt-jour som studenter på fartygspraktik kan vända sig till. SBF själv bör överväga en sådan jour i de fall en student inte vill kontakta skolan.

19 – Utbildning av klubbordförande

Föreningen bör ta fram en djupare och bredare internutbildning riktad till klubbordförandena.

Arbetsmiljöfrågor

2 – Lämplighetstester

Det blir allt vanligare med lämplighetstester inom sjöfarten.

Dessa är helt oreglerade. Helst bör verksamheten lagstiftas, men i väntan på detta bör användningen och rätten till testresultaten regleras i avtal.

8 – Friskvård

Två timmars ordinarie arbetstid ombord per vecka bör avsättas för friskvård.

17 – Friskvård ombord

Medlemmarna bör få möjlighet att utföra friskvård ombord och kunna träna under arbetstid.

18 – Friskvård under ledighet

Medlemmarna bör få förbättrad tillgång till friskvård under ledigheter liksom få del av friskvårdsbidrag.

Information och kommunikation

14 – Bättre förståelse för föreningens verksamhet

Föreningen bör alltid ha information tillgänglig på hemsidan om dess uppbyggnad och verksamhet samt om medlemmarnas rättigheter och skyldigheter.

Föreningsfrågor

5 – Rederiverksamhetsrepresentation i föreningsstyrelsen

Suppleant på föreningsstyrelsemöte bör arbeta i liknande verksamhet som den ordinarie ledamot han/hon ersätter.

Sjöfartspolitiska frågor

6 – Hållbara och miljövänligare transporter

Föreningen bör samtidigt verka för miljövänligare transporter och en juste behandling av alla inblandade i transportkedjan.

7 – Förmånsbeskattning av värdet av fri kost

Föreningen bör verka för att minska förmånsvärdet för fri kost ombord i enlighet med vad som gäller sjögående personal i marinen.

22 – Privat sjöarbetsförmedling

Föreningen bör verka för att tillåta privat rekryterings- och förmedlingsverksamhet för sjömän.

Övriga frågor

1 – Arbetsledning i ekonomiavdelningen

Föreningen ska verka för att arbetsledare med underställd personal i ekonomiavdelningen alltid mönstrar befäl.

21 – Organisationsområde

Föreningen bör verka för att ansluta Sjöfartsverkets lotskutterförare som medlemmar.

UR SJÖFARTSPOLITISKA RAPPORTEN

Den svenskägda delen av svenskflaggade fartyg har minskat drastiskt under det senaste decenniet. Det finns nu endast två större rederier som kan sägas vara svenskägda; Wallenius och Stena. Övriga större rederier har sina huvudägare utanför Sverige. ACL avvecklar delar av verksamheten.

Det här är en naturlig utveckling som en följd av kapitalets internationalisering. I den globaliserade värld vi lever i numera är de nationella gränserna något som kapitalet inte behöver bekymra sig så mycket om. Det som är betänkligt är att svenska företags investeringar i sjöfarten totalt sett har minskat och investeringar under svensk flagg har minimerats. Vi har således ett dåligt klimat för sjöfartsinvesteringar i Sverige och det gäller i synnerhet investeringar under svensk flagg.

Är det då viktigt att just svenska företag investerar i svenskflaggade fartyg? Svaret på den frågan är otvivelaktigt ja. Utan svenskt ägande är det stor fara att sjöfartsstödet ifrågasätts av politiker. Sjöfartsstödet är aldrig tänkt som ett sysselsättningsstöd utan som ett stöd för svensk sjöfartsnäring. Som sjöfartsstödet nu fungerar går merparten av stödpengarna till utländska rederier.

Styrelsens uppfattning är således att det är av stor vikt att det finns ett betydande svenskt ägande i den svenska handelsflotta och att det behöver vidtas åtgärder för att göra svensk flagg attraktiv för svenskt kapital.

De svenska befälslönerna har inte utvecklats lika gynnsamt som de utländska. I Sverige är lönebildningen hårt kontrollerad

UR ARBETSMILJÖRAPPORTEN

Svenska rederier har satsat på att förnygra sina fartygsbestånd, och det är bra, men inte alla nybyggda fartyg som registreras i Sverige har heltäckande bra säkerhets- och arbetsmiljö. Särskilt i kök och maskinrum är arbetsmiljöstandarden ofta sämre än i äldre fartyg.

Tyvärn har arbetsmiljön på fartyg inte uppmärksammats på önskvärdt sätt av de svenska tillsynsmyndigheterna, tidigare Sjöfartsverket och nu Transportstyrelsen; bland annat är det rimligt att mer resurser avsätts för kontroller av arbetsmiljön ombord.

Transportstyrelsen utövar, i samverkan med Arbetsmiljöverket, tillsyn av arbetsmiljön ombord på fartyg.

SBF anser att Transportstyrelsen inte prioriterar denna tillsyn på ett tillräckligt ansvarsfullt sätt. Inspektörerna får inte de resurser och den tid de behöver för att kunna utföra sina åligganden. Transportstyrelsen måste agera seriösare och ta ansvar för sina inspektörer gällande utbildning samt ta del av all information som de ombordanställda ger i sin egenskap av experter i sina egna fartyg.

UR INFORMATIONS- OCH KOMMUNIKATIONSPOLICYN

Tidskriften Sjöbefälen kommer i höst att få ett lite annat upplägg. Fasta vinjetter kommer att införas så att läsarna känner igen sig från nummer till nummer. Exempel på dessa vinjetter är nyhetsidor där aktuella händelser från föreningen och branschen tas upp, ett längre tema som kommer att fördjupa sig i ett intressant ämne, och ett reportage från sjöfartsvärlden. Dessutom kommer det varje nummer att finnas en frågespalt, där läsarna kan ställa

av dels det statliga medlingsinstitutet, dels Svenskt Näringsliv. Medlingsinstitutets främsta uppgift är att verka för en samhälls-ekonomiskt ansvarsfull löneutveckling. Det betyder att i en medlingssituation är de utsedda medlarna förhindrade att lägga lönebud som överstiger en viss norm. Denna norm bestäms med utgångspunkt från vad som samhälls-ekonomi anses tåla i form av lönekostnadshöjningar. Den här kraftigt bromsande effekten på löneutvecklingen förstärks av att Svenskt Näringsliv förbjuder sina medlemsorganisationer att acceptera för höga lönepåslag, i realiteten lönepåslag över den norm som medlingsinstitutet går efter.

Den här centralistiskt styrda lönebildningen har varit tämligen framgångsrik genom att inflationen hållits på en låg nivå och de flesta arbetstagare kunnat få en reallöneutveckling, om än måttlig. Modellen är dock mindre lyckad när det gäller arbetstagar-grupper som har en lättillgänglig och attraktiv arbetsmarknad utanför Sverige. Det gäller i synnerhet svenskt sjöbefäl.

Det är fortfarande befälsbrist i den internationella sjöfarten. Svenska befäl är välutbildade och attraktiva. Det är därför relativt enkelt för svenska befäl att få anställning utomlands. Det finns ingen statistik på hur många svenska befäl som arbetar under utländska flaggor men det rör sig om närmare tusen befäl.

UR UTBILDNINGSRAPPORTEN

Den svenska sjöbefälsutbildningen i såväl Göteborg som Kalmar håller en internationellt sett mycket hög nivå. Emsa, som är EU:s kontrollenhet, har godkänt de svenska skolorna med beröm. Utbildningskraven ligger väl över de internationella miniminivåerna. Det är viktigt att den höga standarden bevaras och att sträva efter att ytterligare höja nivån, så att svenskt sjöbefäl får en än högre kompetens i sin yrkesroll. Varje försök att försämra utbildningen måste kraftfullt motarbetas. Emellertid finns stort behov att se över kursinnehållet i sjöbefälsutbildningarna. Vissa delar är föråldrade och bör anpassas till modern sjöfart. Föreningen bör upprätta en kravspecifikation som kontinuerligt ses över i takt med förnyade krav.

Vi har dessvärre uppmärksammats på att några elever upplevt att de utsatts för trakasserier, både sexuellt och på det personliga planet. SBF har tillsammans med skolor, redarrepresentanter, Seko och elevorganisationerna tagit fram en handlingsplan för att stävja detta problem.

En lönepolitisk rapport kommer att läggas fram för kongressen men är ännu ej klar vid SB:s pressläggning.

frågor till våra ombudsmän om allt som rör deras arbetsplats.

Hemsidan är under omgörning med målet att göra den mer modern och tilltalande i layouten och mer lättnavigerad för nuvarande och potentiella medlemmar, externa besökare och press. Hemsidan ska innehålla relevant och viktig information för dessa grupper, men den ska inte användas för att lägga upp "allt möjligt", detta leder endast till att det blir rörigt och svårt att hitta.

Nygammalt angrepp på strejkrätten

Att den svenska fackföreningsrörelsen är ”alltför mäktig” är en gammal käpphäst från arbetsgivarhåll. Tankesmedjan Ratio upprepar påståendet i en nyutkommen skrift. Men de är ute i ogjort väder, anser Stig Gustafsson i denna artikel.

Lagom till årets avtalsrörelse har näringslivets tankesmedja Ratio publicerat vad som närmast kan betecknas som en stridskrift om svenska konfliktregler, ”Ultima ratio – svenska konfliktregler i ett europeiskt perspektiv”. Svenskt näringsliv (SN) är uttröttligt i att driva påståendet att facket har en oinskränkt makt genom rätten att vidta stridsåtgärder och därmed skada näringslivet. Det är den ”obegränsade konfliktträten” och då framför allt sympatiåtgärderna som är boven i dramat – ”ett systemfel” i den svenska modellen som man uttrycker det. Egentligen handlar det inte om något nytt grepp eller några nya idéer om hur den svenska modellen kan utvecklas. Det handlar som vanligt om att försöka avvärja facket.

Pläderar för statlig lönepolitik

Utgångspunkten för bokens kritik av den svenska arbetsmarknadsmodellen är att löneläget är för högt och att vi har ”Europas mest sammanpressade lönestruktur”. Därför – framhåller man – kan man inte utesluta att lagstifta om löner. Men det viktigaste ”reformförslaget” är att ”modernisera de grundläggande spelreglerna för lönebildningen, nämligen konfliktreglerna”. Där kom det! Alltid denna strejkrätt som är hindret för en ”modern arbetsrätt”.

Låt oss syna argumenten ”Vi bör överväga att lagstifta om löner” är den slutsats som dras av Ratio. I Sverige har vi hittills varit ense i uppfattningen att det inte är statsmakternas uppgift att fastställa löner och allmänna anställningsvillkor. Däremot har regering och riksdag ett klart ansvar för den ekonomiska politiken.

Det är denna boskillnad mellan statens och arbetsmarknadsparternas uppgifter som utgjort grunden för den stabilitet vi haft på svensk arbetsmarknad sedan 1930-talet. Ratios förslag innebär att löner i sista hand skulle avgöras av domstol. En sådan ordning kommer farligt nära en statlig lönepolitik och skulle allvarligt riskera den ömtåliga balans som vi uppnått i vårt land.

