

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 5 SEPTEMBER 2012 ÅRGÅNG 1



KONGRESS-EXTRA

Första ordinarie kongressen

MASSEVAKUERING FRÅN FARTYG

Konferens om livsviktigt problem

OMSTRIDD HAVERIRAPPORT

Varför sjönk *Langeland*?

BURMA

DÄR FACKET BETRAKTAS SOM TERRORISTER



Dyster sjöfartssommar

SEPTEMBER

Det går dåligt för svensk sjöfart. Under åren 2009 – 2011 försvann 30 procent av de svenskflaggade fartygen över 300 gt (exklusive fartyg i inre fart). Vid ingången av år 2012 hade vi bara kvar 161 fartyg under svensk flagg i den här storleken. Anledningen till den här dramatiska nedgången är huvudsakligen näringsens besvikelse över politikernas ointresse för sjöfarten. Under den här tidsperioden har den internationella sjöfarten drabbats av en global fraktbrist av sällan skådat slag. I ett sådant läge borde politikerna åtminstone ha visat ett engagemang för näringsen, men det enda som hänt är att ett par utredningar tillsatts som inte föranlett några positiva åtgärder för sjöfarten.

Tyvärr ser vi i Sverige inget slut på den här allvarliga krisen. När resten av sjöfartsvärlden börjar återhämta sig fortsätter problemen i Sverige. Under sommaren har utflaggningstakten ökat.

- Finnlines har beslutat att under innevarande år flagga över nästan samtliga sina fartyg till finsk flagg. Den främsta orsaken till utflaggningen uppges vara det nya förmånliga tonnageskattesystemet i Finland. 160 svenska befäl drabbas.

- Transatlantic kommer under året att flagga ut fyra fartyg, vilket innebär en arbetsbrist för 25 befäl. Främsta skälet till utflaggningen är att Transatlantic måste skära ner sina kostnader för att kunna överleva.
- DFDS Seaways flaggar över sina fyra svenska fartyg till Danmark, vilket berör cirka 70 befäl.
- Det enda svenskägda passagerarfartyget mellan Sverige och Finland, *Birger Jarl*, tas ur drift i början på nästa år, och samtliga anställda är varslade om uppsägning, däribland 16 befäl.
- Atlantic Container Lines har fyra fartyg under internationaliseringsavtalet. Eftersom fartygen har Gibraltarflagg har Skatteverket begärt att socialavgifter ska inbetalas för den svenska delen av besättningen. Gibraltar anses i detta sammanhang som ett EU-land, och om arbetsgivaren är registrerad i Sverige och de anställda bosatta i Sverige så ska sociala avgifter erläggas till Sverige. Det har fått till följd att det svenska bemanningsbolaget AMPM nu gått i konkurs, och samtliga 30 svenska sjömän ombord på dessa fartyg är nu uppsagda. Dessa kommer snarast att ersättas med sjömän från andra länder.

Som om inte detta vore nog så har riksdagen klubbat igenom en lag som gör att svenska sjömän, oavsett under vilken flagg de jobbar och oavsett om arbetsgivaren är svensk eller utländsk, ska omfattas av det svenska sociala försäkringskyddet. Det kan synas positivt, men det innebär också att arbetsgivarna, såväl de svenska som utländska, blir skyldiga att inbetala socialavgifter för dessa svenska sjömän. Resultatet av detta blir att svenska sjömän inte blir anställningsbara under utländsk flagg (annat än inom Norden där andra regler gäller). Det är få arbetsgivare som accepterar en kostnadsökning på över 30 procent. Då är det enklare och billigare att anställa sjömän från andra länder.

Fortfarande finns dock hopp. Även om riksdagen har beslutat om lagändringen, så är det regeringen som beslutar om när den ska sättas ikraft. Sjöarbetsmarknadens parter har tillskrivit regeringen och begärt att lagen korrigeras innan den sätts ikraft. Här finns nu möjlighet för politikererna att visa handlingskraft. Sker ingen ändring försvinner i stort sett hela den utländska arbetsmarknaden för svenska sjömän. Med tanke på de svårigheter svenskflaggade fartyg har kommer det att få allvarliga konsekvenser för hela sjöfartsklustret. Det är hög tid att regeringen talar om för svenska folket om man vill ha någon svensk sjöfart och svenska sjömän.

Förbisedd aspekt på svaveldirektivet

I en intervju i Dagens Industri i somras sa Stenas koncernchef Dan Sten Olsson att IMO:s svaveldirektiv innebär en konkurrensnackdel för Sverige till ett värde av 15–28 miljarder.

Det är allvarligt nog. Men en närmast moralisk aspekt på problemet har berörts mycket lite i den annars ganska intensiva debatten. Det gäller, erkänner vi, även när saken har berörts i denna tidskrifts spalter. Kanske är den aspekten för känslig?

Det är säkert angeläget att minska svavelutsläppen från sjöfarten, på samma sätt som redan skett med landtransporterna. Och det finns nog en poäng i att ställa hårdare krav på vissa havsområden än på andra. Men den känsliga frågan är: Länder som inte undertecknat direktivet, till exempel Ryssland, är de bundna av det samma? Och även om svaret är ja – hur noggrant kommer det att kontrolleras?

När det gäller MLC 2006 (se notis på

sidan 8), förutsätts flaggstaterna och hamnstatskontrollen se till att den internationella sjöfarten följer den, även de stater som inte själva undertecknar konventionen. Men kommer någon att kontrollera att alla fartyg till och från rysk hamn, som ovedersägligen går genom Östersjön, från 2015 inte har för mycket svavel i bränslet?

Det är en fråga som också tarvar ett svar.

22



sjöbefälen Nr5

12



04 Kongress-extra

Ombud, styrelse, motioner och rapportsammanfattningar

09 EU går emot ILO-resolutioner

EU-instanser sätter sig över t o m unionens egna fördrag

10 Färja i lättviktsmaterial

Bränsleförbrukningen mer än halveras och brandskyddet klaras

12 Massevakuering från passagerarfartyg

Konferens om livsviktigt problem som aktualiserades med Estonia

14 Anrikt redarnamn återupplivas

Salén bildar bemanningsbolag för passagerarkryssare

16 Statligt fartyg i hård miljö

Isbrytaren Oden på forskaruppdrag i Arktis

18 Hårt för fackliga aktivister i Burma

Sjömansfacket tvingas till exil i Thailand

22 Lotsning i Belgien

Inte bara väder och vind ställer till problem för lotsarna

25 Filminspelning i *Silja Serenade*

Stora delar av filmen "Bäst före" spelas in ombord

26 Omstritt totalhaveri

Transportstyrelsen oenig med norska haverikommissionen



18



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 1 Utgivningsdag 4 september 2012

Ansvarig utgivare Christer Themnér

Redaktör Benkt Lundgren, 08-598 99 121

Layout Trydells Tryckeri AB, Laholm

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress St Eriksgatan 26

Telefon 08-598 99 085 vx

Telefax 08-651 08 48

E-post sjobefalen@ledarna.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 1650-2353

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2012

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

Framsidesbild Vid floden Chao Praya i Bangkok, Thailand, finns många små privata hamnar. Foto Leif Hansson.

TS-kontrollerad upplaga 9 000 ex

MEMBER AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

MANUSSTOPP 2012

Nr 6 – 25/9 **Nr 7** – 23/10 **Nr 8** – 27/11

Ombud vid kongressen



Jan-Erik Alcén
Stena Line/N



Hans Anderson
Sthlms Sjötrafik/N



Gretel Aronsson
Tallink Silja/I



Erling Borg
Trafikverket/N



Anders Dahlgren
Stena Line/T



Claes Eriksson
ACL/T



Patrik Fjällström
Wallenius/N



Tomi Gustafsson
Stena Line/N



Margareta Hallenborg
Tärntank/N



Annelie Hamberg
Dest Gotland/N



Seija Hast
Stena Line/I



Monica Huss
Sjömannskolan/T



Leif Johansson
Wallenius/T



Mikael Johansson
Stena Line/I



Torsten Johansson
Styrsö/N



Johan Juhlin
Mærsk-Broströms/N



Åke Karlsson
Stena Line/T



Anders Leander
Stena Line/T



Bo Lindgren
Stena Line/T



Tia Lindström
Tallink Silja/I



Håkan Mannbrink
Sthlms Sjötrafik/N



Melker Nelson
Stena Line/T



Anders Nord
Stena Line/T



Jörgen Palm
Stena Line/T



Ronny Pettersson
Stena Line/N



Per Ringbom
Cementa/N



Monica Rönnqvist
Tallink Silja/T



Mika Savinainen
Tallink Silja/I



Karolina Stark
Mærsk-Broströms/N



Nils-Åke Swanberg
Transatlantic/T



Ragnar Svensson
Stena Line/T



Jan-Åke Thim
Stena Line/T



Jonas Tullock
Stena Line/N



Johan Utbult
SMBF Service/T



Bengt Viknander
Stena Line/N



KONGRESS 2012
18-20 SEPTEMBER

Medlemmarnas representanter

På detta upplag presenteras kongressombuden och föreningsstyrelsens ledamöter. Samtliga har rösträtt på kongressen (dock inte styrelseledamöterna vid beslut om deras ansvarsfrihet). På sidorna 6-8 finns ett kongresseextra med utdrag ur förbundsstyrelsens rapporter, med en lång rad viktiga synpunkter och förslag.

Föreningsstyrelsens representanter vid kongressen



Örjan Liljeroth
pensionär



Jörgen Lorén
Stena Line



Sonny Andersson
pensionär



John Borgman
Scandlines



Jan Buskas
Finnlines



Birgitta Carlsson
Stena Line



Sandro Chiesi
Stena Line



Nils Dewár
Scandlines



Jan Häggblom
Tallink Silja



Mats Höglom
Wallenius



Stig Karlsson
Trafikverket



Hans Ådén
Sthlms Sjötrafik



Christer Themnér
VD



Hans-Dieter Grahl
vice VD

31 motioner

Som sig bör ökade motionerandet efter samgåendet. 31 inlämnade motioner är mer än vid de båda "gamla" förbundens sista ordinarie kongresser.

Lönefrågor

18 – Ersättning för extra tjänstgöringsdagar

Extra tjänstgöring utöver planerad tjänstperiod ska kompenseras med särskild ersättning.

19 – Lönetillägg vid städning av egen hytt

När befäl städar sin egen hytt, ska detta kompenseras i lönen.

21 – Obehörighetstillägg till teknisk chef och 1e fartygsingenjör

Obehörighetstillägg ska alltid utgå när underställd personal saknar svensk behörighet.

23 – Merlönefrågan

Merlöneparagraferna ska bort ur storsjöavtalen i enlighet med portalparagrafen i SBF:s stadgar.

25 – Löneökning vid befordran

Förstebefattningarnas löner och den garanterade lägsta löneökningen vid befordran ska höjas.

26 – Diverse avtalsyrkanden

Fem olika avtalskrav som berör färjeanställda presenteras.

28 – Skillnader i kollektivavtalen

Kollektivavtalen för de olika befälskategorierna bör enas så långt det är möjligt.

Allmänna villkor

2 – Semesterns förläggning

Storsjöavtalet ska fastställa att fyra veckors semester ska infalla under perioden juni–augusti.

4 – Inaktuella moment i storsjöavtalet

De avtalsparagrafer som grundas på den nu upphävda sjöarbetsordningen ska tas bort ur storsjöavtalet.

7 – Tillsynstimme vid jourtjänst

Tillsynstimmen ska ingå i ordinarie arbetstid och vilotidslagen ska tillämpas.

8 – Uppsägning och återtagande av uppsägning

Inte bara uppsägning utan även återtagande av uppsägning måste få ett fastslaget regelverk.

10 – Missbruk av anställningsform

Den som vikarierat i en viss befattning, kanske flera gånger, ska inte senare kunna provanställas i befattningen.

14 – Vakttid

Överlämning i samband med vaktavlösning ska räknas som arbetstid för båda parter.

15 – Byte av ledighetsdagar mot semesterdagar

För att garantera semestern ska antalet semesterdagar utökas i utbyte mot vederlagsdagar.

16 – Kollektivavtalsförhandlingar – allmänna villkor

Olika yrkanden under avtalsförhandlingarna utöver löner ska värderas i procent.

22 – Utpurkning för nautiker och intendenturbefäl

Även nautiker och intendenturbefäl ska ha förlängd kompensation för utpurkning under sin frivakt.

Behörighet, utbildning

5 – Behörighetskrav för elektriker och reparatör

När elektriker eller reparatör ingår i säkerhetsbemanningen måste formella behörighetskrav ställas på dessa befattningar.

9 – 1e fartygsingenjörens ställning i fartygsledningen

1e fartygsingenjörens ställning i vissa rederimanualer står i strid med STCW-konventionen.

17 – Arbetsledning i ekonomiavdelningen

När ekonomiavdelningen ombord består av mer än en anställd, ska den ledande inneha befälsbehörighet.

Arbetsmiljöfrågor

1 – Giltighet för Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS)

Dessa föreskrifter ska gälla fullt ut även ombord på fartyg.

Pensionsfrågor

3 – Uppsägningstid efter fyllda 65 år

Det måste klargöras i storsjöavtalet vilken uppsägningstid som gäller för anställda som fyllt 65 år.

13 – Deltidspension

Ett system för sjöbefäl att kunna gå i delpension ska konstrueras.

20 – Pensionering

Sjöbefäl ska enligt storsjöavtalet ha rätt att arbeta efter 67 års ålder.

27 – Sjöbefälsplanen ITP-Sjö

Nuvarande pensionsplan för sjöbefäl ska bibehållas, och på sikt ska full pension betalas från 60 års ålder.

Förbundsfrågor

6 – Kongressprotokoll på hemsidan

Kongressprotokollet ska finnas tillgängligt på SBF:s hemsida.

11 – Nedläggning SBF-O

Sedan SBF-O utslutits ur Saco finns ingen anledning att upprätthålla SBF-O.

12 – Namnbyte på föreningen och tidskriften

Föreningen och tidskriften ska anta det gemensamma namnet Officers@sea.

29 – Val av kongressombud

Presentationen och valproceduren ska förbättras.

30 – Val av namn på föreningen

De förslag till nytt namn på föreningen som framförts ska presenteras och diskuteras grundligt.

31 – Tillsättande av föreningsstyrelsen

Föreningsstyrelsen ska tillsättas på ett mer demokratiskt sätt än vad som följer av nuvarande stadgar.