Genomfördes redan 1928

För att komma tillrätta med den ”generösa” konfliktträten föreslås begränsningar utifrån ”rättsprinciper” som ”ultima ratio”, proportionalitet och ”fair play”. Uttrycket ”ultima ratio” är latin och med det avser författarna till boken att ”stridsmedel inte får tillgripas förrän samtliga förhandlingsmöjligheter är uttömda”. Men detta är ju redan fallet sedan 1928, då vi fick kollektivavtalslagen med regler om bland annat fredsplikt. Att fair play skulle vara en rättsprincip är en

nyhet – däremot är det en självklarhet i förhandlingssammanhang. Den som försöker lura motparten genom att fara med osanning har förmodligen satt sin sista potatis hos den motparten och förlorat förtroendet.

Ursprungligen ett arbetsgivarvapen

Fackets sympatiåtgärder är enligt SN det avgörande skälet till obalansen på arbetsmarknaden. Men man glömmer att det var arbetsgivarna som mot fackföreningsrörelsens protester på sin tid genomdrev principen att sympatiåtgärder skulle tillåtas, trots att det fanns kollektivavtal med fredsplikt. Ännu så sent som på 1950-talet använde sig arbetsgivarna av sympatiåtgärder i stor skala. I 1954 års avtalsrörelse hotade man med en sympatilockout som skulle omfatta cirka 500 000 arbetstagare. I sin årsberättelse för 1954 noterar Svenska Arbetsgivareföreningen att man ”genom lockouthotet vunnit att arbetarna fått högst väsentligt sänka sina krav, varför uppgörelse nåtts på rimlig nivå”.

Gränsdragningsproblem

Proportionalitetsprincipen har aldrig vunnit insteg i Sverige och Arbetsdomstolen har till och med sagt att principen inte har stöd i svensk lag. Den medför svåra gränsdragningsproblem som i sista hand ska avgöras i domstol, vilket i praktiken innebär att stridsåtgärder oftast omöjliggörs.

Slutligen: Hur många arbetsdagar går i Sverige förlorade på grund av den ”mycket generösa” konfliktträten? Enligt Medlingsinstitutets årsrapport för 2015 gick under hela 2015 inte en enda arbetsdag förlorad i konflikter om centrala avtal. Förmodligen världsrekord!

Regelsystemet på den svenska arbetsmarknaden har med andra ord visat att man klarar provet att förhandla under ansvar. Ratio och Svenskt Näringsliv är ute i ogjort väder.

STIG GUSTAFSSON

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ

www.sjobefalsforeningen.se

Let those concerned be heard!

Vessels can become more functional when the users, the crew, are part of the design process. This is shown in a licentiate dissertation at Chalmers University of Technology in Gothenburg. Planning of space, computer systems and work organization can be improved according to masters and prospective sea captains.

Nicole Almeida Costa has put forward a licentiate dissertation at Chalmers, about giving users influence over designing vessels and vessel systems.

– Users are experts in vessel operations. When it comes to safety they are those who practice it, she says.

She thinks that safety, efficiency and sustainability can be improved if users have more influence. She uses the concept sustainability in the social, ecological and economic dimensions.

Different methods

But how will user influence be used practical?

Nicole Almeida Costa says that there are different ways for the designer, the ship builder or the system developer to include the user in the design process.

They can observe the crew at work and ask questions. Crew members can also describe how they perform certain operations and think loud when they do it. The designer can do the same in a simulated environment. The crew can participate in discussions in focus groups or interviews, where they answer questions about their working places and jobs. The designer can also ask the users to keep diaries about their daily operations.

It is important that the whole crew takes part in the process when the design is about teamwork. The choice of profession will otherwise influence what will be designed.

Different perspectives

Nicole Almeida Costa chose to keep two focus group interviews, one with experienced masters and one with prospective sea captains.

The first focus group took part within a workshop about designing vessels for humans. In the other group students at the sea captain programme, with some

experience from work at sea, participated.

The discussions were based on the following questions:

- According to your experience, what do you think are the advantages with human-centered design?
- Identify success factors for user participation in the design process of the working environment and the equipment on board!

The discussions in each group went on for two hours. Nicole Almeida Costa thought it was important that both experienced and inexperienced participated in the discussions.

– The experienced seamen know how things work, while the younger ones who recently have started their careers see things from a different perspective. Besides education and technology are different now than before, she says.

Environment round the engine room

The discussions showed that there are requests for more standardization of equipment and safety procedures. Now they differ from ship to ship, and crew members changing vessels must learn something new.

Regarding the bridge system there are the same parameters on several screens. Even if redundancy to some extent is important, some participants expressed requests for more integrated systems.

There were some views about narrow space inside and next to the engine room, for instance that it was hard to move along carrying bulky equipment.

Another question was about the controllers for the moorings. When the mooring rope is released the controller is moving to the user and when it is tightened the controller is moving away from the user. This is opposite to how it is

done manually, which can be a safety risk.

All views are examples of how things could have been different if the crew had been able to leave their input when systems and vessels were designed. But how can their needs be translated into design?

Different worlds and languages

The challenges are that the designer and the users come from different worlds and don't speak the same language. The users also are bearers of silent knowledge, based on experience, which not easily can be translated into words.

The designer must be innovative to include this in the design. Nicole Almeida Costa gives a classic example:

The designer asks the users: What do you want? The designer gets the answer: faster horses. But a better solution could be a car.

– The users know the desire but not necessarily the design solution, she says.

This is a translation of the article on page 23.

Tidspress tog åtta liv

Press att hålla tiden, bristfällig ruttplanering och uttrötning. Dessa faktorer medförde förlisningen av Cypernflaggade cementlastaren *Cemfjord* i januari 2015, konstaterar brittiska haverikommissionen MAIB. Hela besättningen på åtta man omkom. Redan vid lastningen i Danmark uppkom slagsida på grund av en trasig barlastpump. MAIB anser att det gjorde lastningen instabil, liksom felaktiga uppgifter om lastens densitet. Underhållet hade försumats på grund av tidsbrist. Bland annat hade fartyget fått dispens av flaggstaten att avgå med trasiga länsumpar. (LLOYD'S LIST)

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Mobilt handtag för enklare manhålspassager

Thomas Gustafsson, teknisk chef på Petunia Seaways, svetsade ihop ett flyttbart handtag för att underlätta passager genom manhål. För det belönades han med 25 000 kronor av Sjömanshusstiftelsen.

För ungefär två år sedan kom sjöingenjör Thomas Gustafsson till Petunia Seaways. När han en dag skulle in i en av fartygets tankar genom ett trångt manhål insåg han att det inte fanns något att hålla sig i.

– Jag stod framför problemet, bokstavligen, och tänkte "det blir inte lätt att ta sig in där". Det behövdes något att hålla sig i, men eftersom vi kör last ända upp mot skottet går det inte att ha något fast monterat som sticker ut.

Lösningen blev ett flyttbart grepp som kan användas vid behov. För tillverkningen använde Thomas vinkel- och rundstål som han svetsade samman. På den platta delen av konstruktionen borrade han två skruvhål. De är anpassade efter måtten på manhålsluckornas fästen och det enda som behövs för att få handtaget på plats är en skiftnyckel.

– Konstruktionen är väldigt enkel, vilket jag tror är en stor fördel. Många gånger börjar man nog i fel ände när man ska lösa ett problem och gör det svårare än det behöver vara.



Som sjöman löser man de problem man ställs inför, säger Thomas Gustafsson.

*"Det enda som behövs
för att få handtaget på
plats är en skiftnyckel"*

Thomas är en van problemlösare och fjolårets utmärkelse var den tredje belöningen han fått ta emot av Sjömanshusstiftelsen. Att förenkla, förbättra och underlätta ligger i sjömansyrkets natur, säger han.

– Jag har jobbat på sjön sedan 1979 och har aldrig någonsin

varit med om att man gett upp när man ställts inför ett problem. Ute på sjön är det ingen annan som kommer och fixar grejer åt en och då får man helt enkelt se till att hitta en lösning.

Men även om Thomas fått ta emot flera belöningar från Sjömanshusstiftelsen är det långt ifrån alla uppfinningar han skickat in.

– Många gånger beror det nog på att man underskattar det man gjort och tänker att "det här var ju så enkelt. Det måste någon annan redan ha kommit på så varför ska just jag skicka in det?" Men det är ju egentligen ingenting man behöver fundera över själv, det är upp till juryn att bedöma.

gson@bolina.hsb.se



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2017

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.

Full fart framåt för Gotlandsbåten

Lars Meijer och Ralph Axelson, vice vd
respektive vd i Nordic HSC är nöjda med
Gotlandsbåtens första veckor i trafik.



Malin Persson är ansvarig för ombordservice. Hennes mål är att erbjuda den bästa servicen på Östersjön.



Överstyrman Roger Johansson tycker det är kul att jobba på ett svenskt fartyg med en svensk redare.

För lite drygt en månad sedan körde Gotlandsbåten sin första tur.

– Vi är mycket nöjda med de första veckorna. Våra medarbetare har gjort ett fantastiskt jobb för att vi skall komma igång så här bra, säger Ralph Axelson, vd för Nordic HSC. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM APRIL 2016

När Sjöbefälen kliver ombord är det fortfarande en och en halv vecka kvar till trafikstart, och stämningen är förväntansfull och positiv. Överallt pågår aktivitet, det är ett tight tidsschema för att hinna klart i tid.

– Det är stress under kontroll, säger Roger Johansson, som är anställd som överstyrman.

Just nu jobbar alla med att färdigställa allt inför första turen den 28 april. Situationen ombord är ganska speciell. Eftersom det är ett helt nytt rederi så är alla nyanställda – på gott och ont.

– Det känns som att alla är headhuntrade till den här positionen, det är ett glatt

gäng. Vi hjälps åt, det är inte som ett gammalt ingrott gäng där det kan vara så att vissa vaktar sina arbetsuppgifter, säger han.

– Ingen kan säga att ”så här har vi aldrig gjort förr”, fyller hans kollega Malin Persson i.

Hon kommer att jobba som intendent med ansvar för ombordservice. Trafiken kommer att köras mellan april och september, vilket innebär att största delen av personalen är säsongsanställda. Roger Johansson jobbar annars på Wallenius men är inte fast anställd och hade inget jobb där i sommar. Därför passade det här perfekt. Malin Persson däremot är en av de få fast anställda.

Dagarna ombord kommer att bli långa. 8.45 avgår båten från Nynäshamn och sedan går den Visby-Västervik-Visby för att sedan lägga till i Nynäshamn igen klockan 21.40.

Snabbare och billigare

Gotlandsbåten marknadsför sig som ”Smartare, billigare, roligare”. Underförstått jämfört med sin konkurrent Destination Gotland.

– Vi har en effektiv organisation, en jakt på kostnader och färre i organisationen. Det är lättare att starta upp från noll än att banta något större, säger Lars Meijer, vice vd i Nordic HSC.

Men egentligen vill han inte säga att Gotlandsbåten konkurrerar med Destination Gotland.

– Vi konkurrerar inte, vi kompletterar. Vi konkurrerar inte om samma kundkrets, utan vi vill ha de som inte har råd att åka med Destination Gotland. Vi tror att marknaden kommer att öka, säger han.

Och det har Lars Meijer viss erfarenhet av. 1997 var han med och startade upp HH-Ferries som la sig lägre i pris än konkurrenten Scandlines.



Gotlandsbåten marknadsför sig som billigare och snabbare. Tre timmar och tio minuter tar det mellan Nynäshamn och Visby och då håller hon cirka 30 knop.

– På två år hade marknaden ökat med 65 procent. Det kommer att bli något liknande här, fast kanske runt 30 procents ökning.

– Vi har ett entreprenörstänk, fortsätter han. I land är det inte många av oss som har jobbat med färjor innan, egentligen är det bara jag som är rådgivare. Jag är 70 år, så egentligen har jag gått i pension.

Entreprenörstänket och entusiasmen märker även de anställda av.

– Det jag tycker är roligast är Ralph [Axelson, vd Nordic HSC, red:s anm.]. Han bara köpte en båt. Han har en skön inställning. Han är en annorlunda redare, en visionär med många idéer, säger Roger Johansson.

– Han är fullständigt prestigelös, det är inte så vanligt. Sjömän är på ett sätt ganska fyrkantiga, säger Malin Persson.

– Men samtidigt väldigt innovativa, säger Roger Johansson.

Färjan är en katamaran

Organisationen kring Gotlandsbåten är något krånglig. Själva fartyget heter *HSC Express* och ägs av rederiet Nordic HSC. Gotlandsbåten AB chartrar farty-

get och driver själva trafiken. På vintern kommer fartyget att läggas upp, om rederiet inte får en charterförfrågan, då kan det hända att fartyget hyrs ut. Fartyget är lite annorlunda jämfört med "vanliga" färjor. Det är nämligen en katamaran. Det gör att turerna går något fortare än Destination Gotlands, 20 minuter snabbare går det mellan Nynäshamn och Visby.

Nu har det gått ungefär en månad sedan de började köra, och Ralph Axelson är nöjd.

– Vi har kört med olika beläggningar bland annat några turer med 700 passagerare och fullt bildäck. Vi har även provat henne i lite tuffare väder och våghöjder på upp mot 2,5 meter. I alla dessa situationer har allt fungerat, säger han.

Försäsongen är mest ett sätt att se att allt fungerar, och Ralph Axelson tycker att det är bra att de har fått prova olika scenarier.

– Volymmässigt har det gått enligt plan, Kristi himmelsfärd var det fullt och mellanhelgerna runt 500-600 passagerare, säger han.

Inför sommaren tycker han att det är för tidigt att säga något om hur bokningsläget ser ut, det är många som bokar nu.

– So far so good, säger han.

Har valt att flagga svenskt

En ovanlig sak med Gotlandsbåten är att den är svenskflaggad.

– Vi tycker att det är det enda sättet att göra det på när man kör inrikes i Sverige. Att köra på utländsk flagg är inte förenligt med våra mål. Det här känns rätt. Dessutom finns det ju plats i registret, säger Lars Meijer. **SC**

FAKTA HSC EXPRESS

Längd	91 meter
Bredd	26 meter
Djup	3,8 meter
Storlek	5902 gt
Motorer	4 Caterpillar à 10 000 hk
Maxfart	cirka 40 knop
Marschfart	cirka 30 knop
Passagerare	836
Lastkapacitet	450 dwt
Besättning	cirka 25

Vad finns i containern?

Specialteam i hamnar siktar in sig på högriskcontainrar för att hitta smugglade droger, vapen och människor. Två av teamen finns i Dominikanska republiken, vars hamnar tillhör de värst utsatta i världen. REPORTAGE OLOF KARLSSON



DOMINIKANSKA REP. MAJ 2016

När bilen närmar sig hamnen Rio Haina i Dominikanska Republiken kantas vägen av fastigheter och kontor för allehanda aktörer inom sjöfarten. Det tutas och står i. Rätt vad det är byter föraren fil. Det är så man kör i Santo Domingo. Nästan lika mycket på bredden som rakt fram. Med handen ständigt beredd på signalhornet.

Sjöfartsklustrets boningar är en till tre våningar höga. De är inte stora och av skiftande standard. En första säkerhetskontroll passerar enkelt när föraren håller upp sitt ID-kort från Tullverket. Han parkerar framför en vit byggnad med landets blå och vitröda flagga vajandes bredvid en skylt: ADUANAS, tull på spanska.

I entrén råder hög aktivitet. Ett hundratals män ömsom står, ömsom sitter, gestikulerar och diskuterar. Väntar på att få reda ut frågetecken i sina tullhandlingar.

En bra bit in i byggnaden finns ett litet rum, med några få stolar och sex data-skärmar. Härifrån följer ett specialteam misstänkta containrars väg mot hamnen.

– Vi arbetar med dataprogram som analyserar risknivå för varje container, säger Jonathan Toletino.

Han är en av sex tjänstemän i special-

teamet som landet satt samman med hjälp av FN och Världstullmyndigheten, WCO. Teamet ingår i det världsomspännande programmet "Container Control Programme", CCP, som finns i omkring 30 länder i världen, som vill förbättra sin kontroll av illegal handel och säkerheten för den legala handeln. Dominikanska Republiken är med i programmet sedan två år tillbaka och har ett team i den största hamnen Caucedo och ett här i Rio Haina.

Mer än 98 procent kontrolleras inte

Mindre än två procent av 60 miljoner containrar som transporteras över världshaven kontrolleras fysiskt. Därför fokuserar sig teamen på underrättelseverksamhet för att hitta misstänkta containrar. I teamen finns personal från tull, polis, militär och från myndigheten för kontroll av fusk av rättigheter, produktkopior, olagliga tulldeklarationer och pengatvätt.

De träffar då och då sina motsvarigheter i andra länder för att lära känna varandra och för att överbygga språkproblem. Allt för att kunna agera snabbt och effektivt när det gäller.

Trots flera frågor lyckas Sjöbefälens reporter inte se på skärmarna hur misstänkta containrar märks ut. Förmodligen

för att de avsiktligt undviker att berätta detta, då det handlar om mycket känslig information relaterad till starka, kriminella intressen. Detta är förmodligen också orsaken till att Tullverket, trots tidigare löften, nu meddelar att man inte medger fotografering inne på hamnområdet.

Jonathan Toletino har arbetat i teamet sedan det startade för två år sedan och jobbade tidigare som underrättelsechef för inkommande containrar i Caucedo.

– Programmet har gjort vår kontroll bättre. Informationen mellan myndigheterna går mycket snabbare. Men i början begränsade hamnen vår tillgång till olika områden. Då var det svårt att göra jobbet. Nu finns inga sådana begränsningar, säger Jonathan Toletino.

Samarbetet med andra länder betyder kanske allra mest.

– Informationen vi får utifrån gör att vi kan koncentrera oss på rätt containrar. Det har lett till fler beslag än tidigare.

Kan vara farligt

Att kontrollera en container kan vara nervöst och också farligt, berättar han. Men de ryggar inte för riskerna utan fortsätter sitt arbete.

– Nu behöver vi förbättra våra IT-system. Det behöver bli lättare att se vilka containrar som är misstänkta, och systemen behöver bli stabilare, säger Jonathan Toletino.

Tullverkets informationsdirektör Gregorio Lora Arias säger också att de behöver utveckla sina IT-system.

– Vi är ännu i början och har en del



Gregorio Lora Arias, Tullverkets informationsdirektör.

jobb att göra. Det gäller att ligga före, eller i alla fall inte efter, den organiserade brottsligheten. Men hur mycket resurser vi än lägger på detta kommer det aldrig att vara tillräckligt.

Han tar vänligt emot i sitt överdådiga kontorsrum på Tullverket inne i centrala Santo Domingo. Ett blänkande skrivbord av ädelträ omgärdas av landets flagga, en soffgrupp i skinn, kylskåp och egen toalett. På skrivbordet står en vacker jordglob.

– Vi behöver hjälpen från FN:s och Världstullmyndighetens program för att förbättra kontrollen av containrar. Vi kontrollerar färre än en procent, men vår strategi är att angripa rätt containrar i stället för att kontrollera många, säger Gregorio Lora Arias.

Datasystemen ger varje container antingen en grön, gul eller röd färgmarkering, där röd betyder hög risk. Gregorio Lora Arias säger att en container från Europa inte klassas med hög risk.

– Det är annat om den kommer från drogproducerande länder i Asien, eller från Peru, Colombia eller andra länder i Sydamerika. Från USA letar vi i första hand inte efter droger utan efter vapen, pengar eller andra olagliga varor.

Glada människor i korruperat land

I Dominikanska Republiken råder en utbredd korruption, i ett annars vackert land med vänliga, glada och hjälpsamma människor. Från varje café, bar eller restaurang strömmar medryckande och välspelad salsamusik, och den gamla delen av Santo Domingo är fylld av arkitektoniskt vackra slott, kyrkor och museer. Detta sida vid sida med mycket nedslitna kvarter, gator och trottoarer i stort behov av upprustning. I citytrafiken slåss sönderfallande bilar och stånkande äldre bussar om utrymmet med motorcyklar och stora, dyra märkesbilar.

Man bör ständigt vara på sin vakt mot blixtsnabbt uppkomna rån och hot som kan ske under ljusan dag med en välrik-

FN:s och Världstullmyndigheten, WCO:s, containerprogram CCP erbjuder stöd till länder som vill förbättra sin kapacitet för kontroller av illegal handel, göra sin legala handel säkrare och förbättra sina anläggningar. Programmet har vuxit sedan starten 2014 och finns nu i omkring 30 länder uppdelat på nio regionkontor runt i världen. Under 2015 ökade beslagen av kokain, heroin, andra droger och illegala varor. Dryga 20-talet nya länder är intresserade av att komma med i programmet.



Jonathan Toletino, en av sex i smugglingsbekämpningens specialteam.

tad bastant pistol. Frågan man kan ställa sig är hur värdefullt livet är här. Om människor är lika mycket värda. Särskilt med tanke på att regeringen fnyser åt starka internationella krav på att upphöra med sin strukturella rasism, som gränsar till apartheid, mot sina medborgare med haitisk bakgrund. Myndigheterna är heller inte främmande för att ge multinationella företag stora skattefordelar eller att ställa sig på företagens sida när fackföreningar presenterar sina krav.

I denna relativt grova beskrivning, närmar vi oss förmodligen skälet till varför internationella brottsmyndigheter gjort Dominikanska Republiken till Karibiens största genomfartsland för smugglning av droger, vapen och människor. Smugglningen sker till stora delar i containrar som går med handelssjöfarten, varor som ska vidare till de stora drogmarknaderna i framförallt USA och Europa.

Ett hopp kan vara att containerprogrammet utvecklas i snabb takt runt om i världen, och av FN räknas som UNODC:s mest framgångsrika program. 28 länder var med 2015 och nästan lika många knackar på dörren. Länderna måste själva anmäla sitt intresse och förbinda sig att starta samverkande team. De första åren bekostas av FN, men efter ett till tre år måste landet självt finansiera teamet.

– Vi har personal som är kompetent att slåss mot detta, men vi ville få mer kunskap och träning, säger informationsdirektör Gregorio Lora Arias.

Drabbar de svaga mest

Vad har då programmet givit? Tullverket pekar på samarbetet, utbildningen och den förbättrade kommunikationen. Förra året tog man 1,2 ton kokain och falska varor till ett värde av motsvarande 35 miljoner kronor. Siffrorna är i sig svåra att

värdera men man säger att beslagen ökat. Förutom droger förekommer en omfattande smugglning av undervärderade varor. Det kriminella syftet är att få ned tullavgifterna, minska skatten och att tvätta pengar. Detta är ett stort globalt problem som FN har högt upp på sin agenda då ekonomiskt fattiga länder förlorar många miljarder i uteblivna skatteintäkter.