Sjöfartspolitiska frågor

24 – Sjöinkomstavgifter

De sjöanställdas särskilda skatteavgifter bör avskaffas och de anställda kompenseras med motsvarande bruttolöneökning.

KONGRESS- RAPPORTERNA



KONGRESS 2012
18-20 SEPTEMBER

AFS ska implementeras

Ur arbetsmiljö- och säkerhetsrapporten:

Förbättringar inom sjösäkerhet och arbetsmiljö ombord är ofta fördröjda eller åtsidosatta på grund av besparingsskäl eller tröghet i de rättsregelskapande systemen. 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 säkerhetsmiljö och arbetsmiljö. Särskilt i kök och maskinrum är arbetsmiljöstandarden ofta sämre än i äldre fartyg.

Det är fortfarande så att Arbetsmiljöverkets arbetsmiljöföreskrifter (AFS) måste "implementeras" av Transportstyrelsen för att bli tillämpliga på fartyg. Men inte inom något annat branschområde har Arbetsmiljöverkets arbetsmiljöföreskrifter tvingats underkasta sig en annan branschmyndighets auktoritet.

Föreningens säkerhetspolicy avseende ett säkert fartyg kan stolpas i fem punkter:

- Rätt konstruerat fartyg!
- Rätt byggt fartyg!
- Rätt underhållet fartyg!
- Rätt bemannat fartyg!
- Rätt framfört fartyg!

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.

Några svenska redare har flyttat fartyg till Danmark, danskarna har högre svansföring och nationella särkrav när det gäller arbetsmiljöfrågor och de aktuella fartygen har behövt kompletteras med säkerhetsutrustning och hjälpmedel för flera miljoner kronor per fartyg utan att redarna har lyft på ögonbrynen. Vi ser inte problemet, satsa på arbetsmiljön!

Internationellt har intresset för incidentrapporteringssystem blivit större. Detta märks bland annat på diskussionerna inom IMO. Det är bra om det blir obligatoriskt för varje sjöfartsnation att ha ett incidentrapporteringssystem. Det svenska systemet är ett bra exempel på hur sådana kan vara uppbyggda.

SBF har varit mycket aktiva i ett arbete inom IMO där vi lyckats få 30 år gamla rekommendationer avseende bullernivåer att nu bli både moderniserade och obligatoriska. Detta är vi naturligtvis glada över men mycket återstår, och SBF får varje månad in synpunkter från våra medlemmar och andra intresserade med förslag och yrkanden inom olika områden där de anser att SBF ska engagera sig i.

Lönepolitiken försummat instrument

Ur den lönepolitiska rapporten:

Det lönepolitiska instrumentet är, rätt utnyttjat, det viktigaste redskapet för att skapa en utveckling som bidrar till ökad lönsamhet och konkurrenskraft för företaget och därmed ger förutsättningar att uppnå även de personalpolitiska målen.

En framgångsrik företagsledare ger till kvalificerade medarbetare en väl avvägd, konkurrenskraftig och marknadsanpassad lön samt generösa erbjudanden om kontinuerlig utbildning. Med ett visst mått av oro kan konstateras att vissa av de svenska rederiföretagen för närvarande visar ringa förmåga i detta avseende.

Vid lönesättning ska beaktas den ökande arbetsbelastning och stress som följer av den ofta till numerären låga bemanningen samt den ofta besvärliga arbetsmiljön.

Löneeftersläpningen ska återhämtas och upprätthållas genom garanti för löneglidningskompensation.

Befälet värderas för närvarande inte efter förtjänst. Det har bland annat inneburit att många befäl, med en för näringsliv och offentlig förvaltning efterfrågad kompetens, valt att lämna sjöfarten till förmån för motsvarande kvalificerade, men bättre lönesatta, arbetsuppgifter i en ofta betydligt sundare arbetsmiljö.

Befälskårens kompetensutveckling är betydelsefull för rederiföretagens utveckling och utgör ett led i utvecklingen av medarbetare och ledningsformer. Föreningens kompetensutvecklingsavtal, som var det första i sitt slag på svensk arbetsmarknad, ska bringas till aktiv tillämpning i alla rederiföretag!

Årsarbetstidsavtal är en avtalsform som har övervägande fördelar för både den anställde och arbetsgivaren. I rapporten ges ett exempel på ett sådant avtals utformning i ett passagerarfartyg.

Underlätta utlandstjänstgöring

Ur den sjöfartspolitiska rapporten – se även ledaren på sidan 2:

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. 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. Som sjöfartsstödet nu fungerar går merparten av stödpengarna till utländska rederier.

När sjöfartsstödet infördes 2001 konstaterades i propositionen att stödet lägger ett tak för de statliga stödsatserna när det gäller bemanningskostnaderna. Sjöbefälsföreningen delar uppfattningen att ytterligare stödåtgärder, vad gäller driftskostnaderna, inte är lämpliga att genomföra lagstiftningsvägen. Däremot har Sverige en alltför inskränkt syn när det gäller vilka fartyg som får omfattas av stöd enligt EU:s State Aide Guidelines. SBF anser att fler kategorier av fartyg ska få del av sjöfartsstödet.

Förhandlingarna om andelen TAP-befäl ska även fortsättningsvis ske med det enskilda rederiet med iakttagande av de förutsättningar som gäller för rederiet. En central överenskommelse om en generell andel TAP-befäl avvisas.

De svenska befälslöner har inte utvecklats lika gynnsamt som de utländska befälslöner. I Sverige är lönebildningen hårt kontrollerad av dels det statliga medlingsinstitutet, dels Svenskt Näringsliv. Den modellen är mindre lyckad när det gäller arbetstagargrupper som har en lättillgänglig och attraktiv arbetsmarknad utanför Sverige. Det gäller i synnerhet svenskt sjöbefäl.

Det är fortfarande befälsbrist i den internationella sjöfarten. Svenskt befäl är välutbildade och attraktiva. Det är därför relativt enkelt för svenska befäl att få anställning utomlands.

Svensk befälsutbildning är av mycket hög klass. Det vittnar bl a det stora intresset från utländska rederier att anställa svenska befäl om. Därför bör staten underlätta för svenska befäl att tjänstgöra på utländska fartyg. Nuvarande skatteregler gör det mycket krångligt för svenska befäl att tjänstgöra utomlands. Osäkerheten om beskattning gör att arbetsmarknaden för svenskt befäl i praktiken beskärs i onödan.

Styrelsen föreslår att Sjöbefälsföreningen ska verka för att "oceanfart" utbytes mot "fjärrfart" i 3 kap. 12§ inkomstskatte-

lagen, vilket skulle göra det möjligt att använda internationaliseringsavtalet även i Europafart.

Svensk sjöbefälsutbildning har egentligen endast ett allvarligt problem. Det är bristen på utbildningsplatser ombord på fartyg. Enligt nuvarande regler för sjöfartsstöd krävs att rederierna tillhandahåller utbildningsplatser. Styrelsen anser att dessa krav bör skärpas så att rederierna tvingas tillhandahålla fler utbildningsplatser.

Bevara utbildningskvaliteten!

Ur utbildningsrapporten:

Den 25 juni 2010 klubbade IMO igenom en reviderad upplaga av STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping). Med tanke på utgångspunkterna för revideringen, att inga nedgraderingar av utbildningar eller säkerhetskrav skulle förekomma, anser företrädarna för de sjöanställda att man inte nått ända fram på vissa områden. Detta gäller framförallt vilotidsreglerna som diskuterades ända fram till dess att klubban slogs i bordet.

Föreningen har lagt ner ett stort arbete för att kunna driva våra frågor framåt och vi har haft stor framgång i många frågor

En svensk behörighet har ett gott anseende utomlands och på den internationella arbetsmarknaden kommer behovet av kompetent sjöpersonal att öka.

Den svenska sjöbefälsutbildningen i såväl Göteborg som Kalmar håller en internationellt sett mycket hög nivå. 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.

En grupp befäl vars utbildning är kraftigt eftersatt är intendenturbefälet. Det gäller särskilt utbildning i chefs- och ledarskapsfrågor.

MLC gäller 2013

Sedan 30 länder ratificerat Maritime Labour Convention (MLC) 2006 är det klart att konventionen träder i kraft i augusti nästa år.

Dave Heindel, ordförande i ITF:s sjöfararsektion, beskriver MLC 2006 så här: "Den har potentialen att medföra en verklig förändring för världens sjömän, oberoende av deras nationalitet eller flaggan på det fartyg där de jobbar. Alla sjömän ska kunna känna att deras grundläggande rättigheter skyddas. Och ansvarskännande arbetsgivare, som representeras av International Shipping Federation (ISF), ska inte känna sig missgynnade av en ansvarslös minoritet."

ITF och ISF förutsätter att hamnstatskontrollerna och flaggstaterna kommer att avsätta resurser att se till att konventionen efterlevs. Länder som ratificerat konventionen ska utfärda ett "Maritime Labour Certificate" och en deklARATION om "Maritime Labour Compliance", som visar att fartyget uppfyller kraven enligt MLC 2006.

Sista chansen anmäla intresse att hyra stuga

Under högsäsong vintertid är intresset stort för att hyra SBF:s stugor i Jämtlands- och Dalafjällen (se sidan 28). Därför tillgriper kansliet lottning av de mest attraktiva veckorna. För att delta i denna lottning måste intresseanmälan vara kansliet till handa **senast den 14 september**. Skicka anmälan per e-post till sbf@ledarna.se eller ring Anita Isaksson 08-598 99 112.

Kollision mellan ILO och EU

Stig Gustafsson fortsätter här sin granskning av EU-organens, särskilt EU-domstolens, försök att sätta sig över beslut av ILO och Europarådet. Försöken är särskilt märkliga som de inte ens har stöd i EU-fördraget.

TEXT STIG GUSTAFSSON

STOCKHOLM AUGUSTI 2012

Reaktionerna på den starkt ifrågasatta Laval- domen från 2007 har ännu inte lagt sig. Domen innebar att rätten inskränks för fackliga organisationer att vidta stridsåtgärder för att få till stånd kollektivavtal med en utländsk arbetsgivare, som vill utföra arbete i Sverige med egen arbetskraft. Detta strider mot grundläggande fackliga rättigheter, som är fastlagda i olika ILO-konventioner, främst konvention 87 från 1948 som skyddar rätten till fackliga stridsåtgärder. Även Europarådets sociala stadga från 1961 skyddar denna rätt. (Europarådet tillkom redan 1948 och har alla Europas stater som medlemmar.)

EU har alltid haft svårt med ILO

Inom EU har man allt sedan sin tillkomst haft svårt att acceptera ILO:s konventioner. Man har från EU-kommissionens sida till och med gått så långt som att kräva att EU:s medlemsstater, innan de antar en ny konvention, ska inhämta tillstånd från EU. ILO-konventioner som är antagna innan ett land blev medlem i EU kan man dock inte förhindra tillämpningen av – även om vissa signaler från EU kan uppfattas på annat sätt. Ett exempel är EU-kommissionens förslag att stärka styrningen från EU:s sida när det gäller medlemsstaternas lönepolitik. Kritik mot förslaget kom från flera håll. ILO påpekade att inskränkningar i förhandlingsrätten bara kan godtas under mycket allvarliga ekonomiska omständigheter i enlighet med konvention 98 om förhandlingsrätt, som för övrigt alla EU-länder har ratificerat. Europafacket reagerade även kraftigt och framhöll att EU överhuvud taget inte ska befatta sig med lönebildningen. Förslaget stoppades också sedan ett flertal nationella parlament, bland annat Sveriges riksdag, gått emot förslaget.

Det senaste exemplet på kollisionen

mellan en ILO-konvention och EU-regler är konvention 94 från 1949 om arbetsvillkor vid offentlig upphandling. Denna konvention föreskriver att sociala hänsynstaganden ska innefattas vid offentlig upphandling, det vill säga social dumpning ska undvikas. EU-domstolen har dock i en dom gjort en helt motsatt tolkning och med hänvisning till den fria rörligheten sagt att det skulle vara diskriminerande mot **arbetsgivaren** att tillämpa konventionen. Med andra ord: Om EU:s synsätt och ILO-konventioner kolliderar ska EU:s uppfattning gälla. Om man inom EU menar allvar med en social dimension, måste man ha klausuler som förhindrar social dumpning. Sveriges regering avvaktar och har ännu inte ratificerat konvention 94, trots att en riksdagsmajoritet för mer än ett år sedan beslutade att så ska ske. Danmark och Finland däremot har sedan länge använt sig av konventionen.

Äldre än FN

ILO bildades redan 1919 inom FN:s föregångare Nationernas Förbund och har som huvudsyfte att förbättra arbetsförhållandena för arbetstagare världen över och därigenom bidra till en höjd levnadsstandard. Det viktigaste medlet att uppnå ILO:s mål är de konventioner och rekommendationer som ILO:s generalförsamling antar. Därefter övervakar ILO att regelverket efterlevs av staterna. Till de viktigaste konventionerna hör de som slår fast rätten för arbetstagare att fritt organisera sig, föra kollektiva förhandlingar och rätten att vidta stridsåtgärder.

ILO skiljer sig från FN och FN:s övriga fackorgan genom att inte bara regeringsdelegater har rösträtt utan också representanter för arbetstagare och arbetsgivare. För att en konvention ska bli bindande för en stat krävs att den ratificerats av staten. En stat som ratificerat en konvention

måste efterleva den, vilket bland annat innebär att den nationella lagstiftningen ska anpassas till konventionen. Staten måste också godta internationell kontroll att konventionen efterlevs. Inom ILO finns organ som arbetar med sådan kontroll.

Går t o m mot EU-fördraget

När man bedömer EU-domstolens dom i Laval-målet i ljuset av ILO-konventionerna är den första frågan man måste ställa sig: Har 1957 års EU-fördrag företrädare framför 1948 års ILO-konvention och Europarådets sociala stadga? Enligt EU-fördraget ska ett medlemslands åtaganden som följer av en internationell konvention gå före EU-rätten, om konventionen ratificerats innan landet anslöt sig till EU. Sverige ratificerade konvention 87 drygt 40 år innan vi gick in i EU.

Man kan beklaga att EU-domstolen i Laval-målet inte prövade denna principiella fråga. Men domstolen insåg förmodligen det problematiska i att ställa EU-regler mot en så central ILO-konvention. Den svenska regeringen hade dock haft möjlighet att i sitt yttrande till EU-domstolen i Laval-målet ta upp denna kollision mellan två regelsystem i den internationella rätten. Det är därför viktigt att man i de diskussioner i frågan som just nu pågår mellan EU-kommissionen och ILO finner en lösning. **S G**

Expansion i Värmland

Kristinehamns hamnterminal vid Vänerns norra strand fortsätter att expandera. Lagom till sommaren 2013 invigs nya terminalytor i hamnen.

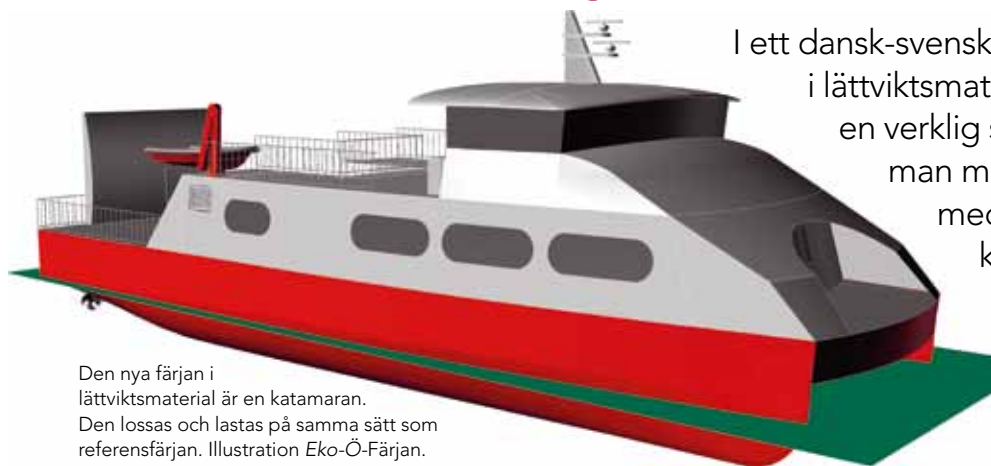
Totalt är det en yta på 25 000 kvadratmeter som görs i ordning för att ta emot containrar och bulklast, en investering som betalas av Kristinehamns kommun, Region Värmland, Tågab och EU via Tillväxtverket.

Den nya hamnterminalen i Kristinehamn öppnades 2010, och det är denna anläggning som nu alltså byggs ut ytterligare.

PETER LORIN

Källa Nya Wermlands-Tidningen

Lättviktsfärja som inte finns



Den nya färjan i lättviktsmaterial är en katamaran. Den lossas och lastas på samma sätt som referensfärjan. Illustration Eko-Ö-Färjan.

I ett dansk-svenskt projekt har en mindre färja i lättviktsmaterial ritats och jämförts med en verklig stålfärja. Det har visat sig att man minskar bränsleförbrukningen med mer än 50 procent. Nu ska konstruktionen köras genom myndigheterna, målet är ett principgodkännande.

TEXT AGNETA OLOFSSON

GÖTEBORG MARS 2012

Det stora handikappet är att båten är konstruerad av brännbart material, vilket i grunden inte är tillåtet i EU:s passagerarbåtordning, som är tillämpligt för fartyg av den här storleken som går i nationell fart. Enligt detta direktiv ska skrovet vara byggt i stål eller likvärdigt material.

Men sedan 2002 finns ett tillägg i IMO:s Solas och i passagerarbåtordningen att fartyg i annat material kan godkännas, om konstruktören kan visa att fartyget på annat sätt är lika säkert som ett stålfartyg.

Det nya fartyget är byggt i sandwichmaterial med en polyuretankärna, ett ytterlaminat och ett innerlaminat. Laminatet består av vinylester som är armerad med kolfiber.

– Det är starkare än stål, säger Mats Hjortberg, fartygskonstruktör vid företaget Coriolis AB som är en i det lag av formgivare som ritat den nya färjan Eko-Ö.

Har en referensfärja

På insidan är skotten beklädda med ett keramiskt brandisoleringsmaterial. Det finns sprinklers både inne i båten och på utsidan, och färjan ska gå extremt snabbt att evakuera.

Vid en nödsituation fällt rutschkanor ner mot vattnet, likt dem som finns på flygplan. De mynnar i två jättestor, en på var sida om båten. Varje flotte kan ta 151 passagerare. Mats Hjortberg bedömer att det är tillräckligt för de 200 passagerare som båten är konstruerad för att ta.

Det är lika många passagerare som den danska stålfärjan *Tunø* från 1993 tar. *Tunø* är referensfartyget i projektet, och det som är likt är förutom passagerarantalet antalet bilar de tar, sex stycken, seglad distans per år och hastigheten, tio knop.

Färjorna är ungefär lika långa, drygt 30 meter, men där upphör likheterna. *Tunø* är traditionellt byggd, medan den nya är en katamaran vilket medför bättre stabilitet och ett minskat motstånd i vattnet. Den förbättrade utformningen i kombination med det lätta materialet gör att bränsleförbrukningen går ner under hälften av *Tunø*s.

Mindre än en tredjedels vikt

Lättvikten på *Tunø* är 250 ton medan Eko-Ö bara väger 72 ton. I detta ligger att Eko-Ö tack vare sin lägre vikt inte kräver en lika stor maskin. *Tunø* har på grund av sin konstruktion 33,9 ton ballast. Eko-Ö behöver ingen alls.

– Det är bortom all logik att åka omkring med 34 ton vatten, som *Tunø* gör varje dag.

Bränsletankarna på Eko-Ö kan också vara mindre, eftersom räckvidden på en bunkring ska vara densamma.

En ytterligare fördel med kompositmaterialet är att det praktiskt taget är underhållsfritt. Det behöver bara en tvätt med högtrycksspruta då och då. Det gör att den totala underhållskostnaden för fartyget blir hälften jämfört med ett fartyg i stål under de första 15 åren. Efter 15 år

blir skillnaden ännu större, när man måste börja knacka rost på stålfartyget.

Hur är det då med livslängden?

– Ingen vet, men den är otroligt lång, säger Mats Hjortberg.

Han pekar på de fritidsbåtar som började serieproduceras på 1960-talet i en sämre typ av laminat. De har ännu inte börjat skrotas.

Nackdelen med kompositfartyget är att det är dyrare att tillverka. En färja i stål kostar 20 miljoner svenska kronor, medan kompositfärjan kostar 30 miljoner kronor. Först efter åtta år börjar redaren tjäna pengar på valet att bygga en kompositbåt.

– Vi tycker ändå det är ganska bra, miljön måste få kosta också.

Flera intressenter

I projektet finns, förutom Coriolis och rederiet *Tunø-færgen*, bland andra SP, svenska Transportstyrelsen, danska Søfartsstyrelsen och Aalborg Universitet. Målet har inte varit att få fram en verklig färja.

– Då hade vi inte fått den finansiering vi har fått.

Tanken är att demonstrera att det går och att föra ritningen genom en godkännandeprocess. Men en båt som inte finns kan inte godkännas av myndigheterna, i det här fallet Transportstyrelsen, utan det man kan få är ett principiellt godkännande.

– Det blir nog inte utan diskussion, men målsättningen är att det ska vara klart i september i år, säger han. **A O**

Mass evacuation in an emergency

It is not possible to plan for a mass evacuation from a large passenger ship, every accident has its own unique characteristics. Still you must plan. How to do that was discussed at an international conference about mass rescue in Gothenburg in June this year. The Swedish Society for Rescue at Sea (SSRS) arranged the conference.

26 countries were represented, and the participants were planning personnel, coordinators, nautical officers and responsible personnel from sea rescue organizations.

A Swedish journalist and author, Jan Mosander, is one of the survivors from the cruiser *Costa Concordia*, that went on ground outside Italy in January this year. Mr Mosander told the audience about bad information, almost panic among the passengers, crowding, flock mentality and about being pushed on board a life boat.

– Someone shouted “women and children first”, but the families stayed together and refused to split up. The crew in the life boat knew what to do, but most of the crew on board *Costa Concordia* were as confused as we were, he said.

He and his wife were taken to the island Giglio. 30 of the 4 234 passengers died. Two are still missing.

– There are lots of lessons to learn from tragedies like that one, Mary Landry later commented at her speech.

Chief at US Coast Guard

Ms Landry is the chief for accident handling and preparedness at the head office of the US Coast Guard. Earlier she had a chief position at the 8th district of the Coast Guard, including the Mexican Gulf, when the accident with the oil rig *Deepwater Horizon* occurred in 2010. She was the on scene coordinator (osc), leader at the scene of the accident.

She told the audience that at first a rescue effort was made at the burning rig, and 115 out of 126 people on board were saved.

– I am proud about that, she said.

She stressed the importance of talking with survivors as soon as possible to get a complete description of what has happened, to learn for the future. At a big acci-

dent the osc will both get quite new ideas and use earlier experience, she explained.

Every accident is unique

The Coast Guard and others that are responsible must plan for big accidents, but when it happens with cruisers with thousands of passengers on board, the normal sea rescue organization is not enough. It can't have that preparedness. Several of the participants in the conference gave that message.

The conclusion is that all who might take part in the rescue operation must be included in the planning. That is police, health care in land, maritime and airborne organizations etc. Perhaps everybody don't need to take part in the planning, but they must know that there is a plan and know their organization's part of it.

The plan shall include some general steps to follow, but it must also be flexible enough to be useful at the unique accident. And a plan collecting dust in the bookshelf is not useful. It must be trained and valued, all the time.

Cruisers go to all parts of the world, even distant places like the arctic areas. When an accident occurs there is perhaps no rescue organization close enough, but there are often other ships. Therefore officers in all types of ships play an important role.

Some at the conference suggested that all officers should be trained to take the role as an osc. That training should be updated every five years. Another suggestion was that special teams should have responsibility at big accidents, as there can't be expected that all officers have that training.

Gerry Keeling, a former managing director at International Maritime Rescue Federation, one of the organizers of the conference, had an innovative proposal about the role as osc.

– With modern technology like sensors and supervision cameras it might be easier to be an osc in a control room at distance, he said.

In his speech he also mentioned the difficulties for all involved parties to communicate. All have their own terminology. Even at the conference a confusion of the English language was found. The word “casualty” is sometimes used for an accident, sometimes for a wounded person.

Who will pay?

To plan, train the plans and get modern equipment cost money. A big question at the conference, that got no answer, was: Who will pay? Perhaps a special tax should be founded?

The Swedish minister for infrastructure Catharina Elmsäter-Svärd made a quick visit to the conference. She did not answer the question but asked a relevant question herself: The master of a ship is trained to take away people from the ship, but is he also trained to take people on board the ship?

That question was noticed by Jörgen Lorén from Maritime Officers' Association and Rolf Westerström, managing director of SSRS, in an article in one of Sweden's biggest newspapers at end of May this year. Mr Lorén is convinced there are solutions to the problem.

SSRS, the Swedish shipowner Stena Line and Chalmers University of Technology in Gothenburg have a project named First. It is an example showing the possibilities to take a full life raft from the sea directly on board a merchant ship. The project also shows that there doesn't need to be more costs in working with improvements and solutions for safety at sea.

Mr Lorén said the conference had had a good arrangement by starting with a practical training, followed by group discussions and finally discussions in assembly.

– It is very good with meetings about safety and rescue at sea, where the participants get a practical relation to what they are doing. And this conference has been about mass rescue, something I am very engaged about, he says.

This is a translation of the article on p. 12–13.

Massevakuering i nödsituation

Det går inte att planera för en massevakuering av ett stort passagerarfartyg, varje olycka har sin egen unika karaktär. Ändå måste man planera. Hur detta ska gå till diskuterades vid den internationella massräddningskonferensen i Göteborg i juni, där Sjöräddningssällskapet, SSRS, stod som värd. TEXT AGNETA OLOFSSON

GÖTEBORG JUNI 2012

26 länder var representerade och deltagarna var planerare och koordinatörer, fartygsbefäl och operativt ansvariga vid sjöräddningsorganisationer.

Journalisten och författaren Jan Mosander är överlevare från kryssningsfartyget *Costa Concordia*, som förläste efter en grundstötning i januari i år. Han berättade om bristfällig information, näst intill panik hos passagerarna, trängsel och flockmentalitet och om att knuffas ombord i en livbåt.

– Någon ropade ”kvinnor och barn först”, men familjerna höll ihop och vägrade dela på sig. Livbåtens besättning visste vad den skulle göra, men de flesta besättningsmedlemmar ombord *Costa Concordia* var lika förvirrade som vi var, berättar han.

Tillsammans med sin fru räddades han till ön Giglio. Av *Costa Concordias* 4 234 passagerare omkom 30. Två saknas fortfarande.

– Från tragedier som denna finns det läxor att lära, kommenterade Mary Landry i sitt anförande efteråt.

Har varit chef i skarpt läge

Hon är chef för olyckshantering och beredskap vid USA:s kustbevaknings huvudkvarter. Själv hade hon en chefsposition vid kustbevakningens åttonde distrikt, vilket omfattar bland annat Mexikanska golfen, när olyckan med oljeborrningsplattformen *Deepwater Horizon* skedde 2010. Hon blev on scene koordinatör (osc), räddningsledare på platsen.

Hon berättade att det första som gjordes var en sjöräddningsinsats vid den brinnande plattformen, när 115 av 126 människor räddades.

– Det är jag stolt över, sa hon.

Hon underströk att det är viktigt att så fort som möjligt prata med överlevarna för att få en bild av händelseförloppet, så att man kan lära inför framtiden. Vid en massolycka kommer man som osc att både hitta på helt nya saker och använda sig av tidigare erfarenheter, förklarade hon.

Övningar och omvärderingar

Kustbevakningar och andra ansvariga måste planera för stora olyckor, men när det rör sig om kryssningsfartyg med tusentals passagerare ombord räcker inte den vanliga sjöräddningen till. Den ska heller inte ha den beredskapen. Det var budskapet från flera av konferensens deltagare.

Alltså måste alla typer av parter som kan tänkas beröras tas med i planeringen. Det är förutom maritima organisationer, polis, räddningstjänst, sjukvård i land och luftburna organisationer. Alla kanske inte



Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd gjorde en blixitvisit vid konferensen. Foto Agneta Olofsson.



Mary Landry, konteramiral vid amerikanska kustbevakningen, ledde räddningsoperationen vid Deepwater Horizon-olyckan. Foto Agneta Olofsson.