Den illegala handeln drabbar i slutändan de som har det sämst ekonomiskt ställt. Särskilt kvinnor och barn. I Dominikanska Republiken finns flera människorättsorganisationer. En av de mest tongivande är Obmica, vars generalsekreterare Bridget Woodling känner till containerprogrammet.

– Ett sådant program behövs. Men det viktigaste är att attackera orsakerna. Så länge det finns efterfrågan kommer det att finnas ett utbud. Om man försöker förhindra en väg kommer smugglarna bara att hitta andra vägar, farligare och smartare, säger Bridget Woodling.

Tullverkets Gregorio Lora Arias håller i stort sett med men säger att det kan vara svårt att definiera smugglningens rötter.

– När det handlar om droger kan vi definiera konsumtionen som roten till smugglningen men också fattigdom och kriminalitet i producentländerna. Men det är inte CCP-programmets uppgift att arbeta med rötterna till smugglningen. Det ska skydda hamnarna och förhindra illegala varor att nå andra hamnar.

Men är det verkligen möjligt att komma åt smugglningen? Är det inte som att leta efter en nål i en höstack? Gregorio Lora Arias suckar till.

– Det handlar inte om det är möjligt. Du måste däremot försöka ligga steget före för att slåss så bra som möjligt. För den förändras hela tiden. Om du ger upp släpper du det fritt. **OK**

Brandskyddsföreningens sjöfartsutbildningar hösten 2016

Grundläggande säkerhets- utbildning (Basic Safety)

5–9 dec Helsingborg

Medlemspris* 10 980 SEK exkl
moms (ej medlem 12 200 SEK)

KOMBI!

E-learning + Fortbildning Grundläggande säkerhets- utbildning + Fortbildning Advanced Fire Fighting

13–16 jun Kalmar
23–26 aug Göteborg
20–23 sep Helsingborg
11–14 okt Kalmar
25–28 okt Helsingborg
14–17 nov Kalmar
5–8 dec Göteborg

Medlemspris* 11 250 SEK exkl
moms (ej medlem 12 500 SEK)

Fortbildningskurs för Grundläggande säkerhets- utbildning (Basic Safety)

13–15 juni Göteborg
17–19 aug Helsingborg
29–31 aug Kalmar
5–7 sep Helsingborg
7–9 sep Göteborg
14–16 sep Göteborg
26–28 sep Kalmar
3–5 okt Helsingborg
17–19 okt Göteborg
31 okt–2 nov Göteborg
14–16 nov Göteborg
21–23 nov Helsingborg
28–30 nov Kalmar

Medlemspris* 7 083 SEK exkl
moms (ej medlem 7 870 SEK)

Advanced Fire Fighting

30 aug–1 sep Helsingborg
15–17 nov Helsingborg

Medlemspris* 7 110 SEK exkl
moms (ej medlem 7 900 SEK)

Fortbildningskurs Advanced Fire Fighting

1–2 sep Kalmar
29–30 sep Göteborg
1–2 nov Helsingborg
24–25 nov Helsingborg
12–13 dec Kalmar

Medlemspris* 4 707 SEK exkl
moms (ej medlem 5 230 SEK)

*Pris/medlemspris gäller även för privat betalande deltagare.

På rätt kurs med STCW Manila

Bli inte kvar på kajen
– uppdatera dina behörigheter i tid!

Läs mer på

www.brandskyddsforeningen.se/sjofart.

Du är också välkommen att kontakta Gunilla Friberg på telefon 08-588 474 94 eller e-post utbildning@brandskyddsforeningen.se.

Alla våra utbildningar är godkända av Transportstyrelsen.



www.brandskyddsforeningen.se



Brandskyddsforeningen

VI VILL INTE BARA ÖVERVAKA

Vad gör navigatören när automatiken tar över? Rollen håller på att ändras från aktiv navigatör till övervakare, och det är vi inte gjorda för enligt professor Thomas Porathe. En av flera möjliga lösningar är paradoxalt nog utökad automatik.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

TRONDHEIM NOVEMBER 2015

Thomas Porathe är professor i interaktionsdesign vid Norges teknisk-naturvetenskapliga universitet. Tidigare var han docent vid Chalmers i frågor om den mänskliga faktorn och sjöfarten.

Han berättar om hur kryssningsfartyget *Royal Majesty* kom ur kurs mellan Bermuda och Boston. Antennsladden till GPS:en hade blivit urkopplad. Ett litet pip varnade för detta, men ingen observerade det.

Kartsystemet gick över till att räkna på kurs och fart men kunde inte ta hänsyn till avdriften. Det ledde till att fartyget drev av 17 nautiska mil på ett dygn utan att någon upptäckte det.

När man sedan såg den första bojen, som var en lysboj, trodde man att det var en helt annan boj. Det ledde till att fartyget körde in i en sandbank. Hon bogserades loss och kunde sedan fortsätta sin färd.

– Problemet är att man litar på att de tekniska systemen är pålitliga, och man

bryr sig inte om att dubbelkolla, säger Thomas Porathe.

Han säger att det är viktigt att veta när man ska lita på systemen och när man inte ska göra det. Många gånger har man stängt av larmsystemen för att de larmar för ofta, men då har man ingen nytta av dem när det verkligen gäller.

Obalanserat samspel

Utvecklingen går mot allt mer automatiserade system, och navigatören får en övervakande roll i stället för att vara aktiv navigatör. Norska Hurtigrutten går till exempel på autopilot kopplad till sjökortet större delen av sträckan Bergen-Kirkenes.

– Men vi människor är dåliga på att stirra på en knapp och vänta på att den ska bli röd. Människan är kreativ och vill att det ska hända saker.

Och när något slutligen händer så att navigatören måste träda in, har han kanske glömt hur man gör.

Enligt Thomas Porathe är det som händer nu att samspelet mellan navigatör och automatik kommit i obalans. Han ser tre olika lösningar:

Antingen så bestämmer vi att nu har vi nått den nivå av automatisering vi ska nå och utvecklar inte detta vidare. Eller så hittar vi en lösning på att behålla navigatörens förmåga, samtidigt som vi ökar automatiseringen. Kanske fortsätter vi automatiseringen såpass att vi får obemannade fartyg.

– Personligen tror jag att vi får en säkrare sjöfart med obemannade fartyg.

Obemannade fartyg är tänkta att övervakas av centraler på land. Det finns olika varianter. En är att fartyget bara är obemannat ute till havs och att en liten besättning går ombord tillsammans med lotsen när fartyget närmar sig land. Längre fram tror Thomas Porathe att fartygen kan ta sig hela vägen in i hamn själva.

Man kan också tänka sig ett system där kapten tar dagskiftet och automatiken träder in under natten, och att systemet purrar kaptenen om något händer.

Olyckor kommer alltid att hända

Risker med obemannade fartyg är att automatiken inte alltid kanske fungerar som den ska. Dessutom måste informationen från kameror och radar vara tillräcklig, så att övervakningen från land blir effektiv. Mötet med bemannade fartyg, till exempel fritidsbåtar utan radar och annan teknik, är känsligt.

– Det kommer att hända olyckor, så vi måste bevisa att det blir färre olyckor än med bemannade fartyg.

Arbetsuppgifterna för operatörerna vid centralerna blir av övervakande karaktär, precis det som vi inte är gjorda för. En fördel är dock att operatören kan vara utsovnd när han går på sin vakt.

Ett annat steg på vägen mot ökad automatisering är central ruttplanering så som den föreslås i Monalisa-projektet. Det innebär att navigatören skickar in sin föreslagna rutt till en central. Sedan skickar centralen ett förslag till revidering, baserat på trafiken i farleden.

Tanken är att centralen sedan ska kunna se om ett fartyg avviker från sin rutt. Detta hade hindrat *Royal Majesty* att gå på grund, eftersom centralen då hade kunnat varna i god tid. **A O**



Låt berörda komma till tals!

Genom att användarna, besättningen, tas med i designprocessen kan fartygen bli bättre. Det visar en licentiatavhandling vid Chalmers. Planering av utrymmen, datasystem och arbetsorganisation kan förbättras enligt tillfrågade sjökaptener och blivande sjökaptener.

TEXT AGNETA OLOFSSON

GÖTEBORG APRIL 2016

Nicole Almeida Costa har lagt fram en licentiatavhandling vid Chalmers som handlar om att ge användarna inflytande vid design av fartyg och fartygssystem.

– Användarna är experterna på fartygets drift. När det gäller säkerhet är det de som praktiserar den, säger hon.

Hon anser att både säkerhet, effektivitet och hållbarhet kan bli bättre om användarna får större inflytande. Hon använder då begreppet hållbarhet i de sociala, ekologiska och ekonomiska dimensionerna.

Flera olika metoder

Men hur ska då användarinflytande gå till rent praktiskt?

Nicole Almeida Costa säger att det finns flera sätt för designern, skeppsbyggaren eller systemutvecklaren att inkludera användaren i designprocessen.

De kan observera besättningen i arbete och ställa frågor till dem. Besättningsmedlemmar kan också tillfrågas om att beskriva hur de gör vissa arbetsmoment och tänka högt när de utför dem. Designern kan göra samma sak i en simulerad miljö. Besättningen kan delta i diskussioner såsom fokusgrupper eller intervjuer, där de kan svara på frågor om sin arbetsplats och sitt jobb. Designern kan också be användarna föra dagbok över sina dagliga arbetsmoment.

När designen gäller lagarbete är det viktigt att hela besättningen är med i processen. Annars beror valet av yrkesgrupp på vad som ska designas.

Nicole Almeida Costa valde att hålla två fokusgruppsintervjuer, en med erfarna sjökaptener och en med blivande sjökaptener. Den första fokusgruppen ägde rum inom en workshop om att designa fartyg för människor. I den andra deltog studenter vid sjökaptensprogrammet med viss erfarenhet av arbete till sjöss.

Frågorna de utgick ifrån var: 1 Utifrån er erfarenhet, vilka anser ni är fördelarna med att använda människocentrerad design för fartyg? och 2 Identifiera framgångsfaktorer för användardeltagande i designprocessen av arbetsmiljön och utrustningen ombord.

Diskussionerna i varje grupp pågick under två timmar.

Nicole Almeida Costa ansåg att det var viktigt att få med både erfarna och oerfarna i diskussionerna.

– De erfarna sjömännen vet hur saker och ting fungerar, medan de yngre som nyss har börjat ser saker ur ett annat perspektiv. Dessutom är utbildningen och teknologin annorlunda nu än för, säger hon.

Flera olika önskemål

Det som kom fram under diskussionerna var att det finns önskemål om mer standardisering av utrustning och säkerhetsprocedurer. Som det är nu skiljer det sig från fartyg till fartyg, och besättningsmedlemmar som byter fartyg måste lära in på nytt.

När det gäller bryggsystem, så förekommer samma parametrar på flera skärmar. Även om redundans till viss del är viktig, uttryckte deltagarna ett önskemål om mer integrerade system.

Synpunkter fanns på trånga utrymmen i och intill maskinrummet, så att det var svårt att ta sig fram bärande på skrymmande utrustning.

En annan fråga som kom upp handlade om kontrollerna för förtöjningen. När förtöjningslinan ska lossas förs kontrollen mot användaren och när den ska dras åt förs kontrollen ifrån användaren. Det är tvärt emot hur man gör när man gör det manuellt, vilket kan vara en säkerhetsrisk.