På söndagen fick konferensdeltagarna vara med om en realistisk övning. Livflottarna fylldes snabbt. Foto Peter Mattsson.

ska vara med och planera, men alla berörda ska veta att det finns en plan och känna till vilken del deras organisation har i denna plan.

Planen ska vara så allmänt hållen att det visserligen finns ett antal steg som ska följas, men samtidigt ska den vara tillräckligt flexibel för att omfatta den unika händelsen. Men en plan på hyllan som samlar damm är inte användbar. Den bör övas i praktiken och därefter omvärderas – hela tiden.

Kan vara långt från sjöräddningen

Kryssningstrafik rör sig i alla delar av världshaven, även i avlägsna områden som Arktis och Antarktis. Vid en stor olycka finns kanske ingen räddningsorganisation i närheten, men det finns ofta andra fartyg. Därför har befälen på alla typer av fartyg en viktig roll.

På konferensen höjdes röster för att befäl bör utbildas för att kunna axla rollen som osc. Denna utbildning bör följas upp vart femte år, förslagsvis. Andra föreslog att särskilda team borde ta över ansvaret vid en stor olycka, eftersom man inte kan förvänta sig att befälen har denna utbildning.

Gerry Keeling, före detta vd för International Maritime Rescue Federation, IMRF, sjöräddningarnas internationella organisation som stod bakom konferensen, hade ett innovativt förslag när det gällde rollen som osc.

– Med tanke på tillgången på modern teknologi som sensorer och övervakningskameror borde det kanske till och med vara lättare för en person att vara osc i ett kontrollrum på avstånd.

Han pekade också i sitt anförande på svårigheterna att kommunicera mellan alla olika parter som är involverade. Alla har sin terminologi, och till och med på konferensen upptäcktes en språkförbistring inom engelskan. Ordet "casualty" används ibland för att beteckna olycka, ibland för skadad person.

Måste kunna ta ombord nödställda

Att planera, öva planen och hålla sig med modern utrustning kostar pengar. En stor obesvarad fråga på konferensen var: Vem ska betala? Kanske borde en särskild skatt tas ut?

Något svar på den frågan fick inte konferensen från infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd, som gjorde en

blitxvisit. Hon ställde dock den relevanta frågan: kaptenen på ett fartyg är utbildad för att få folk av fartyget, men är han också utbildad för att få folk ombord på fartyget?

Just den frågan har Sjöbefälsförbundet Jörgen Lorén och SSRS vd Rolf Westerström uppmärksammat i en debattartikel i DN i slutet av maj. Jörgen Lorén är övertygad om att det finns lösningar på detta problem.

Det projekt som idag pågår mellan SSRS, Stena Line och Chalmers och som heter First är ett tydligt exempel, som påvisar möjligheten att förflytta en fullastad livflotte från havet direkt ombord på ett handelsfartyg. Detta projekt visar också att det inte behöver innebära ökade kostnader att arbeta med förbättringar och lösningar för att öka sjösäkerheten.

Jörgen Lorén lovordar konferensens upplägg med en praktisk övning i början och sedan gruppdiskussioner som utmynnade i plenardiskussion.

– Det är utmärkt med träffar om sjösäkerhet och sjöräddning där deltagarna får en praktisk relation till det de håller på med. Det gäller särskilt denna konferens om masslivräddning, som jag brinner för väldigt mycket, säger han. **A O**

NYCERTIFIERINGS- OMCERTIFIERINGKURSER PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRUM

Praktisk kylteknik

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

Praktisk kylteknik för maskinbefäl

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Praktisk kylteknik	2012	37, 41, 46, 50

Nycertifieringskurser

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

Kursen omfattar tre dagars utbildning, två dagar teori (F-gasförordning/köldmedieförordning) och en dag för praktiskt och teoretiskt prov.

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Nycertifiering Kategori 1	2012	38, 43 47, 51

Omcertifieringskurser

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Omcertifiering Kategori 1	2012	39, 42 45, 49

Plats:
Kylutbildningen Göteborg AB
Södra Hildedalsgatan 6
417 05 Göteborg

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

Återuppstått Salén i kryssningsbranschen



I juli låg det lilla men eleganta kryssningsfartyget *Island Sky* tillfälligt vid Nybrokajen i Stockholm. Fartyget, som är Bahamasregistrerat, trafikerar rutter i Europa, Atlanten och Sydamerika för upp till 114 passagerare, som efterfrågar exklusiva upplevelser. Men sjöfartshistoriskt kanske intressantast är namnet på bemanningsbolaget: Salén Ship Management AB. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDRÉN



Mattias Lavén, 1e fartygsingenjör.



Håkan Gustafsson, befälhavare.

STOCKHOLM JULI 2012

Nåja, någon återuppståndelse av forna tiders Salénkoncern handlar det inte om. Den sysselsatte uppemot 1 000 ombordanställda före den uppmärksammade konkursen i december 1984. Nu är det två fartyg, det andra heter *Caledonian Sky*, vilka som sagt är Bahamasflaggade. Av de drygt 70 ombordanställda i *Island Sky* är en handfull seniorbefäl svenskar.

Befälhavaren Håkan Gustafsson är en av dessa. Den här turen är det han, tekniske chefen och förste fartygsingenjören som är svenskar. Den sistnämnde heter Mattias Lavén. Chiefar råkar det finnas två den här dagen, eftersom de avlöser varandra: Otto Wilhelmsson och Henrik Lundén. Överstyrman är dansk, och övervägande delen av driftsbesättningen på 25 man är filippinare. Cateringbesättningen består av briter, sydafrikaner och filippinare. Därmed utgör fartyget något tämligen unikt: svenskägt passagerarfartyg, som stundtals trafikerar svenskt territorialvatten och med svenskt seniorbefäl men i övrigt "mixed crew".

Håkan var manskap i dåvarande Nordsjöfrakt, innan han gick sjökaptensprogrammet i Göteborg.

– Men redan innan jag gick ut skolan hade jag via en chief som jag kände fått kontakt med National Geographic och deras vetenskapliga kryssningar med Lindblad Expeditions. Jag ville komma ut i detta mycket speciella segment. Där var jag i 10 år.

Började i polarområdena

Håkan har därmed en liknande bakgrund som befäl till sjöss som Katarina Salén (dotter till forne redaren Christer Salén) har som guide ombord i resebyråbranschen. Hon blev tidigt fascinerad av polarområdena, vilket lade grunden till den nuvarande verksamheten. I dag äger hon fartygen och Salén Ship Manage-



Otto Wilhelmsson, teknisk chef.



Henrik Lundén, teknisk chef.

ment. Fartygen timechartras på sju år av resebyrån Noble Caledonia, där Katarina Salén också är huvudägare. Den är specialiserad på äventyrsinriktade resor, fast inte specifikt i polarområdena.

Mattias Lavén är lite yngre och jobbade tidigare ett tag som biograftekniker.

– Ingen stor likhet med maskinrummet ombord, men jag upptäckte att tekniska problemlösningar var min grej, säger han.

Så det blev sjöingenjörprogrammet och drygt fyra år som fartygsingenjör i ACL. Sedan hörde han talas om Noble Caledonias trafik och blev nyfiken på de långa resorna.

– När *Caledonian Sky* låg på varv i Göteborg kände jag en kille, som gjorde ett jobb ombord. Han sa att de behövde förste fartygsingenjörer. Så jag hörde mig för, och på den vägen är det! Jag började i februari i år.

Familjen kan vara med

De svenska befälarna har 10 veckors törnar ombord. Villkoren är goda, och det är aldrig några problem att, som t ex Håkan just nu, ha familjen med ombord.

Island Sky och *Caledonian Sky* är kryssningsfartyg, som vänder sig till en begränsad passagerarkategori, som lockas mer av intressanta och äventyrliga omgivningar än ren lyx. Ofta anlitas föreläsare. Även om fartygen kan gå till fler kajer än stora kryssningsfartyg, så använder man vid mer svårtillgängliga resmål gummibåtar för passagerarna att komma i land.



Interiören är elegant ombord i *Island Sky*.

Rutten sträcker sig över ungefär halva jordklotet och tar totalt knappt ett år, varav den enskilde passageraren i regel är ombord i 10–14 dagar. Från Östersjön går de till Brittiska öarna–Medelhavet–Västafrikas kust–Kapstaden–Tristan da Cunha (som brukar kallas ”världens mest avlägsna bebodda ö”)–Falklandsöarna–Eldslandet–Chiles fjordar–Sydamerikas västkust–Panamakanalen–Karibien och sedan över Atlanten till varv i Portugal. **BL**



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Rejält isbrytaruppdrag

– Det är speciellt att jobba tillsammans med forskare, men det funkar väldigt bra, säger befälhavare Erik Andersson.

Isbrytaren *Oden* gör ännu en expedition till det fantastiska Arktis. SB gick ombord i maj, drygt två månader före avfärd. TEXT CHRISTER HANSSON

GÖTEBORG MAJ 2012

Sedan 2004, då Erik Andersson började jobba på isbrytaren och polarforskningsfartyget *Oden* – då som andre styrman – har han deltagit i ett tiotal expeditioner till Arktis och Antarktis.

Nu är han återigen på väg mot Arktis med den största av Sjöfartsverkets fem isbrytare. Den här gången är det för att bland annat mäta och utforska havsbotten nordost om Grönland.

Expeditionen pågår i sex veckor, från sista juli till 15 september. Dessförinnan har forskningsutrustning lastats och installerats i Helsingborg. Forskarna kom ombord i Longyearbyen, Svalbard. Sedan styrde *Oden* in i isen med 46 forskare och 21 besättningsmän ombord.

– Vi kommer att ligga i isen hela tiden. Det blir rejäl isbrytning varje dag, säger en förväntansfull Erik Andersson under ett stopp i Göteborg.

Speciella rutiner

Bemanningen vid expeditioner är lite speciell. Eftersom överstyrman samverkar med forskarna och leder arbetet på däck, så har *Oden* tre andrestyrmän som går vakt.

För det handlar om aktiv körning. Det gäller att hela tiden hitta sprickor och lämpliga färdvägar genom den arktiska isen, som även under sommar och höst kan vara flera meter tjock. Till det används även helikopter.

I maskinrummet kör man vaktfritt i öppet vatten, men isen innebär ständiga



– Det är alltid isen som är svårigheten. Det är tuffa förhållanden där uppe. Man måste tänka på att alla ska hem också, säger *Odens* befälhavare Erik Andersson.

start och stopp. Då går man vakt även i maskin.

– Hemma har vi alltid bra underlag i form av satellitbilder och väderinformation. I Arktis finns inte det på samma sätt, där får vi klara oss utan, tillägger Andersson.

Därmed blev det mycket planering inför resan. Generellt så ligger det, enligt Andersson, fyra-fem års arbete bakom varje expedition innan den blir av.

Det svenska Polarforskningssekretariatet utvärderar ansökningar från olika forskare och väljer vilka som får följa med. Den här gången kommer de från Danmark, Sverige, Tyskland och Kanada.

Ingenting får glömmas

Den noggranna planeringen gäller även för besättningen på *Oden*.

– Vi tar alltid en väldigt höjd vad gäller exempelvis reservdelar. När vi lämnar Longyearbyen och går upp i isen så måste allt som kan behövas finnas ombord. Det går inte att säga att vi glömt något, konstaterar Andersson med ett leende.

Förste fartygsingenjören Jonas Brorsson håller med. Inför resan hade han fullt upp



Inför expeditionen har förste fartygsingenjör Jonas Brorsson och andre fartygsingenjör Martin Hahne mycket att göra. Allt måste fungera som det ska inför resan i den arktiska isen.

med inventering och beställning av reservdelar och material, både för planerat underhåll och oförutsedda haverier.

– Det är mycket stillaliggande mellan varven, då har man gott om tid för att skruva. Däremellan kör vi ofta med full kraft och då händer det att saker går sönder. Då är det bråttom med att få igång grejorna, säger han.

– Det är ju mycket vibrationer och skakningar, så det börjar ofta larma när man kör i isen. Men vi har en bra och inövad besättning, så det flyter på bra, konstaterar Brorsson innan han växlar några ord med andre fartygsingenjören Martin Hahne, som kollar larmet för oljedimma i vevhuset på en av fartygets fyra Sulzer-maskiner.

Nära hem från Bottenviken

Andre styrman Joakim Boström har jobbat på isbrytare sedan 2010, och han var med på förra årets expedition till Grönland. Han ansvarar för fartygets livräddnings- och säkerhetsutrustning, så han har mycket att göra innan avgång.

– Det är häftigt och väldigt variationsrikt, säger han om att jobba nära forskarna, som förstås också deltar i åtskilliga säkerhetsövningar ombord.

Joakim Boström kommer från Kalix. För honom passar det bra att *Oden* assisterar i Bottenviken på vintrarna och förtöjer vid gamla malmkajen i Luleå.



Andrestyrman Joakim Boström gillar resorna till Arktis.

– Det är häftigt och väldigt variationsrikt, säger han om att jobba nära forskarna.

– Då går det lätt att köra hem efter arbetsdagens slut, säger han med ett skratt.

Men nu är det Arktis som gäller, och även vägen dit kan vara nog så besvärlig.

Första isbjörnen viktigast

Oden har låg tyngdpunkt och ingen spetsig stäv som bekvämt klyver sjön. Därför

rör hon sig mycket i öppet hav, det är först i isen hon kommer till sin rätt.

Men Erik Andersson vet hur det brukar vara:

– När vi går till Arktis handlar det alltid om vem som ser den första isbjörnen. När det sker går det ett larm genom båten. Sedan finns det valar, sälar och valrossar... Det är helt enkelt fantastiskt. **CH**

FAKTA ODEN

Längd	107,75m.
Bredd	31,2m.
Djupgående	7,0-8,5m.
Deplacement	11 000–13 000 ton
Maxfart	15 knop
Huvudmaskin	4 Sulzer ZA 40 S, 8-cylindrar diesel à 4 500 kW.
Isbrytning	1,9m tjock is i tre knop
Byggd	Götaverken-Arendal AB, Göteborg, 1988.



Oden är den största av Sjöfartsverkets fem isbrytare. Vid årets polarexpedition mäter och utforskar hon havsbotten nordost om Grönland.

SAFETY FIRST

THAI UNION MANUFACTURING CO.

FACKET "TERRORISTER" I DIKTATURENS BURMA

Att sjömän runt om i världen fortfarande utsätts för övergrepp hör till vardagen. Det kan handla om löner som inte betalas ut, om bedrägliga villkor ombord och mycket annat. En grupp sjömän som i många år har haft en tuff situation är burmeser. Militärdiktaturen i landet har i årtionden förbjudit burmesiska sjömän i världshandelsflottan att kontakta en organisation som ITF. Landets styrande militärer har jämställt fackliga organisationer med terrorister. Därför har det burmesiska sjöfacket Seafarers' Union of Burma (SUB) tvingats verka från exil i Thailand under sin 20-åriga existens. *TEXT OCH FOTO WORLD REPORT*

BANGKOK MAJ 2012

Kanske kan det ändå bli en förändring i framtiden i och med att Burma efter 50 års diktatur i år har börjat ta några steg i demokratisk riktning.

På SUB:s fjärde kongress i Bangkok nyligen diskuterades livligt frågan om och när förbundet öppet kan tänkas börja verka inne i Burma.

– Vi har redan flera medlemmar som bor inne i Burma men som har fått vara försiktiga på grund av de stora riskerna de tagit genom att vara fackligt organiserade, berättar SUB:s nyvalda vice ordförande Ko Ko Aung.

Han seglade själv som andre styrman men tvingades gå i exil för flera år sedan efter att ha deltagit i en ITF-aktion.

– I sommar kommer SUB att skicka en observatör till Rangoon som på plats ska följa utvecklingen. Viktigt är att vi noga följer vad som händer, innan vi tar ett definitivt beslut om att återvända och öppna ett kontor i Burma. En fråga som exempelvis måste analyseras är vad det utlovade lagförslaget om att börja tillåta fackliga organisationer konkret innebär.

SUB organiserar både befäl och manuskap och dessutom fiskare och burmeser anställda i fiskekonservindustrin i Thailand.

– Alltsedan vårt bildande för 20 år sedan är vi medlemmar i ITF och deltar bland annat aktivt i kampanjen mot bekvämlighetssjöfarten, säger Aung Thu Ya, ordförande i SUB. Han tvingades själv gå i exil för 15 år sedan på grund av sitt fackliga engagemang och återsåg inte sin familj på över tio år.

– Att jag inte kunde följa mina barns uppväxt var svårt. Varje gång jag talade med min hustru måste jag vara mycket försiktig med vad jag sa eftersom jag visste att militären avlyssnade min familjs telefon.

– Många burmeser har betalat ett högt pris för att de kritiserat militärjuntan, och fortfarande sitter politiska fångar kvar i fängelser, fortsätter Aung Thu Ya.

– Visst är det bra om Burma öppnas upp och utvecklas positivt, men fortfarande är steget långt tills dess att vi har en verklig demokrati i vårt land.

Skrämmande historier

Många av kongressombuden jag talar med på SUB:s kongress kan berätta skrämmande närmast ofattbara historier om hur de har behandlats ombord.

En är 48-åriga tekniske chefen Kyaw, som första gången gick till sjöss i början av 1990-talet efter att tidigare ha arbetat som ingenjör för Burmas hamnmyndighet i den dåvarande huvudstaden Rangoon.

– Jag var en av ledarna för hamnarbetarfacket under de stora demonstrationerna mot militärregimen 1988. Militären fick tag på mig, och jag fängslades. I fängelset torterades jag men lyckades efter några månader fly till Thailand.

Eftersom Kyaw inte kunde återvända hem började han segla på bekvämlighetsflaggade fartyg.

– Det var fartyg med Panama-, Singapore- och Liberiaflagg, bland annat gas- och kemikalietanker. Jag mönstrade som regel ut från Thailand och kom till städer och länder New Orleans, Barce-



Ko Ko Aung, nyvald vice ordförande i SUB, som tidigare seglat som 2e styrman.



Teknische chefen Kyaw, som i årtal förföljts av den burmesiska regimen.

lona, Israel, Italien, Grekland, Frankrike och Mexiko.

– År 2006 fick jag problem i samband med att jag och mina besättningskamrater tog kontakt med SUB och ITF i Indonesien efter det att vi inte hade fått någon lön på sex månader. Vi jobbade på ett indonesiskt ägt fartyg.

Myndigheterna i Indonesien beslagtogs då Kyaws pass, och han fick veta att militären i Burma krävde att han skulle bli utlämnad.

Kyaw var plötsligt statslös i Indonesien utan vare sig pass eller pengar och med en lönefordran på rederiet på drygt 7 000 dollar. För att få möjlighet att börja segla igen ansökte han om asyl i Indonesien, men det dröjde två år innan asylens beviljades.

– Det är bara ett år sedan jag äntligen kunde börja segla igen på ett thailändsk-ägt fartyg vilket efter allt jag varit med om känns skönt. Lönen är helt okay, 3 000 dollar i månaden. Däremot är det sorgligt att ISPS-bestämmelserna gör att vi sjömän

i många hamnar närmast betraktas som terrorister, berättar Kyaw som idag bor i Bangkok.

– De månader jag inte seglar brukar jag hjälpa SUB och medverkar ibland som föreläsare på olika fackliga utbildningar. Utan det stöd jag fick under de svåra åren som statslös i Indonesien både från SUB och från det indonesiska facket hade jag knappast orkat med tillvaron.

Normalt är Kyaw idag ombord 10 månader och hemma i Bangkok i tre. I Burma och Rangoon finns hans exfru och två barn, som idag är 17 och 11 år gamla.

– Det är sex år sedan jag senast såg barnen, och jag saknar dem otroligt mycket men måste arbeta vidare för att de ska kunna få möjlighet till bra utbildningar.

I Burma finns också Kyaws 90-åriga far och flera syskon, varav tre bröder är sjömän.

– Min far är sorgsen varje gång vi talas vid i telefon och undrar varför jag inte kommer hem. Men fortfarande vågar jag inte återvända till Burma

SB: Kan du tänka dig att återvända till Burma om landet fortsätter utvecklas mot demokrati?

– Självlklart kan jag det. Burma är mitt hemland, och jag vill inget hellre än att vara med och försöka bidra till en positiv utveckling. Fackliga organisationer som SUB kan här spela en mycket viktig roll. Det är ingen riktig demokrati i ett land om det inte finns yttrandefrihet och en fri och oberoende fackföreningsrörelse.

– Jag älskar mitt land och är sorgsen

när jag tänker på hur militären har kört allt i botten. Men jag befarar att de konservativa grupperna inom militären går till motangrepp och försöker stoppa utvecklingen mot demokrati, om de anser att den går för långt.

– Jag måste erkänna att jag är orolig för utvecklingen i Burma. Mycket kan fortfarande gå fel. Att lyfta de internationella ekonomiska sanktionerna mot Burma är enligt min mening för tidigt att göra. Helt klart har nobelfredspristagaren Aung San Suu Kuyi en tung börda på sina axlar. Förväntningarna på henne från mitt folk är orimligt stora.

Kapten Thant Sin och fjärde fartygsingenjör Han Lin är ett par andra ombud på SUB-kongressen. De kommer närmast från det kinesiskt ägda och kambodjanskt flaggade lastfartyget *Chang Da*.

På grund efter en tyfon

Den 18 december förra året gick fartyget, som då var helt manöverodugligt efter ett maskinhaveri, på grund nära filippinska Pangansinan vid en tyfon. *Chang Da* var vid grundstötningen i ett dåligt skick. Besättningen hade ingen möjlighet att göra nödvändiga reparationer, då ägarna i tidigare hamnar vägrat skicka några reservdelar.

– I Pangansinan blev vi mer eller mindre övergivna av ägarna, säger Thant Sin. En ägarrepresentant kom visserligen efter tio dagar, men han talade bara kinesiska och kunde varken kommunicera med oss eller den filippinska kustbevakningen.

Under Thant Sins snart 30 år till sjöss –



Burma

Burma, eller Myanmar som militärregimen har döpt om landet till, ligger i Sydostasien. Det är ett av de absolut fattigaste länderna i regionen. Några grannländer är Thailand, Kina och Indien.

Landet har omkring 54 miljoner invånare. Huvudstad är sedan 2005 Naypyitaw, sedan militärledningen över en natt tog beslutet att alla statliga myndigheter skulle lämna den största staden Rangoon.

Burma blev självständigt från Storbritannien 1948. Året innan hade självständighetshjälten Aung San, far till nobelfredspristagaren Aung San Suu Kuyi, mördats.

År 1962 genomfördes en militärkupp, och Burma har alltsedan dess varit en diktatur. Två stora resningar mot militärstyret 1998 respektive 2007 slogs brutalt ned med våld. Omvärldens svar på diktaturen har varit handelssanktioner och en turistbojkott.

Regimens tal om demokratisering har gjort att både EU och USA börjat lätta på de ekonomiska sanktionerna.

Vid fyllnadsvalet till kongressen i april 2012 fick Aung San Suu Kuyis parti NLD 43 av de 45 mandat, och en etnisk minoritetsgrupp fick ett mandat. Valutgången visade tydligt att de militärstödda partierna inte har något som helst stöd hos Burmas folk.



Fiskebåt med burmesiska sjömän i Mahachai söder om Bangkok.

han har arbetat som befäl både på bryggan och i maskin – har han aldrig upplevt lika svåra månader som efter grundstötningen.

– Ombord tog maten snart slut, och några pengar att köpa ny mat hade vi inte. Den fattiga filippinska fiskarbefolkningen i närmaste byn hjälpte oss på ett enastående sätt och gav oss bland annat ris. Utan deras insats vet jag inte hur det hade slutat.

Chang Das besättning fick även hjälp av SUB och av ITF-företrädare på Filippinerna.

Inget stöd från regimen

Efter drygt två månader kunde besättningen lämna fartyget i början av mars, men någon lön för månaderna ombord har de ännu inte fått.

– Min lön som befälhavare var enligt kontraktet 2 500 dollar i månaden, förklarar Thant Sin. Vår förhoppning är att ITF ska tvinga bolaget att betala oss.

Thant har försörjningsbörda både för sin hustru och för två barn, som är 16 och 12 år gamla i Rangoon.

– Min hustru är hemmafru och tar hand om barnen. Snart är våra besparingar slut, så självklart är jag orolig inför framtiden. Samtidigt är det svårt att mönstra på en ny båt, innan vårt fall är löst. Tidigare har jag alltid älskat sjömanslivet och inte upplevt några problem med dåliga rederier.

SB: Har ni fått något stöd från Burmas regering?

– Nej, inget som helst. Min uppfattning är att militärregeringens intresse under alla år hittills bara har varit att tjäna pengar på sjöfolket. Därför blev jag medlem i SUB för flera år sedan. Militären bildade för en tid sedan en så kallad gul "facklig" sjömansorganisation, som de försöker lura burmesiska sjömän att bli medlemmar i. Jag minns att jag redan vid första påmönstringen varnades och förbjöds av Burmas myndigheter att ta någon kontakt med ITF. Det gjorde istället att jag insåg att ITF var en organisation som hjälper världens sjöfolk. Kanske kan Burma bli en demokratisk stat om 10 år, men själv kommer jag aldrig att lita på några militärer, förklarar Thant Sin.

Glad över valresultatet

Sjöingenjör Han Lin, som är 42 år, började för 18 år sedan segla på fartyg med burmesisk flagg. Hans lön denna tid var bara 300 dollar i månaden.

– När jag började på utländska fartyg



Fjärde fartygsingenjör Han Lin och befälhavare Thant Sin, vilka övergavs av den kinesiska ägaren efter en grundstötning i Filippinerna.

höjdes lönen snabbt till 1 000 dollar, säger Han, som kommer från Irrawaddyprovinsen där han bor med sin fru och två söner. Den ena sonen är 10 år och den yngsta tre månader.

– Lillkillen har jag aldrig sett. Idag är min fru orolig och undrar hur det ska gå för oss. Självt har jag börjat leta efter ett nytt fartyg, eftersom vi behöver få in pengar.

SB: Hur upplevde du situationen när ni var strandsatta på Filippinerna?

– Det var tufft, men fiskarbefolkningen var underbar. De kom regelbundet med mat till oss. Ett stort problem var att vi inte hade något rent dricksvatten.

Han Lin jobbade från 2006 i fyra år som tekniker iland i Irrawaddy. År 2010 gick han till sjöss igen.

– Jag behövde tjäna mer både för att försörja min familj och för att kunna ge ett ekonomiskt stöd åt mina föräldrar som är gamla och har det svårt. Dessutom saknade jag sjömanslivet. Jag hoppas ITF och SUB kan hjälpa oss så att vi kan få betalt för tiden på skräckfartyget *Chang Da*.

Han skiner upp när vi börjar tala om det nyligen avslutade fyllnadsvalet till Burmas parlament.

– Jag är glad att Aung San Suu Kuyi och hennes parti NLD tog nästan alla mandat i valet. Hon är min stora idol och borde för länge sedan ha styrt Burma. Då är jag övertygad om att situationen för vanligt folk i mitt älskade Burma hade varit betydligt bättre, slutar Han Lin.

Kort tid innan SUB-kongressen har jag själv med egna ögon under ett par veckors resa inne i Burma kunnat se att landets ekonomi är helt körd i botten. De sjö-



män och SUB-medlemmar jag träffar i Rangoon bekräftar denna bild.

– Jag klarar mig bra tack vare att jag som teknisk chef på internationella fartyg har en bra lön jämfört med mina landsmän i land, säger Htwe när vi träffas på ett kafé i centrala Rangoon.

– Efter 50 års militärdiktatur är det nästan inget som fungerar här, anser han.

– Positivt idag är i alla fall att människor åter vågar säga vad de tycker. Det gjorde de inte för ett par månader sedan. Men själv har jag aldrig varit rädd att säga min mening. Och för att Burma ska kunna utvecklas i positiv riktning bara måste vi göra oss av med militärerna och bygga upp en äkta demokrati, säger den frispråkige chefen Htwe och tar en klunk te till.

Lotsproblem i Belgien

Ett nytt lotsfartyg ska öka effektiviteten i en av världens mest trafikerade leder. Men väder, vind och språkproblem håller Flanderns lotsar på helspänn i vattnen utanför Belgien.

TEXT OCH FOTO OLLE NYGÅRDS

BELGIEN AUGUSTI 2012

– Det kan bli problematiskt därute. Många kinesiska kaptener kan inte engelska. Och det finns andra som inte vet vad styrbord och babord är. Ibland undrar man hur de har tagit sig hit överhuvudtaget, säger Denis de Ridder, före detta lots och nu befälhavare på det helt nya lotsfartyget *Wandelaar*.