Alla synpunkter är exempel på hur det hade kunnat vara annorlunda om besättningen fått lämna sin input när systemen och fartygen designades. Men hur kan deras behov översättas till design?

Utmaningarna med att ta med användarna vid design är att designern och användarna kommer från olika världar och inte talar samma språk. Användarna bär också på tyst kunskap, baserad på erfarenhet, som inte är så lätt att uttrycka i ord.

Att inkludera detta i designen ställer krav på designern att vara innovativ. Nicole Almeida Costa tar ett klassiskt exempel:

Designern frågar användarna: vad vill ni ha? Hen får svaret: snabbare hästar. Men en bättre lösning skulle kunna vara en bil.

– Användarna vet önskemålet men inte nödvändigtvis designlösningen, säger hon. **A O**



Fokusgrupperna hade synpunkter på systemen för förtöjning, bland annat. Foto Göteborgs Hamn.

Illustrerat 40-årsjubileum

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus arrangerade för 40:e gången sin belöningsdag. Det konstaterade ordföranden Christer Themnér i sitt välkomstanförande. Jubileet omgärdades med ett vackert bildcollage av flerfaldigt prisbelönade fotografen Stefan F Lindberg.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

STOCKHOLM MAJ 2016

Sjöfartshögskolan i Kalmar berättade bland annat om sitt forskningsarbete. Inledande talare var sjöingenjören Cecilia Österman, som numera kan titulera sig teknologie doktor. Hon var mycket imponerad av Stefans bilder.

– Den som kan beskriva ett spillufts-bälte på ett romantiskt sätt förtjänar verkligen beröm! påpekade hon.

Cecilia forskar bland annat på intendenturpersonalens arbetsmiljö, som tidigare kommit i skymundan för driftbesättningens. Statistiken över sjukfrånvaron visar på stora problem på intendentursidan. Cecilia citerade en servitris: ”Jag jobbar gärna. Jag jobbar gärna hårt. Men jag gillar inte att jobba dumt.”

En annan Kalmarforskare, Kjell Larsson, kom till tals i en inspelad version. Han gjorde det välgörande påpekandet att sjöfarten har mycket kvar att göra när det gäller miljöförbättringar. Utsläppen av klimatpåverkande CO₂ är visserligen låga i relation till de stora godsmängder sjöfarten fraktar. Men när det gäller andra utsläpp är sjöfarten i många fall inte bättre än andra transportslag.

Problemet med trakasserierna

Ett ovanligt inslag var prefekten Ted Bågfeldts berättelse om den olustiga uppmärksamhet sjöfarten fick för ett drygt år sedan. Det var då det kom fram att kvinnliga studenter på ombordpraktik utsatts för sexuella trakasserier. Men Bågfeldt ansåg att den synnerligen trista historien hade vänts till något positivt. Det tog nämligen bara två veckor att samlas hela branschen till att formulera en gemensam handlingsplan för att ta itu med det allvarliga problemet. Det är faktiskt ”raskt marscherat”, inte minst med tanke på att initiativet kom från en högskola.

– Samtidigt som jag är besviken över avslöjandena, så är jag stolt över att det arbetet gick så fort, sa Bågfeldt.

Med hjälp av medel från Sjömanshusstiftelsen har ett utbildningsprogram i ämnet tagits fram. Det är i form av en distanskurs, som presenterades av Per Barkman från Sjöfartens utbildningsinstitut.

Belöningarna presenterades av Karl Karell från Sjömanshusstiftelsen och delades ut av Anders Boman från Föreningen svensk sjöfart. De saluterades av en ensam men ovanligt skicklig trumpetare, Jonas Lindeborg, som inledde med Evert Taubes ”Så skimrande var aldrig havet” och avslutade med ”I am sailing”.

Banala problem kan vara svårlösta

Bland belöningarna, som totalt fick 426 000 kronor, nämner vi nedanstående.

Arne Kalman, teknisk chef och Pär



Karlsson har med reparatören Pär Karlsson konstruerat en ramp till provianteringscontainern.



Trumpetaren Jonas Lindeborg.

Karlsson, 1e reparatör, i *Peter Pan* har kommit på en lösning på ett problem som besättningen länge brottats med. Det gällde något ytligt sett så banalt som att få till en fungerande ramp till provianteringscontainern. Frågan hade varit uppe i skyddskommittén åtskilliga gånger. Efter kontakter med förrådsmännen ombord konstruerades en ram gjord av profiltrör i metall och klädd med durkaluminium. Lyft- och kopplingsmekaniken är i metall. Manöverspaken har ett metallskafat med handtag och ett svetsat spärrskafat. Därmed kan rampen bringas i olika lägen för anslutning eller losstagnation. Numera fungerar provianteringen utmärkt.

Tekniska cheferna Stein-Ulf Johansson



Stein-Ulf Johansson och två kollegor hittade en metod att drastiskt minska oljeläckaget.

och John-Åke Nilsson samt 1e fartygsingenjören Tanasuca Costel i *Ortviken* hade konstaterat ett orimligt stort oljeläckage från bränslepumparnas actuators i fartyget. Det handlade om 30–50 liter per dygn på huvudmaskinerna. Det berodde på ett alltför stort gap mellan ventilplattan och tryckstången i actuatorserna. Problemet löstes med hjälp av en oljeskraping ("oil wiper" på engelska). Den limrades mot en fjäderplatta i actuators. Därmed reducerades gapet med två tredjedelar, oljespillet med minst lika mycket och kostnaden med cirka 16 000 kronor per månad.

Blockering efter nyinstallation

Motorman Björn Elmström och tekniske chefen Joakim Gräbner i *Franklin* hade noterat ett problem vid lastrumsluckan ombord. Lastrummet användes som förråd för tyngre reservdelar, men luckan hade ändå blockerats vid en nyinstallation. Därmed kunde reservdelarna bara transporteras upp och ner genom lejdaren. Elmström och Gräbner kom på ett sätt att vidga räckverket i lejdaren och bygga en vagn som går på räls. Den dras av en elvinsch monterad längst upp i lejdaren men lämnar fri passage. När vagnen inte



En av Stefan F Lindbergs många bilder.

behövs kan den lätt avlägsnas. Arrangemanget fungerar utmärkt och har väsentligt reducerat det tunga kroppsarbetet.

Frifallivbåtarna placeras normalt på akterkant och utsätts för en hård miljö. Trots underhåll blir fönsterrutorna svåra att se igenom, och ingen bra skyddsmetod har hittats. Därför har de så småningom behövt bytas ut. Överstyrman Per Lundholm och båtsmännen Victor Camat och Erwin Vega i *Fedora* tillverkade figursydd skydd i segelduk till varje enskilt fönster. De fästs enkelt med kardborrband och sitter kvar i alla väder, samtidigt som de lätt kan ryckas bort vid sjösättning. Rutorna ser alltid ut som nya, och en

väsentlig kostnadsbesparing har gjorts.

1e reparatör Jan Tigerstrand i *Viking Cinderella* och 1e fartygsingenjör Torkel Skarsgård i *Peter Pan* – vilka belönats tidigare år också – har konstruerat en lyftbalk som används vid byte av spilluftskylare i Wärtsilä Vasa 24-motorer. Den fästs i turbinhuset, och med hjälp av lyftbalken kan en man byta spilluftskylare, därtill utan att behöva göra något tungt lyft. Tidigare behövdes två man för att lyfta kylaren.

I *Floatel Superior* får bara en färskvattentank i taget bunkras enligt regelverket. 1e fartygsingenjör Kai Beckman och maskinreparatör Ulrik Wiberg konstruerade en mekanisk förregling, som gör att en ventil inte kan öppnas om inte den andra är helt stängd. Båda kan dock vara stängda samtidigt, varför systemet kallas "one or none".

Besättningarna i *Tor Viking II* och *Gladan* samt matros Jonas Laveryd i *Destination Gotland* belönades för tre dramatiska räddningsinsatser, som mycket väl kan ha varit direkt livräddande. Dessutom delades ett idrottspris ut till besättningen i *Evinco*. Litteraturpriset är bestämt men delas inte ut förrän på Bok & biblioteksmässan i höst. **BL**



Äntligen en annons som kan löna sig.

Bolån
RÄNTA FRÅN
1,29%

Du har unika förmåner som medlem i Sjöbefälsföreningen!

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

Du kan t.ex. få:

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

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

Läs mer om erbjudandet på danskebank.se/sjofefalsforeningen

I samarbete med:



Danske Bank

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

Utsedda till Årets Bank av Privata Affärer 2015

Estonias överlevande ense

En arkivundersökning av vittnesmål av överlevande från *Estonia* visar att de stämmer väl överens med haverikommissionens, JAIC:s, rapport. Vittnesmålen stämmer också överens med varandra, även om olika personer minns olika saker. TEXT AGNETA OLOFSSON

GÖTEBORG MAJ 2016

Emma Roos af Hjelmsäter är filosofie doktor i psykologi vid Göteborgs universitet. I en studie har hon undersökt hur vittnesmålen av överlevande från *Estonia* stämmer med verkligheten så som den uttrycks i rapporten från Joint Accident Investigation Commission, JAIC, vilket är den första officiella haverirapporten som kom 1997. Hon har också jämfört vittnesmålen med varandra.

Utgångspunkten är vittnespsykologisk. Hon ville undersöka hur minnet fungerar i en stressande och traumatisk situation där personerna är delaktiga i det som händer. Tidigare forskning inom vittnespsykologi har till stor del varit experimentell, där vittnet varit passivt och inte utsatts för hög stress.

Nästan alla överlevande vittnade

Hon läste de 131 vittnesmål som finns. 137 personer överlevde. Av dem var en person så drabbad av posttraumatisk stress att hen inte vittnade och två hade redan rest hem till sina hemländer. Tre vittnesmål fanns inte tillgängliga i arkiven.

Intervjuerna hade gjorts av estnisk, svensk och finländsk polis. En svaghet med studien är att man inte vet vilka frågor som ställdes. Troligen varierade detta beroende på vem som intervjuade och på om det var en passagerare eller besättningsmedlem som intervjuades.

I vittnesmålen fann hon tolv teman som återkom hos flera vittnen. Ett sådant var slagsidan åt styrbord som inträffade tidigt. 98 procent av de överlevande passagerarna och 93 procent av besättningsmedlemmarna rapporterade om detta.

En annan sak var larmutropet på estniska som skedde, enligt JAIC. 83 procent av de tillfrågade nämnde nödutrop och 57 procent uppgav att de hört larmutrop. Av dessa rapporterade åtta personer,



Emma Roos af Hjelmsäter fann att vittnesmålen var tillförlitliga, trots att vittnena hade utsatts för stark stress. Foto Umeå universitet.



Jan Bergholtz konstaterar att tidsförloppet är det som är svårast att fastställa. Foto: Kattegatt Design AB.

6 procent av alla, utrop som inte skedde enligt JAIC.

De pratade om "Mayday", "fartyget går under" och "hoppa över bord". Men enligt

JAIC sa en kvinnlig röst "Alarm, alarm, det är alarm ombord" på estniska. Hela 27 procent av alla uppgav att inget nödmeddelande skedde över huvud taget.

Emma Roos af Hjelmsäter förklarar detta med att ljud är svårare att minnas än synintryck. Så talade till exempel 82 procent av ögonvittnena om ljusförhållandena, till exempel att ljuset släcktes, fladdrade till och återkom eller släcktes och tändes igen. Allt detta överensstämmer med JAIC:s rapport.