Normalt ligger fartyget på plats dygnet runt i lotsområdet med samma namn – *Wandelaar* – beläget 16 kilometer väst om den belgiska kuststaden Oostende. Platsen är vald för att lotsarna ska komma ombord på de norrgående fartygen innan de når de förrådiska sandbankarna Akkaertbank och Middelkerke & Oostendebank. Och för de stora fartygen på väg till Antwerpen och Zeebrugge kan det bli problem eftersom det handlar om fartyg med rejält djupgående. Och det är ett ökande problem. En av anledningarna är

att fartygen, inte sällan med hemmahamn i Kina, blir större och större.

Enligt befälhavare de Ridder tyckte man för 35 år sedan att det var komplicerat när ett 180 meter långt fartyg kom in mellan sandbankarna. Nu är fartygen 400 meter långa. Följden blir naturligtvis minskade marginaler i lotsområdet *Wandelaar*.

– Men det är sandbankar så det är inte lika farligt som om det vore klippor. Det är oftast "touch and go" om det händer något, säger Denis de Ridder och hinner knappt avsluta meningen innan det ringar i telefonen uppe på bryggan. Det går några extra signaler innan de Ridder får fart på telefonen och har den andra rösten i luren.

– Allt är nytt för mig också, säger han.

En flytande lotsstation

Och nytt är verkligen ordet när det gäller lotsfartyget *Wandelaar*. På helikopterdeck glänser den grå färgen i solen och på

bryggan är det fortfarande så rent att det känns som att komma in i ett laboratorium. Maskinrummet påminner om ett kök hos en Michelin-kock. Inte en oljefläck. Det är helt enkelt ett sprillans nytt fartyg som nu baseras i Oostende.

Wandelaar är ett 60 meter långt Swath-fartyg (Small Waterplane Area Twin Hull) och tillverkat av tyska Abeking & Rasmussen. Fartyget kommer att fungera som en flytande lotsstation i området utanför Belgien. Tidigare har man anskaffat tre mindre, 25 meter långa, fartyg som kommer att transportera lotsarna mellan fartygen som behöver hjälp och *Wandelaar* samt respektive hamn. Även dessa tre fartyg är av Swath-typ och de bär namnen *Westdiep*, *Westerschelde* och *Wielingen*. Fartygen uppges kunna lämna av och plocka upp lotsar i upp till fyra meters våghöjd vilket kommer att leda till en ökad tillgänglighet i området. Enligt officiella uppgifter innebär nyinköpen att Flandern nu har en av Europas modernaste lotsflottor.

Arbetsmetodiken går ut på att lotsarna finns ombord på *Wandelaar* i väntan på fartyg som behöver lotshjälp. Därefter lotsas fartyget till någon av de hamnar som ligger under *Wandelaars* ansvar – belgiska Antwerpen, Zeebrugge, Gent och Oostende samt holländska Vlissingen. Väl där väntar lotsen in ett fartyg på utgående,



Det nya moderfartyget *Wandelaar* på väg in i Oostendes hamn.

och när fartyget är tillbaka vid lotsområ-
det släpps lotsen av och återgår till
moderfartyget *Wandelaar*. Och att det kan
bli stressigt på *Wandelaars* brygga råder
det ingen tvekan om. Upp till 25 fartyg får
lotshjälp under en fyratimmarsperiod.

– Efter en fyratimmarsvakt är man gan-
ska slut när det är som körigast. Men vi är
alltid två uppe på bryggan, säger Denis de
Ridder.

Samtidigt gäller det att hålla koll på allt
runt omkring. För beroende på hur stora
fartygen som ska "bordas" är, måste rätt
transportsätt väljas. För fartyg med "bord-
ningshöjd" på upp till tre meter är det "jol-
len" som finns ombord på *Wandelaar* som
gäller. Om det är större fartyg används
någon av de mindre Swath-fartygen. Men
även då finns det en anspänning hos lot-
sarna, framför allt vid hårt väder. För att
Swath-fartygen ska gå stabilt krävs hastig-
heter på 10 knop, vilket gör att "bordning-
arna" blir krävande då det samtidigt kan
vara upp till fyra meters vågor.

– Det finns en stress vid dessa tillfällen,
säger Denis de Ridder.

Ett brett ansvar

Samtidigt som han ansvarar för att lots-
ningen fungerar som den ska har befälha-
vare de Ridder fortfarande ansvaret över
det egna fartyget med besättning och lot-
sar, ibland upp till 12 stycken, som finns i
vänteläge ombord. Och verksamheten
omfattas av många regler. Exempelvis får
en lots inte vara ombord på den flytande
lotsstationen *Wandelaar* i mer än fyra tim-
mar utan uppdrag. En annan regel rör en
uppgörelse mellan Belgien och Nederlän-
derna om att 27,5 procent av alla lotsupp-
drag till vissa hamnar måste gå till hol-
ländska lotsar. Vid sidan om dessa regler
fördelas lotsjobben utifrån sju olika kom-
petens kategorier. Dessa kategorier är dels
uppdelade på holländska och belgiska
lotsar och dessutom uppdelade på vilka
tillstånd de olika lotsarna har att framföra
olika typer av fartyg beträffande storlek
och speciella farvatten.

– Som tur är sköts fördelningen av jobb
via ett datasystem, säger Denis de Ridder.

Totalt är nära 200 lotsar knutna till
området utanför Belgien. Och att det är
trafiktätt råder det ingen tvekan om. Totalt
utförs cirka 25 000 lotsuppdrag per år.

Och det är mycket som kan hända i de
trånga vattnen utanför Oostende. En stän-
dig källa till oro och stress är tidvattnet
och de följder som kommer av dess varia-
tion på cirka fyra meter över dygnet.



En av fartygsingenjörerna genomför finjusteringar på bryggan. Längst bort befälhavare Denis de Ridder.

Befälhavare de Ridder beskriver ett sce-
nario.

– En timmes försening här vid *Wande-
laar* innebär att de missar tidvattnet i Ant-
werpen, vilket i sin tur innebär att de mis-
sar tiden i Liverpool, som leder till att de
missar sin planerade tid i Hamburg, vilket
gör att de blir ett dygn försenade tillbaka
i Hongkong, säger han.

Och enligt vissa redare är detta händel-
seförlopp förenat med en "ekonomisk ka-
tastrof", då hela planeringen spricker
och godset blir försenat. Följden blir en
"katten på råttan, råttan på repet-lek".

– Agenterna och mäklarna klagar på
hamnen, som då klagar på hamnkaptene-
n, som i sin tur klagar till lotsmyndighe-
terna, och till slut landar det här hos oss,
säger Denis de Ridder.

– Vi känner pressen, det är klart. De för-
lorar pengar när tidsschemat spricker.
Men oftast är det kaptenerna på fartygen
som missat något som leder till försening-
en, säger Denis de Ridder.

Många grunder för missförstånd

Och det finns olika nivåer på missuppfatt-
ningar. Det kan vara de tidigare nämnda
språkproblemen och dålig utbildningsni-
vå hos ankommande befäl. Men det kan
också vara så enkelt som att de ankom-
mande fartygen och kaptenerna har "fel"
tid på sina klockor vilket gör att lots och
fartyg missar varandra.

– Med erfarenhet lär man sig att säga
"vi möts klockan 10.30, om två timmar
från nu". Då undviker man att någon tror
att man pratar om Shanghai-tid, säger
Denis de Ridder.

Att dessa språkproblem och missupp-

fattningar får så stor betydelse beror
huvudsakligen på områdets karaktär: det
vill säga mycket trafik, tidvattnet och det
som befälhavare de Ridder kallar "ett
mycket komplicerat sandbankssystem"
vilket gör att det hela tiden handlar om
små marginaler.



Maskinrummet är fortfarande blankt.

FAKTA WANDELAAR

Byggt	2012 av Abeking & Rasmussen, Tyskland
Längd	60,4 meter
Bredd	25,2 meter
Djupgående	6 meter
Hastighet	12,8 knop

Övrigt Lotsjollar med hastighet på upp till 25 knop finns ombord. Liknande fartyg som *Wandelaar* har tidigare levererats till tyska och holländska hamnar.



Fartygsingenjör Eddy Rammeloo under arbete i kontrollrummet.

Vid sidan om dessa problem finns naturligtvis de vanliga svårigheterna som storm och dimma. Stormperioderna i området infaller huvudsakligen mellan oktober och april. Runt 80 procent av stormarna innebär vindar från sydväst och då är arbetsförhållandena fortfarande "okej" trots vindar på upp till 10 och 11 beaufort (24 till 32 m/s). Anledningen är att vågorna då rör sig längs med kusten och sandbankarna. Men problemen blir betydligt värre när det blåser från nordväst. Redan vid 8 beaufort (17 till 21 m/s) blir det problem med vatten som bryter.

– Det blir farligt. De små lotsbåtarna, "jollarna", kan slå runt, säger Denis de Ridder.

Även dimma kan ställa till svårigheter. Anledningen är bland annat att det inte finns några riktiga kontaktsystem mellan den så kallade "jollen" och fartyget *Wandelaar*. Så om det är riktigt dålig sikt kan den tappas bort. Två kabellängders (cirka 370 meter) sikt räknas som "trevligt väder" i området. Ett annat problem är på sommaren, då många fritidsbåtar som inte kan reglerna finns i lotsområdet.

– Det ställer till det, när de kommer in i lotsområdet. Det är inte bra när skeppare på fritidssegelbåtar tycker att oljetanker ska väja, säger Denis de Ridder.

Större krav på lotsarna

Samtidigt menar många att det nu ställs allt högre krav på lotsarna i Nordsjön. En anledning är att det finns en uppfattning att kompetensen på befälhavare på kommersiella fartyg som kommer in i området generellt sänks. Följden blir att det krävs allt större erfarenhet hos lotsarna. Inte minst för de som kan ta de största

fartygen in till Antwerpen via inloppet Westerschelde.

Men klart är att 58-årige Denis de Ridder ändå känner sig bekväm i området. Med närmare 40 år till havs finns en erfarenhet av det mesta. 1972 började han som kadett. Via sjöbefälsskola och arbete på de flesta fartygstyper, bland annat tankfartyg, fick han sitt kaptejsbrev 1983. Därefter har det varit arbete runt hela världen, exempelvis på oljeborningsfartyg utanför norra Kanada. Just från den tiden finns också en av de otrevligare händelserna under karriären. Utanför Labrador, på ett oljeborningsfartyg, tillbringades en natt i vad som de Ridder beskriver som en "fruktansvärd storm". Under samma natt havererade en oljerigge inte långt från fartyget. Vid ett annat tillfälle var de Ridder i en långvarig storm, 12 till 14 timmar, med tyfoninslag utanför Japans kust, då på en bulklaster på 120 000 ton, där fartyget i "enorma vågor" under långa perioder hade slagsida på 40 grader och radarantennen slutade snurra.

Rädd?

– Nej, man är inte rädd men de flesta

sjömän tycker att det trevligt när det är över, säger Denis de Ridder.

Positiva minnen av Sverige

Men enligt de Ridder är några av de bästa åren i karriären relaterade till Sverige. I början på 1990-talet var han med när Mikael Krafft byggde segelkryssningsfartyget *Star Clipper* i Gent och även senare då fartyget etablerades i Västindien.

– Det var några av mina bästa år. Jag är seglare i grunden men vi visste inte så mycket och var lite av pionjärer i kryssningsindustrin för segelfartyg, säger Denis de Ridder.

Så från att ha "seglat in" en fyrmastare i Västindien handlar det nu alltså om att snabbt komma igång med ett Swath-fartyg för att få det helt intrimmat, innan Nordsjöstormarna drar in i höst.

Välutrustat fartyg

Det handlar om ett fartyg som kommer att kunna vara tre veckor till sjöss utan bunkring. Totalt kan man ta 150 ton bränsle och 30 ton vatten. Man kan också "göra" sitt eget vatten ombord. Totalt är besättningen på runt 20 personer. Ombord finns sjukstuga, restaurang och ett 40-tal hytter, varav cirka hälften är för den ständiga besättningen och resterande hälften är till för lotsarna.

Även om man kan vara ute till havs i upp till tre veckor så kommer det att vara veckoscheman som gäller för besättningen: en vecka till havs, en vecka hemma med byte på fredagar. Och jämfört med många andra som arbetar till havs är kommunikationen med nära och kära förhållandevis enkel. Oftast har man till exempel kontakt med land via sin egen mobiltelefon. Internet fungerar också. Och många ser fördelar med det nya fartyget.

– Det är stort och det är säkert. Alla har egna rum och egen tv, säger Denis de Ridder. **ON**



Westerschelde, ett av tre nya mindre lotsfartyg, på väg in i Oostende hamn.

Filminspelning ombord

I sommar skapades historia på Östersjön, filmhistoria. En svensk långfilm fullspäckad med filmstjärnor spelades in ombord på Tallink Silja Lines *Silja Serenade*. Vi har samtalat med en av huvudrollsinnehavarna, som klarade inspelningarna galant trots sjösjuka. TEXT EYAL SHARON KRAFFT

STOCKHOLM JULI 2012

Ett helt decennium har flytt sedan den intrigspäckade såpopera Rederiet gick i graven efter 318 avsnitt i SVT 2002. I sommar var det således hög tid för en filminspelning ombord på kryssningsfartyg på Östersjön. Och den varma komedin "Bäst före" med biopremiär nästa vår behöver inte skämmas för sig. Bland huvudrollsinnehavarna finns stora namn som Kjell Bergqvist, Ewa Fröling, Brasse Brännström och Göran Ragnerstam.

Vi intervjuade Göran Ragnerstam efter den sista inspelningsdagen ombord på den 140 meter långa *Silja Serenade*. Av sammanlagt sex veckors inspelning i både Stockholm och Portugal hade han nio arbetsdagar ombord på ett flertal kryssningsfartyg. I filmen spelar han rollfiguren Anders, en passionerad entusiast som är övertygad om att han har kläckt ett epokgörande TV-format.

SB: Hur var det att arbeta ombord på ett kryssningsfartyg?

– För sjutton, det funkade väldigt bra, även om det var en del liv i baren och på diskoteken. Inspelningen var ju i en avgränsad miljö, säger Göran Ragnerstam.

Ingen landkrabba

Sjön är ingen ny bekantskap för 55-åriga veteranen Ragnerstam, som spelade i tv-serierna Graven (2004) och dess efterföljare Morden (2009) på båtar med samma namn. Men dessa båtar kommer inte i närheten av *Silja Serenades* storlek och passagerarkapacitet. Och förvisso älskar han sjön och har själv en fem meter lång motorbåt med styrpulpet hemmavid på Västkusten – mokrillfiske hör till favoritssysslorna under lediga stunder. Men så mycket tid till att njuta av utsikten blev det inte med arbetsdagar på 10-12 timmar. Så även om han högeligen uppskattade

skärgårdsmiljön hade han annat att fokusera på under inspelningens bråda dagar.

Det innebar dock ingalunda att inspelningen ombord inte tillförde någonting. Tvärtom, Göran Ragnerstam är salig över att filmen gjordes ombord på ett kryssningsfartyg i stället för i en filmstudio.

– Det är det bästa av allt, att filmen gjordes i en autentisk miljö så jag slapp springa ut och in i en studio.

Fick besök av befäl

Att filma i en studio har dock en fördel framför ett kryssningsfartyg på ett temperamentsfullt hav. Det är alltid stilla, sjösjukan gör sig icke besvär – något som Göran Ragnerstam blev påmind om under inspelningen.

– Vi hade en rörig sjögång i ett halvt dygn. Jag blev sjösjuk, men det var inte så farligt. Jag fokuserade på uppgiften och

gjorde allt jag kunde för att härda ut. Det gick bra utan tabletter.

Fastän han hade fullt upp med inspelningen hade han vid två tillfällen kontakt med befälen ombord, dels under säkerhetsövningarna i Värtahamnen, dels ombord under inspelningen. Då fick skådespelarna ett oväntat besök av såväl styrman som kapten.

– De tittade förbi och hälsade på oss skådespelare. De verkade nyfikna. Det var ett trevligt besök, säger Göran Ragnerstam. **ESK**

Bäst före är berättelsen om tre män. Bosse (Brasse Brännström), nypensionerad och övergiven av sin vackra hustru.

Lennart (Kjell Bergqvist), skolchefen som är övertygad om sin oemotståndliga charm och som missbedömer sin hustrus klarsynthet.

Och Anders (Göran Ragnerstam), en passionerad entusiast som är övertygad om att han har kläckt ett epokgörande TV-format.

De vinner en mindre summa på V75 och beslutar sig för att pigga upp tillvaron med en Åbo-kryssning. Men när Bosses gamla ungdomskärlek, Anna (Ewa Fröling), dyker upp på båten med sin åldriga mamma sätts gammal vänskap på prov.



Biokomedin Bäst före är inspelad ombord på Tallink Silja Lines kryssningsfartyg. På bilden sitter Bosse (Brasse Brännström), Lennart (Kjell Bergqvist) samt Anders (Göran Ragnerstam) och smider planer i matsalen under uppsluppna former.

Konstruktionsfel bidrog till sex sjömäns död

Fartyget kantrade inte, utan gick ner med bogen före, sedan last och vatten i lastrummet tryckts förut av grov sjö snett akterifrån.

Den bedömningen av *Langelands* förlisning för drygt tre år sedan gör nu den norska haverikommissionen. TEXT PER TURESSON

NORGE AUGUSTI 2012

Torrlastaren *Langeland* på 2 490 dwt byggdes 1971 på norskt varv. Steg för steg byggdes fartyget sedan om till "självlossare", med boxat lastrum och grävmaskin på travers.

Den 29 juli 2009 hade *Langeland* lastat krossad sten i Karlshamn och avgick i gott väder till Moss, Norge. Dock varslades det redan då om kuling och på eftermiddagen dagen efter om storm.

Tidigt på morgonen den 31 juli ringde kaptenen till det norska rederiet och meddelade att man hade 10 – 15 graders slagsida och länsumpade lastrummet. För att söka lä skulle man gå in i Kosterfjorden.

Det rådde då sydvästlig kuling med stormstyrka i byarna.

Redare och kapten talades vid en timme senare. Då hade *Langeland* ännu inte kommit i lä, men inget sades om att situationen var dramatisk.

Det vad det sista som hördes från *Langeland*.

Besättningen försvunnen för alltid

Sista AIS-positionen observerades klockan 5:21. 25 minuter senare registrerades de första epirb-signalerna, och en räddningsaktion inleddes. Men man fann inget spår av besättningen på sex man – fyra ryssar och två ukrainare – utan bara räddningsutrustning och vrakdelar.

Två dagar senare lokaliserades vraket på 100 meters djup. Så småningom undersöktes det, bland annat med sjöuggla.

Det visade sig då att luckorna inte varit ordentligt skalkade, kanske beroende på en skada på luckekarmens akterkant. Att fartyget på så sätt inte gjorts sjöklart ledde i det allt hårdare vädret med överbrytande sjö till vatten i lastrummet.

Skadan på luckekarmen hade troligen uppstått redan före avgång från Karlshamn men inte rapporterats till rederiet.

I sin rapport, som kom i somras, pekar haverikommissionen på en rad troliga orsaker till förlisningen – dock inte kantring på grund av lastförskjutning tvärskepps.

I stället antar kommissionen att det förliga trimmet ökat, när vatten runnit förut och kanske även en del av stenlasten rasat framåt i lastrummets förligaste del, som var tom efter lastningen.

"I höga vågor med relativt kort längd antas det att *Langeland* med cirka 9 knops fart fick förskeppet in i en vågkam. Reducerad boghöjd och reducerad flytkraft till följd av förligt trim ledde till att förskeppet inte lyftes i vågkammen utan i stället pressades ner. I den situationen rasade ännu mer vatten och sten föröver till den tidigare tomma delen av lastrummet, och *Langeland* försvann snabbt under ytan."

Enligt den föreskrift som gällde när *Langeland* byggdes skulle inte bara tvärskeppsstabiliteten utan även långskepps trim beräknas. Men kommissionen anser inte att *Langeland* levde upp till kravet utan hade för liten flytkraft och, inte minst viktigt, det förliga lastrumsskottet placerat alltför långt förut.

Om förlisningen kunnat undvikas, om dessa konstruktionsfel inte funnits, vågar kommissionen bara spekulera om. Men säkert är att fartygets överlevnadsförmåga i vart fall varit större.

Den norska byggföreskriften om största förliga trim och minsta boghöjd togs bort 1987, då Norges internationella skeppsregister (NIS) infördes och regelverket internationaliserades. Nu vill kommissionen att den regeln återinförs. Dessutom bör alla lastfartyg i de båda norska registren, NOR och NIS, som inte redan har fullgoda beräkningar åläggas att ta fram ny, fullständig trim- och stabilitetsdokumentation.

Trots att kommissionen inte kunnat bedöma hur vanligt det är med illa säkrade luckor anser den att medvetenheten om riskerna måste höjas.

Haverirapporten finns på norska och engelska på nätet: <http://www.aibn.no/Sjoefart/Rapporter>

"Inte troligt"

Den norska haverikommissionens bedömning av *Langelands* förlisning möter stark kritik på två avgörande punkter från Transportstyrelsens utredningsenhet.

– Att det gått till så som den anser verkar inte troligt, säger haveriutredaren och analytikern Sten Anderson.

Först och främst tror han inte att *Langeland* tog in någon större mängd vatten, och att det därför inte påverkat händelseförloppet.

– Även om luckorna inte var skalkade, så har de med sin tyngd tryckt mot packningen och då har inte mycket vatten kunna komma in. Att man vid påluckningen inte skulle ha sänkt luckorna mot luckekarmen håller jag för helt osannolikt. Det handlade ju bara om ett enda handgrepp med en enda spak, eftersom detta skedde hydrauliskt, säger han.

Inte heller tror han på någon större vatteninträning genom skadan på luckekarmens akterkant.

– Den hindrade inte att luckan låg på även där.
– Och även om det funnits vatten i lastrummet, så är det omöjligt att tänka sig att det kunnat passera genom stenlasten i snabba rullningssekvenser. Sten, slam och grus hindrar i stort sett vattenpassage, säger han.

Hans förklaring till förlisningen är en helt annan, och mera konventionell: Broaching.

– Jag tror, att *Langeland* fick in grov, brytande sjö akterifrån. På en första sjö hängde fartyget midskepps. I nästa sjö, snett akterifrån på styrbordssidan, gick stäven ner och lasten försköts åt babord. Det gav en så svår slagsida att lasten kastades ur.

Transportstyrelsen var ingen remissinstans

Sten Anderson finner stöd för sin teori i sjöugglans bilder.

– De visar att lasten, eller det mesta av den, inte ligger kvar i lastrummet, säger han.

Det är först här, i Sjöbefälen, som han får föra fram sin kritik och alternativa teori. Transportstyrelsen fick nämligen inte utredningen på remiss.

– Det är beklagligt att haverikommissionen inte vände sig till Transportstyrelsen. Det borde ju ligga i dess intresse att få frågan penetrerad så bra som möjligt. Jag vill tro att det handlar om ett förbiseende. Vi har samtalat om saken och kommit fram till att vi behöver utöka vårt samarbete i framtiden, säger han. **P T**



The Swedish Club is a leading marine mutual insurer, headquartered in Göteborg, Sweden, with overseas offices in Hong Kong, Oslo, Piraeus, and Tokyo. The Swedish Club was established in 1872 and today we employ about 95 staff members. We offer P&I, FD&D, Hull & Machinery, War risk and Loss of Hire insurance plus various ancillary covers. The Club is a member of the International Group of P&I Clubs.

Claims Executive P&I – Team Gothenburg

As a Claims Executive and member of our team you will experience an international and stimulating environment. The work tasks will include:

- ▶ Handling all sorts of P&I claims as required including
- ▶ Providing advice in relation to the P&I Insurance
- ▶ Making presentations and writing articles

We are looking for candidates with a degree in Nautical Science, Shipping & Logistics or similar. Seagoing or other working experience from the marine shipping industry or the marine insurance sector is required.

Please see full version of this advertisement at:
www.swedishclub.com

www.swedishclub.com



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, SAN, bildades 1956 och är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivare och fackliga organisationer. SAN verkar för att förbättra arbetsmiljön och öka säkerheten inom svensk sjöfart och fungerar som en knutpunkt för arbetsmiljöarbete inom branschen. Nämnden ger finansiellt stöd till olika projekt, anordnar konferenser, delar ut arbetsmiljöpris och mycket mer. På www.san-nytt.se får du veta mer om oss.

Kemiska arbetsmiljörisker på årets SAN-konferens!

Kemikalier används på samtliga avdelningar ombord, från hotell och byssa till däck och maskin. Vissa produkter är tämligen ofarliga medan andra kräver större försiktighet. Höstens SAN-konferens handlar om säkrare kemikaliehantering. Nya regler, gaser i slutna utrymmen och innemiljön är något av det som kommer att avhandlas. Dagen avslutas med mingelbuffé.

Konferensen hålls **25 oktober** i "Läppstiftet", Lilla Bommen i Göteborg. Anmäl dig **senast 8 oktober**. Inbjudan, program och anmälningsblanketter hittar du på SAN:s hemsida www.san-nytt.se. Deltagandet är kostnadsfritt. För mer information kontakta Eva Ohlsson på Sjöfartens Arbetsgivareförbund, tfn 031-62 95 40 eller eva.ohlsson@transportgruppen.se

Hjärtligt välkommen!

Dags att premiera insatser för god arbetsmiljö!

Inom SAN vet vi att det finns många goda krafter som verkar för bättre förhållanden för dem som arbetar ombord.

Nu behöver vi din hjälp att hitta dessa, personer eller företag, inför utnämningen av 2012 års arbetsmiljöprismottagare. Utmärkelsen består av 10 000 kronor samt ett standar med arbetsmiljönämndens logotype och delas ut i samband med SAN-konferensen.

**SAN PRISET
2012**

Förslag på kandidater lämnas **senast 8 oktober** till Eva Ohlsson på eva.ohlsson@transportgruppen.se eller Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, Box 404, 401 26 Göteborg.

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 åtta personer i varje. I Tegefjäll finns fem liftar och fem preparerade nedfarter. Systemet är ihopbyggt med Duveds liftsystem.

Vecka	Pris
2-6	3 500 kr
7-16	5 000 kr
17-51	2 000 kr
52-1	5 000 kr



SÄLEN

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

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



TORREVIEJA

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

Säsong	Över-våning	Under-våning
Låg	2 500 kr	2 200 kr
Hög*	4 000 kr	3 500 kr

*15 april-30 sep



IDRE

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

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

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



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

Allmän e-postadress: sbf@ledarna.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

Verkställande direktör
Christer Themné
–08-598 99 110
Vice verkställande direktör
Hans-Dieter Grahl

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör
Hans-Dieter Grahl
–08-598 99 478
Vice verkställande direktör
Christer Themné

Ombudsmän i Stockholm

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

Ombudsman i Göteborg

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

Informationschef

Marie Halvdanson –08-598 99 288

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson –08-598 99 095
Agneta Häll –08-598 99 204
Anita Isaksson –08-598 99 112
Johanna Briding –08-598 99 583
Charlotte Lindberg (tjl) –08-598 99 111
Margaretha Norling –08-598 99 161
Linda Palm –08-598 99 687
Rocio Arevalo Perez (tjl) –08-598 99 090
Madeline Edlund –08-598 99 605
Elaine Estrela Moura –08-598 99 061

Ekonomi

Inga Bergengmalm –08-598 99 149
Mariette Grankull –08-598 99 030
Sheryl Joseph –08-598 99 031
Alma Zubcevic –08-598 99 659

Expeditionen i Stockholm

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

Expeditionen i Göteborg

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

Trafficking i Holland

Två anställda i ett holländskt bemanningsbolag, Gyron, har arresterats och åtalas för en form av trafficking som drabbar filippinska sjömän i holländsk insjöfart. Arresteringen gjordes sedan en appellationsdomstol godkände en lägre rättsinstans utslag, enligt vilket Gyron var skyldig anställda tusentals euro i obetalda löner.

Gyron brukade presentera två olika kontrakt, ett på en månadslön på 1 285 euro (11 540 kronor) och ett annat på 400 USA-dollar (2 860 kronor). Kontraktet med den högre lönen användes emellertid bara för att säkra arbets- och uppehållstillstånd för filippinerna. Vissa av dem sattes att arbeta 11 timmar om dagen sju dagar i veckan åtta månader i sträck.