Dessutom är det så att personer tenderar att minnas saker som är centralt för överlevnad, enligt Emma Roos af Hjelmsäter. Ljusförhållandena och lutningen påverkade direkt dem som försökte ta sig upp och ut. När nödutropet kom var det kanske redan uppenbart att man befann sig i en farlig situation.

– Man får ett tunnelminne som smalnar av. Det är som en strålkastare i ett mörkt rum. Det som är stressfyllt minns man, men kringdetaljerna minns man inte, säger hon.

Kunskaper påverkar minnet

Vittnenas tidsangivelser varierade. De flesta mindes ganska korrekt hur lång tid förloppet tog, men vid vilken tid det hände hade de bara en vag uppfattning om. Emma Roos af Hjelmsäter konstaterar att vad klockan är, är inte viktigt för överlevandet.

Ljuden från motorerna nämndes av 25 procent av de överlevande passagerarna och av 43 procent av besättningsmedlemmarna. De flesta av dessa uppfattade att maskinen stannade.

Att flera i besättningen mindes maskinljuden kan, enligt Emma Roos af Hjelmsäter, bero på att personer tenderar att minnas saker de har kunskap om.

– Intresse och erfarenhet påverkar vad man minns, säger hon.

Dessutom kunde det vara så i intervju-situationen att medlemmar av besättningen fick fler frågor om ljuden från maskinerna.

52 procent av de tillfrågade berörde ljud i samband med att slagsidan uppkom. 39 procent av alla överlevande uppgav att de hade hört ett, eller flera, sådana ljud. 13 procent uttryckte att de inte hade hört något ljud i samband med detta.



Demonstration av *Estonias* sjunkförlopp i vågbassängen på SSPA 2008. Foto: SSPA.

De som hade hört dessa ljud talade om ett metalliskt ljud, kraftiga dunsar eller ett skrapande ljud.

– Skillnaderna kan bero på var de befann sig när det hände, säger Emma Roos af Hjelmstätter.

Vittnesmål kan avges tidigt

En sak som slog henne var att det förekom många berättelser om hur man hjälpte varandra. Det var ansträngande att ta sig ut, trots det försökte passagerarna hjälpa varandra och man bildade kedja och langade ut flytvästar.

Hennes slutsats är att vittnesmålen stämde överens med varandra i hög grad, även om olika personer mindes olika saker. Därför bör man, vid en sådan här händelse, ta upp vittnesmål från flera olika personer.

Hon nämner också ett hjälpmedel, som utvecklats i England, ett häfte med frågor att sättas i händerna på vittnet direkt efter händelsen, där vederbörande skriver vad som hänt när minnet är färskt. Detta gör att minnet stärks, och mer detaljinformation bevaras till dess möjlighet finns att genomföra ett traditionellt vittnesförhör.

En annan slutsats är att vittnesmålen i hög grad stämde överens med förloppet

så som det beskrevs av JAIC. Detta talar, enligt Emma Roos af Hjelmstätter, för att stress och att man är involverad i händelsen inte påverkar minnet negativt.

Ett problem med denna slutsats är att JAIC-rapporten delvis baseras på samma uppgifter som hon undersöker, nämligen vittnesmålen. Alltså finns ingen verklighet att stämma av mot.

Jan Bergholtz är civilingenjör i skeppsbyggnad och har anlitats som expert av Chalmers, bland annat i den forskningsstudie som Vinnova initierade för att klargöra *Estonias* sjunkförlopp. Detta var några år efter att JAIC kom med sin haverirapport.

– Allmänheten menade att JAIC:s rapport inte gav ett tydligt besked om sjunkförloppet, säger han.

Han har läst Emma Roos af Hjelmstätters vetenskapliga artikel och har egentligen inga invändningar. Han anser att hennes slutsats om att vittnesmål i traumatiska situationer kan vara tillförlitliga är rimlig. Han konstaterar att tiden är det svåraste begreppet, vilket hon också berör i artikeln.

Tiden var också det som skilde sig mellan JAIC:s rapport och den senare vetenskapliga studien.

– Vi har haft hypotesen att initieringen

av förloppet inte bara var en smäll och sedan slagsida, utan en längre utdragen process, säger Jan Bergholtz.

JAIC:s rapport bygger till stor del på uppgifter av fyra nyckelvittnen ur besättningen, en systemtekniker, en motorman, en tredje fartygsingenjör och en matros. Dessa intervjuades vid upprepade tillfällen.

Politik påverkar vittnesmålet

Första gången motormannen intervjuades uppgav han att han tittat på en monitor för övervakningskameror på bildäck, innan slagsidan uppkom, och där sett att vatten tagit sig in på bildäcket.

Dessa uppgifter tog motormannen tillbaka när han intervjuades en andra och tredje gång. I den vetenskapliga studien har man valt att lita till de ursprungliga uppgifterna. Jan Bergholtz säger att politiken har tagit sig in och till viss del påverkat vittnesmålen.

Estonia var den nya nationen Estlands flaggskepp och man lade sig vinn om att alltid komma i tid till Stockholm.

– Dessutom hade de en annan kultur ombord än idag, en auktoritär kultur, säger han.

Hans bild är att befälet ombord var medvetna om situationen tidigare än när alarmmeddelandet gick ut. Möjligan larmade kvinnan vid informationsdisken på eget initiativ. Detta följdes av utropet från bryggan: ”Mr Skylight, one and two” vilket aktiverade säkerhetsorganisationen ombord.

Efter att JAIC:s haverirapport kommit ut florerade rykten om attentat ombord med explosioner som skulle ha orsakat olyckan. De anhöriga till offren var inte nöjda med JAIC:s slutsatser.

Det var därför man på Vinnova bestämde sig för att finansiera en vetenskaplig studie. En del av denna studie innefattade uppgiften att, utifrån vittnesmål och tillgängligt tekniskt material, försöka ta fram några troliga sjunkförlopp, vilka låg till grund för modellförsök och datorsimulationer som visade hur det hela kan ha gått till.

Det hela kröntes med att en modell av fartyget sänktes i SSPA:s bassäng i ett sannolikt förlopp.

– Vi har kunnat påvisa att någon form av attentat inte var nödvändigt, eller ens troligt, för att åstadkomma det sjunkförlopp som beskrivs i vittnesmålen samt framgår av teknisk bevisning, säger Jan Bergholtz. **A O**



Modell över *Estonia* som användes i SSPA:s vågbassäng när sjunkförloppet demonstrerades. Foto: SSPA.

Atlantjätten till botten – varför?

För 60 år sedan inträffade en av sjöfartshistoriens märkligaste kollisioner, den mellan det italienska passagerarfartyget *Andrea Doria* och Svenska Amerika Liniens *M/S Stockholm* utanför den amerikanska östkusten. Elva timmar efter den remarkabla sammanstötningen sjönk den ”osänkbara” *Andrea Doria*.

TEXT ULF NIHLÉN

ATLANTEN JULI 1956

Andrea Doria gick onsdagen den 25 juli 1956 klockan 14.40 med full fart i disigt väder mot destinationen New York under sin befälhavare Piero Calamai. Vid denna tid gick befälhavaren, som påstods ha en ”inbyggd radar” när det gäller dimma, upp på bryggan för att kolla läget.

Stockholm lämnade samma dag New York klockan 11.31 för en rutinemässig resa till Göteborg med 660 personer ombord. Den då 63-årige befälhavaren Gunnar Nordenson, liksom den vid kollisionen vakthavande tredjestyrmannen Ernst Carsten-Johannsen, hade läst väderleksrapporterna och funnit allt väl.

Några timmar senare låg dock de två

fartygen i kollisionsskurs – i slutskedet med synliga lanternor (!) – och de tycks ha dragits som av en magnet till varandra.

Katastrofen

Den slutgiltiga katastrofen var ett faktum klockan 23.09 den 25 juli amerikansk tid.

En bred reva fläktes upp på *Andrea Doria*s styrbordssida just i vattenlinjen. Några minuter senare fick hon svår slag-sida, och snart stod det klart att fartyget måste överges. *Stockholm*s förstäv var intryckt och förskeppet skadat, och vatten trängde in i förliga lastrummet. Men hon klarade sig, och i tre timmar var hennes räddningsbåtar ensamma bärgare.

Elva timmar efter katastrofen sjönk *Andrea Doria* på 225 fots djup (cirka 70 meter) omkring 50 sjömil öster om Nantucketets fyrskepp utanför New York.

Under tiden fram till det italienska fartyget sjönk pågick en av de största och mest framgångsrika räddningsaktionerna i modern sjöfartshistoria.

Av de 1 706 passagerarna och besättningsmedlemmar som hade varit ombord på den luxuösa *Andrea Doria* räddades 1 661 från det dödsdömda fartyget.

Ombord på *Stockholm* omkom fem besättningsmän vid krocken.

Flytande hotell

Andrea Doria – som var Italia Lines nyaste och elegantaste atlantångare – var i många tycke det vackraste fartyget i världen. 29 000 tonnaren, som var Atlantens lyxigaste flytande hotell, gjorde sin jungfruresa 1953. Fartyget var uppkallat efter en italiensk amiral och sjöhjälte, som befriade Genua en gång på 1500-talet.

Det fanns en rad oersättningsbara konstverk överallt på fartyget, särskilt i sällskapsrummen, och det fanns 31 olika sällskapsrum... 1 250 passagerare kunde *Andrea Doria* rymma.

Italienska konstnärer hade inom fartyget skapat en liten värld av konst i vägg-



11 timmar efter kollisionen med *Stockholm* sjunker det italienska lyxfartyget *Andrea Doria*.

målningar och paneler av sållsynta träslag, i keramik, speglar, mosaik och kristall.

M/S Stockholm var namnet på flera olika passagerarfartyg inom Svenska Amerika Linien (Sal). Det sista av dessa fartyg byggdes på Götaverken 1948. *Stockholm* var i förhållande till *Andrea Doria* ett ganska litet fartyg (11 900 gt) med smäckra, nästan yachtliknande linjer men med en inredning som inte alls var så påkostad.

En ombyggnad gjordes senare och 1960 sålde Sal *Stockholm* till Östtyskland och döptes om till *Völkerfreundschaft*. Efter några år som flyktningförläggning i England såldes fartyget 1992 till Italien och genomgick en omfattande renovering.

Ett mysterium

Flera omständigheter bidrog till att göra katastrofen märkligare än många andra som inträffat under senare tid. Först och främst därför att det rörde sig om en regelrätt kollision mellan två mycket sjödugliga fartyg som var modernt utrustade med navigeringsinstrument och radar.

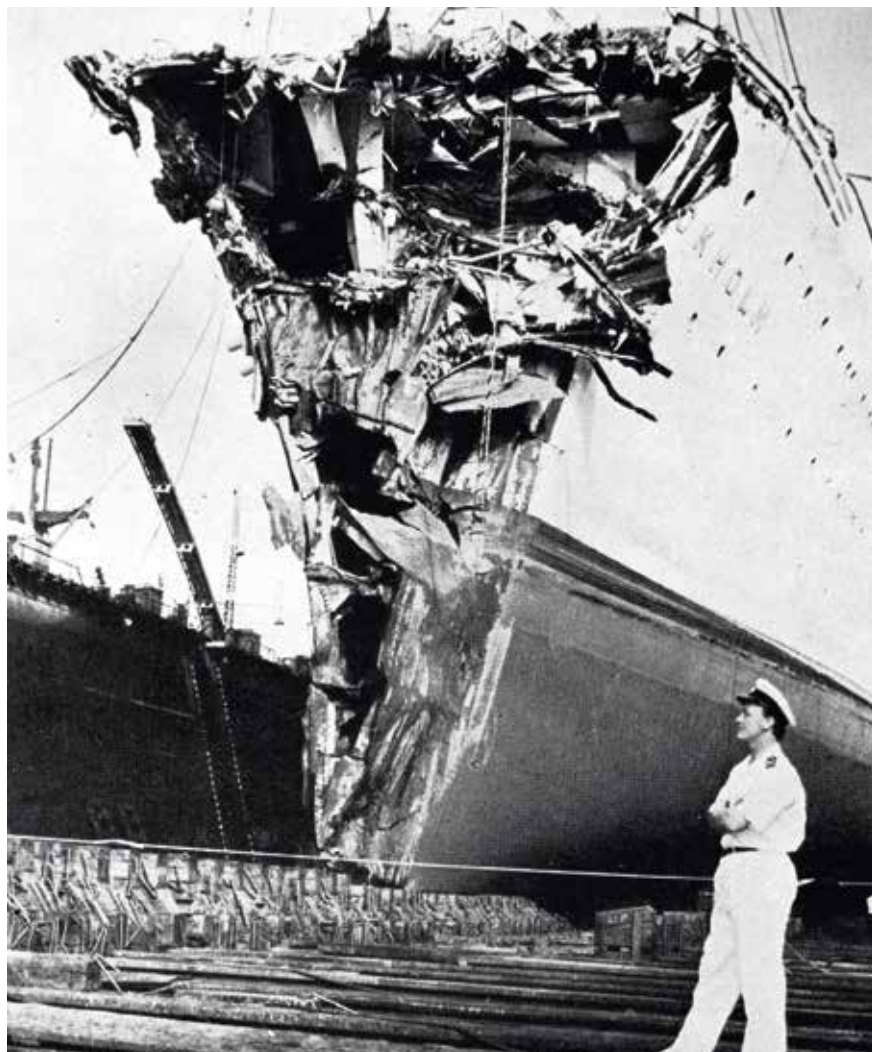
Vidare inträffade olyckan under ganska goda siktförhållanden, särskilt för ett av fartygen i ett farvatten som gav goda möjligheter till fri passage. Vid sjöförklaringen senare kom det fram att båda fartygen sett varandra på radar i god tid!

Stockholms loggböcker och radaranteckningar visade att en italiensk felmanöver fört in *Andrea Doria* på *Stockholms* kurs, men eftersom ingen av de italienska loggböckerna räddades är det omöjligt att helt fastställa orsaken till den märkliga kollisionen.

Förlikning

Rederierna ingick också en förlikning om ersättning. Och världen fick aldrig veta vad som egentligen orsakade katastrofen.

Hur det kom sig att ett så stort och



Stockholm fick hela sin förstäv intryckt vid den våldsamma sammanstötningen. Hon kunde emellertid för egen maskin ta sig in mot New Yorks hamn.

modernt fartyg som *Andrea Doria* kunde totalförlisa i rum sjö har också länge varit en gåta, åtminstone för allmänheten.

En del fakta är kända. Fartyget befann sig i ett mycket ogynnsamt trimläge

genom att någon tanktrimning inte förekom under dygnen före katastrofen. En del andra faktorer har också bidragit, men i stort har anledningen inte offentligt redovisats. **U N**

Invest now in your future fuel bill

BLADE DELIVERIES 2016

IDEA MARINE AB

RoRo-Ships | 8000kW | 8% less fuel | 1.8knot faster | Less vibrations and noise

www.ideamarine.se



Skum skumsläckning

SB fortsätter genomgången av en rapport från brittiska haverikommissionen MAIB från en brand i Irländska sjön 2010. Reportage om branden stod i nr 1/2015, och referatet av MAIB:s rapport påbörjades i förra numret.

ÖVERSÄTTNING BENKT LUNDGREN

FALMOUTH FEBRUARI 2010

Hetskumsystem

Inledande försök att starta skumsläckning misslyckades på grund av det förlorade trycket, när krafttillförseln till brandpumpen avbröts. När munstyckena slutligen aktiverades 30 minuter efter brandens utbrott, täpptes de igen av flagor, vilket hindrade skummet att uppnå tillräcklig hastighet för att få ejaktorverkan. TCH var omedveten om problemen, eftersom kontrollpanelen och givarna i hetskumrummet indikerade att systemet fungerade.

Partiklarna i munstyckena var rostflagor som kom från korrosionen i rören. Det är nästan säkert att skumlösning hade fastnat under tidigare tester och fanns kvar i rörnätverket och angrep stålet. Eftersom munstyckena inte rutinmässigt inspekterades, sågs inte partiklarna som kunde orsaka fel, och dessutom var rören gjorda av mjukt kolstål, som inte galvaniserats eller på något sätt skyddats mot korrosion.

Hur som helst så hade systemet servats, inspekterats och testats i enlighet med tillverkarens krav och gällande IMO-regler – vilket bevisar att detta inte garanterar ofelbarhet hos dessa säkerhetssystem. Kemisk rening av rörverket förlänger livslängden men löser inte det långsiktiga problemet.

Uppenbarligen hade bränsle samlats i akterdelen av hjälpmaskinrumsdurken, nära vt-dörr 2 och skottet till huvudmaskinrummet, och antänts. Att dessa bränder fortsatt ett tag efter att MAU150-systemet hade tömts helt visar att det fasta skumspridningssystemet var ineffektivt.

Maskinutrymmesdurkens släcksystem var utformat för ett skumkoncentrat, som var utspädd med fyra delar vatten till en del 3-procentig Aqueous Film Forming Foam (AFFF)-koncentrat. Under dock-

ningen var dock skumröret fyllt med 10 liter 6-procentigt AFFF-koncentrat. Det hade skapat en skumlösning som var för tjock. Därför är det troligt att den faktiska skumlösningen var för trögflytande för att effektivt spridas över hela hjälpmaskinrumsdurken.

Det är uppenbart att maskinutrymmets fasta brandbekämpningssystem inte var klart att användas effektivt, när fartyget avgick från Falmouth. Det berodde i första hand på felaktigt systemunderhåll, brist på personal med tillräckligt utrustnings-specifik kompetens för att bedöma det arbete som gjorts under dockningen.

Övervakning av underhållet

Det fasta brandbekämpningssystemet hade inte underhållits, testats eller inspekterats efter tillverkarens krav eller fartygets PMS (schema för förebyggande underhåll). Det yttrade sig i:

- Hi-Fog-systemen hade inte testats
- Hi-Fogens gascylindrar hade inte tillräckligt tryck
- Hi-fogens gas-, vatten- och skumcylindrar hade inte trycktestats vid erforderliga intervall
- Nivån i hetskumskoncentratets tank hade inte underhållits och kontrollerats, och koncentratet kan ha varit gammalt
- Flödessystemet hade inte fyllts på med rätt sorts skumkoncentrat.

Det är uppenbart att underhållet av det fasta brandbekämpningssystemet inte hade getts tillräcklig prioritet. Dessa brister borde ha upptäckts vid rutininspektioner och noterats vid klassinspektion.

Serviceingenjörernas inspektionsrapporter visade att besättningen regelmässigt missat att bibehålla hi-fogens gascylindertryck och de flödesnivåer som

rekommenderats av tillverkaren. Andra missar var trycktesten av gascylindrarna enligt Marioffs serviceingenjörers rekommendation; sänkningen standardvärdet hos gascylinderns lågtrycksalarm; justering av den pneumatiska kontrollinställningen före besiktningen av hifog-systemet; samt försummelsen att omedelbart reparera eller ersätta den defekta pneumatiska primärventilen innan fartyget avgått. Alla dessa brister visar på en slapp inställning till systemens operativa funktion.

Även om besättningen och rederiinspektören försökte korrigera felen, när hifog-systemet inte klarade testet i början av dockningsperioden, hade de inte fått specifik utbildning på utrustningen. De hade också begränsad kunskap om systemen och ringa eller ingen erfarenhet av genomgång av dem. Dessutom ansågs det inte nödvändigt med ackrediterad servicepersonal under dockningsperioden.

Utlösningstest och inspektion

Intervallen mellan de utlösningstester som gjordes av hifog enligt PMS översteg vad utrustningstillverkaren rekommenderat och ansågs av fartygets tekniska befäl vara alltför betungande och opraktisk. Det alternativa schema som användes ombord hade inte formaliserats, och teknikerna hade uteslutit fyramånadersrutinen som om den fullgjorts.

De lyckade tester som presenterats för inspektörerna före och efter branden hade gjorts i separatorrummet och verkstäderna. Dessa utrymmen hade nästan ingen personal och ansågs därför mest lämpade att göra testerna i. Ingen av de tester som bevittnats av inspektörerna hade gjorts med aktivering av en flamsensor, och undre durkflödessystemet var avstängt. Därför var automatfunktionerna, skumfyllningssystemet och huvudmaskinrummets högtryckspump inte testade innan fartyget återgick i trafik.

De utlösningstester som presenterades vid inspektionen i mars 2010 gjordes inte enligt tillverkarens rekommenderade procedur. Marioffs serviceingenjör, efter konsultation med rederiets högste tekniske chef, hade justerat systemets normala operationsparametrar för att högtrycks-

pumpen lättare skulle starta och systemet godkännas av inspektören. Sådana justeringar kan dölja kritiska systemfel.

Hetskumssystemet hade aktiverats innan hjälpmaskinrummet stängts, medan delar av besättningen befann sig i utrymmet för brandbekämpning. Fartyget hade ingen procedur eller policy för att aktivera systemet, och besluten hade inte förankrats. Inte heller hade TCH konsulterats i samband med de inledande försöken av 2FI att fylla hjälpmaskinrummet med högexpansionsskum. Om systemet hade fungerat, så skulle brandpersonalen i maskinrummet rönt stor risk att inte upptäcka faror och/eller inte kunna kommunicera effektivt, och de hade kunnat bli väldigt desorienterade. De giftiga förbränningsgaserna från skumbubblorna hade inneburit livsfara för alla som inte bar skyddsmask. Högexpansionsskummetts flödessystem med inluft borde handhas med en motsvarande nivå av försiktighet som gasformiga system. Utrymmena borde stängas, all personal räknas in.

Besättningen hade mycket begränsade kunskaper om fartygets högexpanderande skumsystem och de risker som finns vid användningen av detta. Det finns ingen IMO guidance om riskerna med högexpanderande skumsystem, och beskrivningen i tillverkarnas annonstexter, att skummet är ofarligt för människor, är missvisande. Det är anmärkningsvärt att under de utbildningar som listas som erforderliga i STCW indikeras att det är ofarligt att gå igenom ett skumfyllt utrymme utan skyddsmask.

Efter det inledande larmet var besättningens handlande för att bekämpa branden snabbt och målmedvetet. ÖST hade nyligen gått en släckledarkurs, vilket avspeglades i hans agerande vid brandbekämpningen. Dock motverkades kommando- och kontrollarbetet av flera faktorer.