Gyron ägs av holländaren Ronald Lafeber, som bor i Singapore och har flera gånger figurerat i nyheterna, när företaget kritiserats av både filippinska och holländska myndigheter.

Våren 2011 anmäldes företaget av en filippinsk sjöman som satts att jobba 72 timmar i sträck för en usel lön.

Rob Pauptit, Nautilus Hollandsansvarige, välkomnar arresteringen.

– I europeisk insjöfart ska europeiska löner gälla, säger han.

Den holländska regeringen har också reagerat på ärendet och vidtagit åtgärder för att stoppa utnyttjandet av utländska sjömän i insjöfarten. (TELEGRAPH)

Margareta & Richard Zedellers fond

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

För att kunna komma i fråga till utdelning fordras att vederbörande ansökt därom, eller det på annat sätt kommit till styrelsens kännedom att behov föreligger. Behovet skall, om så påfordras av förvaltarna, styrkas genom intyg av trovärdig person. Kontroll av tidigare medlemskap sker i föreningens äldre matriklar.

Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan www.sjobefalsforeningen.se eller beställas från Sjöbefälsföreningens kansli: Inga Bergenmalm, tel 08-598 99 149, e-post inga.bergenmalm@ledarna.se.

Fack hjälpte fiskare

Nautilus/ITF-inspektören Chris Jones ingrep mot misshandel och usla arbetsförhållanden för fyra filippinska anställda i brittiskregistrerade fiskebåten *Mattanja*. Jones hade bett en kaplan, Ann Donnelly, om hjälp, varvid de konfronterades med kaptenen på en systerbåt, som hotade fiskarna, kaplanten och en kollega till henne. Med hjälp av lokal polis kunde Chris Jones besöka båten och försäkra sig om besättningens tillhörigheter. Det dröjde dock en vecka innan bolaget (T N Trawlers) skickade passen från kontoret.

– Nautilus och ITF måste ta itu med de här problemen inom brittisk fiskeindustri, anser Jones. (TELEGRAPH)

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 Agneta Häll, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 204, e-post agneta.hall@ledarna.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 Anita Isaksson, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 112, e-post anita.isaksson@ledarna.se.

Förbundsringen

beställs från Guldsmedmästarn AB, Korsgatan 8, 411 16 Göteborg, tel 031-13 67 83.

					FÖRBUNDSPLATS	ÄR VANLIGEN IDYLLER	KAN MÅN BLI PÅ NAGOT GOTT	KAN PANGAS PÅ SLANG		
					TILLHÖR NU TATA			GÖR SOM KARONEN		
					OS-STAD FLERA GÅNGER			BEGIVEN PÅ KÄRLEK		
					KIKAR INTE YTLUGT MÅTT		SENARE PÅ DAGEN SOM HO	ÄR EKOLN I MALAREN		
		KÄNSKE SURARE SOM CHEF	STAGAR SPANT	BIOBOLAG						
MÅSTE GÖRAS TILL SJÖSS	KAN SES PÅ BILDITO	FOTO-GEORG SOM EN FANE	BÖR HA EN POÅNG	REST I SPIS	BELLMANS SKÅL			T A T		
KAN MAN RANKA (SOM BARN)			BLEV KOL- OCH STÅL-UNIONEN			KAN VARA HELA NATTEN	ETT SÅDANT VAR GORT-HON EN GANG	LUES STOD WERNER TILL	GJORDE FLICKORNA PÅ TV2	
EN WOODS SOM KOMMITTIL-BAKA									ETT VÄGER ALLT FLERA	
			IBLAND MED FART	DOMESTICERADE			TROTS ALLT	FÄRG		
HÅLLER LÅDA	YNGRE SLÄKTING	KALLAR JÄNKAR LASK				FÖRSVINNA				
		TUGGAS KAN STÅLLAS TILL PÅ DITO			SKRÅM-MADE				PRI-SAD JA-PAN	ÄR NOLLOR (LIKSOM BLÅBÄR)
FÄNS	LUNGBESVAR		ÄR OFTÅST ÄVEN PIGG	SAKNADE ULSTER	HÅR HETER HOTELLET STENSSON	SPE-LADE ÄP-PLET				
FORME				NÄRAPÅ IDENTISK MED EN OGLA			ST-IC-KA IN			GÖRA SOM BOLT
FACIT	HAR TÅT	HAR VARIT MED FÖRR		KUNNA TA UTAN ATT GE IGEN	EN ÄR FÖR LITE FÖR KARONEN					
	KAN MAN VARA TÅJT MED			PÅ BILAR I BURGAS OCH VARNA		FLERA I SAHARA ÄN I GOBI	SÅDANA BESVAR BEHOVER BOTAS			
	SVALKAR					SMYCKE-STEN				
	ÄR NOG MINDRE VANLIG ÄN SPARVDITO		EN SISTA RIT	LOVORD						KAN BE-TECKNA EN BLOD-GRUPP

KONSTRUKTION WILLY HAGEL

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Septemberkrysset". Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 25/9 2012. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Cypern tar lag om beväpning

Cyperns parlament, representanthuset, antog i juni en lag mot pirater. Det blev därmed det första EU-landet att anta en lag som tillåter och reglerar användningen av väpnade vakter ombord på fartyg i landets register.

Beslutet välkomnades av branschen.

– Andra flaggstater samt IMO, ILO och andra fora kan använda lagen som en mall i kampen mot piraterna, sa Andreas Constantinou, generalsekreterare i den cypriska redarföreningen CUS.

Lagen understryker befälhavarens auktoritet och förbjuder vakterna att skjuta utan uttryckligt godkännande av befälhavaren.

Cypern är den tredje största flaggstaten inom EU. (LLOYD'S LIST)

Brandskydds- föreningens kurser

Grundkurs

V 38 17–20 september Helsingborg

Fortbildningskurser

V 37 10–11 september Göteborg

V 39 24–25 september Helsingborg

V 40 1–2 oktober Göteborg

V 41 8–9 oktober Kalmar

V 42 15–16 oktober Helsingborg

V 43 22–23 oktober Göteborg

V 44 29–30 oktober Kalmar

V 45 5–6 november Helsingborg

V 46 12–13 november Kalmar

V 47 19–20 november Göteborg

V 49 3–4 december Göteborg

Advanced Fire Fighting

V 40 1–4 oktober Helsingborg

V 43 26–29 november Helsingborg

För anmälan och ytterligare information kontakta:

Gunilla Friberg
Svenska Brandskyddsföreningen
115 87 Stockholm
Telefon 08-588 474 94
Fax 08-662 35 07
E-post gunilla.friberg@svbf.se
www.brandskyddsforeningen.se

Vad är säker bemanning?

Det finns certifikat, som bevisar att fartyget har säker bemanning. De sitter uppsatta på strategiska platser för att stickas under näsan på hamnstatskontrollanter, om de tar upp ämnet. Men jag känner inte en enda aktiv befälhavare som anser att det antal som är angivet på denna enfaldiga papperslapp är ett adekvat antal för att köra hans/hennes fartyg.

Så skrev Michael Grey, sjökapten och veteran inom sjöfartsjournalistiken. Han fortsatte:

”Jag erinrar mig ett prominent öppet register som utfärdade ett certifikat om att 10 man var en tillräcklig besättning för en VLCC. Medan jag tänker på en saga om sju modiga – och förhoppningsvis välbetalda – själar som tog ut en VLCC från en lång uppläggning till en kort resa runt Godahoppsudden, skulle ingen seriöst hävda att ett sådant fartyg var fullbemannat, även om någon vilseledd flaggstatsrepresentant skulle anse detta. Men jag känner till konkurrensen mellan flaggstaterna om att erbjuda lägsta möjliga 'säkerhetsbemanning'.” (LLOYD'S LIST)

Livbåtsolycka i Danmark

Nya riktlinjer för livbåtsövningar har utfärdats i Danmark efter en dödsolycka i *Anna Mærsk* i mars i år. En filippinsk matros omkom och en dansk styrman blev allvarligt skadad. Søfartsstyrelsen betonar nödvändigheten att övningar planeras och genomförs säkert ur alla aspekter. Utrustningen måste kontrolleras och underhållas så att utnötning och rostskador m m undviks. De rekommenderar att livbåtarna sänks obemannade så när som på den som anses nödvändig för att manövrera båten.

”Att sänka ner en livbåt med folk ombord är ett exempel på en övning som, beroende på omständigheterna, innefattar en onödig risk”, skriver Søfartsstyrelsen. ”Sådana övningar kräver därför extra försiktighetsåtgärder, om de över huvud taget ska göras.”

Allan Graveson, senior nationell sekreterare för brittisk-holländska befälsfacket Nautilus kommenterar:

– Riktlinjerna överensstämmer med de rekommendationer vi har gjort efter flera dödade och skadade sjömän under livbåtsövningar. (TELEGRAPH)

LÖSNING TILL SOMMARKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 4/2012



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

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Lars Fejde
Väring

Gudrun o. Lars Björntorp
Torshälla

Elisabet & Dan Feldt
Sävedalen

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

ALLANDIA

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

A P MØLLER-MÆRSK

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

BOLLING & NORLING REDERI

Henrik Eriksson (kont p), Hästholmsvägen 29, 7tr, 131 71 NACKA
tel. 0707-77 73 06, e-post henrik.eriksson@yahoo.se

DESTINATION GOTLAND

Annelie Hamberg, tel 0702-22 83 77
e-post Annelie.Hamberg2@destinationgotland.se
Ingela Örnberg, Källunge Skäggsstäde 225, 621 79 VISBY
tel 0498-21 35 72, 0702-22 84 22
e-post ingela.ornberg@destinationgotland.se

DFDS SEAWAYS

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

Thomas Brundin, Krankajen 40, 5tr, 211 12 MALMÖ,
tel 040-611 61 62, 0706-269431, e-post t.brundin@yahoo.se
Mikael Sjögren (kont p), Regnbågsvägen 11, 141 32 HUDDINGE
tel 08-680 01 33, 0703-71 41 62, e-post mickechief@hotmail.com

FÄRJEREDIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

NMM BULK

Sonny Andersson (kont p), Runhällsgatan 41, 423 48 TORSLANDA
tel 031-56 14 26, 0730-68 70 84, e-post sonny.r.andersson@telia.com

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SCANDLINES

Nils Dewár, Gjuterigatan 92, 271 44 YSTAD,
tel 0705-18 62 44, fax 0410-651 89, sbfk.klubb@scandlines.se
Gerth Sternhagen, Svedalavägen 138 B, 238 41 OXIE
tel 040-54 40 10, 0705-18 62 61, e-post
gerth.sternhagen@glocalnet.net, sbfk.klubb@scandlines.se

SEA WIND

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

Börje Jensen (kont p), Norgårdsvägen 58, 430 90 ÖCKERÖ
tel 031-96 96 25, 031-96 97 18, e-post borje.jensen@rodabolaget.se
Anders Winnell, Hvitfeldtsvägen 58, 471 33 SKÄRHAMN
tel 0304-67 41 19, 0705-91 25 36, e-post anders.winnell@telia.com

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

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

TRANSATLANTIC

Per-Johan Jonsson (kont p), Hulta Nyhem, 516 91 DALSJÖFORS
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post sbfklubben@rabt.se

TT-LINE

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

TYNNINGÖ SJÖTRAFIK

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

FARTYG UNDER INT-AVTAL

Anders Leimalm (kont p), Dalahöjdsvägen 17 A,
461 55 TROLLHÄTTAN, tel 0520-742 26, 0708-38 92 62
e-post leimalm@telia.com

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

André Svensson, Jungs väg 63, 392 43 KALMAR
tel 0733-99 35 39, e-post felax40@hotmail.com

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag _____

Namn _____

Avdelning _____

Gatuadress _____

Postnr _____

Ort _____

Land _____

E-post _____

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm

Telefon 08-598 99 106 eller 08-598 99 112, Fax 08-651 08 48, E-post smbf@ledarna.se

Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

- Delta på medlemsmöten med yttrande- och förslagsrätt
- Tidskriften Sjöbefäl med åtta nummer per år
- Tillgång till lösenord för intern information på förbundets hemsida www.sbf.org.se
- Annan skriftlig medlemsinformation; dock sänds viss information, som endast berör yrkesaktiva, ej hem till passiva och studerandemedlemmar.



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Rederi	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Autogiro
- Inbetalningskort

Bank (endast vid autogiro)

Clearingnummer Kontonummer

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnteckning

Herman & Sigrid Nyléns fond

Befälhavare och styrmän som på grund av sjukdom, arbetslöshet, höga boendekostnader eller av annan anledning är i behov av understöd kan söka medel från Herman & Sigrid Nyléns fond.

Ansökan skall vara Herman & Sigrid Nyléns fond, c/o Sjöbefälsföreningen, Box 12100, 102 23 Stockholm, tillhanda *senast den 1 oktober 2012*.

Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan www.sjobefalsforeningen.se eller beställas från föreningens kansli tel 08-598 99 204 eller 08-598 88 112.

ANMÄLAN TILL ADMIN@MARITIMEFORUM.SE SENAST 20 SEPTEMBER
FULLSTÄNDIGT PROGRAM: WWW.MARITIMEFORUM.SE

1912

2013

100 ÅR EFTER TITANIC

VÄRLDSSJÖFARTENS DAG 2012

27 SEPTEMBER KL 12.30 – 17.00
KONFERENSHALLEN, LINDHOLMEN SCIENCE PARK
LINDHOLMSPIREN 5, GÖTEBORG



IMO

Sjöfarts
forum

SJÖFARTSFORUM, NÄRINGSDEPARTEMENTET, FÖRSVARSMAKTEN, KUSTBEVAKNINGEN, SJÖFARTSVERKET,
TRANSPORTSTYRELSEN, CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA, KUNGLIGA TEKNISKA HÖGSKOLAN,
LINNÉUNIVERSITETET/SJÖFARTSHÖGSKOLAN, WORLD MARITIME UNIVERSITY,
KUNGLIGA ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET, SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET, SEKO SJÖFOLK,
SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN, SJÖFARTENS ANALYS INSTITUT, SVERIGES HAMNAR, SVERIGES REDAREFÖRENING,
SVERIGES SKEPPSMÅKLAREFÖRENING, SWEDOCEAN OCH WISTA SWEDEN