Först och främst grundlades inte den högsta kommandonivån klart, och en formell strategi för användningen av varmskumssystemet gavs inte till TCH eller safety officer. En brandbekämpningsstrategi borde satts upp snarast, och om en ordentlig kontinuerlig brandbekämpning inte kan upprätthållas, ska ett senare återupptagande utarbetas på ett ordnat sätt med högsta kommandots godkännande.

För det andra, rökutvecklingen ledde till en utrymning av kontrollrummet. Det är ett nyckelutrymme för kommando och kontroll, och efter utrymning försvårades

kommunikationen med TCH och hans stab.

För det tredje, beslutet att instruera safety officer att öppna vt-dörr 3 skapade en lufttillförsel till branden och underminerade effekten av hifog-systemet.

För det fjärde, de främsta kommunikationsmedlen var handburen UHF-radio, men kommunikationen hindrades av bristfälliga radioprocedurer, varför flera viktiga instruktioner och rapporter åttlyddes inte eller missuppfattades. Kommunikationen försvårades ytterligare av att radiobatterierna började ta slut.

Slutligen, trots befälhavarens instruktioner att hindra besättningen att gå in i kontrollrummet utan skyddsmask, tills MIRG-teamet fastställt att detta var säkert, åttlyddes inte detta. Maskinbefälen och rederikontorets inspektör var redan i hjälpmaskinrummet, utan skyddsmask, när MIRG-teamet kom till den lägre nivån. När branden släckts, var fartyget inte i akut fara och besättningen i säkerhet, borde tillträde till hjälpmaskinrummet förberetts noga med beaktande av alla risker.

Det här var en stor brand i maskineriet, där den fasta brandsläckningsutrustningen inte fungerade som man kunde begära. Trots detta medförde effektiv utbildning, realistiska övningar och beslutsamheten och insatsen av besättningen att branden kunde släckas utan personskador. Agerandet och den snabba reaktionen från brandteamet visade på ett berömvärdt mod.

Nödbrandpumpens kontrollkablar mellan kontrollrumspanelen och den lokala startboxen i bogtrusterutrymme skadades av branden i hjälpmaskinrummet. Den efterföljande kortslutningen gjorde att propparna i startboxen gick, vilket i sin tur orsakade ett totalt tryckfall. Olyckan visar att *Oscar Wilde* är extra känslig för brand i hjälpmaskinrummet. I ett första skede förloras strömförsörjningen, med en åttföljande förlust av framdrift och kraft till huvudbrandpumparna. Vidare, eftersom de elektriska kontrollkablarna till nödbrandpumpen dras tvärs över hjälpmaskinrummet, är risken stor att en brand där slår ut nödbrandpumpen. Det är därför en tvingande uppgift att laga eller skydda nödbrandpumpens kontrollkablar.

Tjock svart rök i hjälpmaskinrummet hindrade safety officer och brandteamet från att snabbt lokalisera brandhärden. Trots att en termisk kamera fanns tillgäng-

lig och användes vid övningar, togs den inte med till branden vid detta tillfälle. Men eftersom batteriet var praktiskt taget slut, skulle kameran ha varit av mycket ringa värde.

Skyddsmasker (EEBD) fanns också, men de togs inte på förrän ÖST beordrade detta, när han insåg hur mycket TCH hade utsatts för potentiellt giftiga gaser. Ingen av de som evakuerades från kontrollrummet tänkte på att ta på sig skyddsmasken, när de gick därifrån, och varken TCH eller 2FI bar mask när de gick in i de rökfyllda utrymmena för att undersöka brandens spridning. Denna typ av skyddsmask ska aldrig bäras vid aktiv brandbekämpning utan av personal som löper stor risk att omringas av rök.

Originalartikeln var införd i *Marine Engineers Review* april 2014.

Sjöfart skeptisk till Brexit

Både redare och fack inom den brittiska sjöfarten lutar åt att rekommendera britten att rösta för fortsatt medlemskap i EU vid folkomröstningen i juni. Redareföreningen CoS anser att "Brexit"-förespråkarna inte har presenterat någon ordentlig analys av hur ett utträde skulle påverka Storbritanniens ekonomi och handel. Den fackliga centralorganisationen TUC är orolig för att de anställdas ställning ska försämrans utanför EU, eftersom unionens regelverk innebär en minimigaranti för arbetarnas rättigheter som exempelvis betald semester, mödravård och rättvisa för deltidsanställda.

– Sådana rättigheter kan inte tas för givna, anser TUC:s generalsekreterare Frances O'Grady.

Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson ser EU:s riktlinjer om rederistöd som ett viktigt inslag för att stödja europeisk sjöfart.

– Vi måste tänka över hur situationen för den brittiska handelsflottan och brittiska sjömän skulle påverkas av ett utträde ur EU, säger han.

(TELEGRAPH)

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

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



TORREVIEJA, SPANIEN

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

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



IDRE

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

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

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



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

- **Akademikernas a-kassa (AEA)** 08-412 33 00

Telefontid mån–tors 9–16, fre 13–16

- **Ledarnas a-kassa** 0200-87 12 12

Telefontid mån–fre 9–11

Talsvar dygnet runt på 08-441 37 82

Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller använd blanketten på sidan 35.

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Verkställande direktör

Mats Jäderland

08-518 356 10, 072-566 65 13

Sjöbefälsföreningen – O

Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss – 08-518 356 25

Mats Johansson – 08-518 356 40

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Personalavdelning bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Margaretha Norling – 08-518 356 90

Caroline Sjöblom – 08-518 356 97

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Mariette Grankull – 08-518 356 70

Sherly Joseph – 08-518 356 75

Elaine Estrela Lokka – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Wavelink Försäkringsförmedlare

– www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Omkommen kaptens sista samtal till rederiet

I oktober i fjol gick USA-flaggade containerfartyget *El Faro* under i en orkan utanför Bahamas. Hela besättningen på 33 man omkom. USA:s kustbevakning utreder olyckan, och i materialet ingår bland annat en inspelning av befälhavaren Michael Davidsons sista samtal till rederikontoret.

Davidson blev allt mer frustrerad under upprepade försök att komma fram till säkerhetspersonalen på Tote Services kontor. Så småningom ombads han bokstavera fartygets namn och tillsagd att vänta, varefter han berättade för telefonisten att fartygets skrov skadats, vatten trängt in i tre avdelningar, svår slagsida uppstått och maskindriften slagits ut.

Representanter för rederiet har uppgett för utredarna: "Vi skickar inte rutinmässigt varningsrapporter om hårt väder till våra fartyg. Befälhavaren ansvarar för att undersöka väderförhållandena, och landpersonalen bistår med hjälp bara om de uttryckligen ombeds göra det."

Avlösande andre styrman Charles Baird hade dagen före haveriet från sitt hem varit i kontakt med kapten Davidson, som då sagt att han planerade att gå söder om orkanen. Han hade mejlat till Tote Services och frågat om han kunde ta en omväg. Det framgår inte om han fick något svar.

(TELEGRAPH)

"Åtala oseriösa redare!"

– Ägarna till fartyg som bryter mot säkerhets- och välfärdsregler borde ställas inför rätta.

Det sa sjömansprästen Roger Stone vid ett möte i Portsmouth om "modernt slaveri" i mars. Det bör fastslås när brister i ombordmiljön övergår från att vara föremål för civilrättslig behandling till att utgöra ren kriminalitet.

Stone berättade om vad han sett ombord: kök utan mat och färskvatten men fulla av insekter, "mat" otjänlig som människoföda, nedsmutsade dusch- och toalettutrymmen, besättningar som aldrig fick tillräcklig vila.

– Vittnesmål om sådant måste rapporteras omedelbart till ansvarig myndighet, så att den kan handla snabbt och hjälpa de drabbade, sa Stone. Och det måste bli slut på karusellen med fartyg som hålls kvar, släpps, och sedan ertappas med samma brister i nästa hamn. (TELEGRAPH)

Margareta & Rickard Zedellers fond

Fondens ändamål är att utdela understöd till ånkor 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.

Sjökaptensring



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

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

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

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

För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Sjöingenjörarring och sjökaptensring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.


Propellersmycke

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



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

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

								↓	FELA KAN VA- RA ÄDEL	JÄTTEN DUST	↓	ZE- DONG	LAG- VÄKT- ARE		
								AVVERK- AS MÅNGA GRENAR			↘				
								OXIDE- RINGEN		↓	NEPTUN- USMÅNE				
								CAMPING- SITS		↘	SÖM				
↘															
PÅ- MINDES OM		RESO- NANS			AV- SNITT- ET										
↘		LIMPANS													
↓	SMA- SPRINGA	↓	BASTANT- ÄRE MAT FÖR MASSOR	↓	SÖT- NOS	TVÄR- BROM- SA	OFTA I VERS	↓	VÅR TID KÖLD- SPRICK- OR	TJUT KOBHEN			NANO- GRAM		
														↓	
DIV- ERSE						STILEN ILLUSTRÄ- TÖREN WIKLAND						TSU SHIN GEN TON			
MAG- KATARR BETE							GLAS- KLAR SANKT				PÅVE- NAMN ANKAR- DEL			FÄRRE ÄN FÅ	
↘			FÄRLIG FRÅN SYN- TAGMA												
LÅNG- SAMT I MUSIK							PAPPER STIM- FISKAR			LUNCH		ÅR AKUT HOTAD	PRAKT- RUM	↘	
AVSÖND- RAS FRÅN GLACIÄR	FASTNAT LAND PÅ AFRIKAS HORN							SÄLL- SKAPA						BLAD- DRYCK- ER	MEST KRAFT- LÖS
↘						BORÅS TIDNING		SPIK- ATS							
AVELS- GALT					KLUBB SOM SPORT- AR	FIRAS 20/8 NÄTT					GESÄLL FYSIO- NOMI				
KAN INTAS FRÅN BRICKA									ÖLET				SPEL- BOLAG BRYTER ISEN		
FÖR- NUFTET	→			RAPPAR MED FILLE GREVE					ANLAG						
↘												INDIG- NERAD			
MED ÖPPET VATTEN		NA- TIONS- TÄVLING	SAGO- VÅSEN		KOJAN I ASKEN PUST									FÖRST VATTEN- DRAG	
SOM TUNNA SKIVOR	↘					TILLSTÅND AV ORGAN- UTAN ÖPP- NING						OFRI			↘
↘														PÅ BANG- KOKÅK	
											OXUDE 39-16	↘			

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Sommarkrysset".
Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 16/8 2016. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

A P MÖLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

Erik Åkerman, tel 0705-66 10 94
e-post erikakerman@hotmail.com

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

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

FLOATEL ENDURANCE

Micael Larsson
e-post sbfendurance@gmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Anders Uller
e-post sbfsuperior@gmail.com

FLOATEL VICTORY

Patrik Sundquist
e-post sbfvictory@gmail.com

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

GOTA NETSS

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

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 BOGSEBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

Bengt Gollungberg, Vildkaprifolen 9, 423 33 TORSLANDA
tel 031-56 33 53, 0707-34 71 80, 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

TRSM GROUP 1

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

ÖRNSKÖLDSEVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

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.



Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag _____
Namn _____
Avdelning _____
Gatuadress _____
Postnr _____ Ort _____ Land _____
E-post _____

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm
Telefon 08-518 356 50
E-post accounting@sjobefal.se Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-518 356 00

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Inbetalningskort

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnsteckning



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

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

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



Svart ryggsäck

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



Svart mössa

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

Svart Keps

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

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