

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 5 SEPTEMBER 2015 ÄRGÅNG 4



ORDFÖRANDEN TAR UPP ETT ALLVARLIGT PROBLEM
Oacceptabla könstrakasserier

SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN HAR ANSTÄLLT NY VD
Intervju med nya verkställande direktören

THE FUTURE OF FUEL
Electrical shipping

HYLLADE KRIGSSEGLARE

MONUMENTET I GÖTEBORG ÅTERINVIGDES



Sjömansjobben i fara

SEPTEMBER

Den 21 augusti skickade sjöfartens parter ett brev till regeringen om sjöarbetsmarknaden. Detta nummer av SB presslades tre dagar senare, så om brevet resulterat i riktigt skyndsamma åtgärder, så har dessa ägt rum redan innan tidskriften kommer ut.

Detta efterfrågas också redan i brevets överskrift: Jobben i fara – begäran om skyndsamma åtgärder (183-dagarsregeln).

Nedan återges brevet i sin helhet:

Sjöarbetsmarknadens parter, Föreningen svensk sjöfart, Sjöfartens arbetsgivareförbund, Seko och Sjöbefälsföreningen har tidigare gemensamt framfört önskemål om ett antal förändringar i svensk lagstiftning, vilka alla skulle leda till fler arbetstillfällen både till sjöss och iland. Den huvudsakliga reformen är naturligtvis Blå Skatt, som vi förstår är under skyndsamt behandling på Finansdepartementet. Ett annat starkt önskemål är att reglerna för skattebefrielse vid sjömans tjänstgöring utomlands ändras för att få åtkomst till fler arbetstillfällen. Vi har vid upprepade tillfällen informerats om att en beredning pågår inom Finansdepartementet. Vi har under sommaren informerats om att Sverige är på väg att förlora arbetstillfällen på grund av att dessa två lagstiftningsåtgärder ännu inte är på plats.

Den förändring i skattelagstiftningen som sjöarbetsmarknadens parter önskar är att kravet på att tjänstgöra i huvudsak i oceanfart för skattebefrielse ersätts med

uppfyllt krävs att fartygen vistas i oceanfart 75 procent under ett kalenderår. De svenska sjömän som blir friställda när de svenska fartygen skrotas kommer därför

OM EN LAGÄNDRING PÅSKYNDAS HAR VI MÖJLIGHET ATT ERHÅLLA ARBETSTILLFÄLLEN FÖR SVENSKA SJÖMÄN PÅ DE FYRA FÖLJANDE ERSÄTTNINGSFARTYGEN. OM INTE DET KAN SKE FÅR VI RÄKNA MED FLER UPPSÄGNINGAR.

ett krav på tjänstgöring i fjärrfart enligt 64 kap. inkomstskattelagen.

Det som inträffat under sommaren är att Atlantic Container Line, ett av få kvarvarande svenska transoceanarederier, beslutat att ta sina fem linjefartyg under svensk flagg ur trafik och skicka dessa till skrotning. Det första ersättningsfartyget kommer att få engelsk flagg, då frågan om tonnageskatt ännu inte är löst. Det innebär en direkt förlust av cirka 80 svenska arbetstillfällen.

Fartygens trafik innebär tyvärr att de endast till 60 procent kommer att vistas i oceanfart. För att villkoret ”huvudsakligen i oceanfart” enligt Skatteverket ska anses

inte att erbjudas anställning på ersättningsfartygen på grund av att de i så fall måste få en lön som beaktar att skatt måste erläggas. Om däremot kravet på skattebefrielse hade varit ”huvudsakligen fjärrfart” hade det s k internationaliseringsavtalet kunnat tillämpas och arbetstillfällena räddats för svenska sjömän.

Det första fartyget som skrotas, *Atlantic Companion*, kommer att ersättas av ett nybygge, som heter *Atlantic Star*. Tyvärr är det för sent att få ombord svenska sjömän på detta fartyg, men om en lagändring påskyndas har vi möjlighet att erhålla arbetstillfällen för svenska sjömän på de fyra följande ersättningsfartygen. Om inte det kan ske får vi räkna med fler uppsägningar.

Sjöarbetsmarknadens parter önskar med detta att Finansdepartementet agerar snabbt och snarast föreslår att kravet på huvudsakligen oceanfart för skattebefrielse ändras till ”huvudsakligen fjärrfart”, allt i syfte att rädda arbetstillfällena för svenska sjömän.

Se även ordförandens kolumn på s 9.

SBF-medlemmar bordade av israelisk militär

Den 29 juni bordades fartyget *Marianne av Göteborg*, som ingick i aktionen ”Ship to Gaza”, på internationellt vatten av israelisk militär. Bland de 18 ombordvarande var sex svenskar, varav två är medlemmar i SBF. De har i brev till föreningen berättat att bordningen ägde rum mer än 100 sjömil från israeliskt territorialvatten. Efter bordningen ska de ha misshandlats av militären och förts till den israeliska hamn-

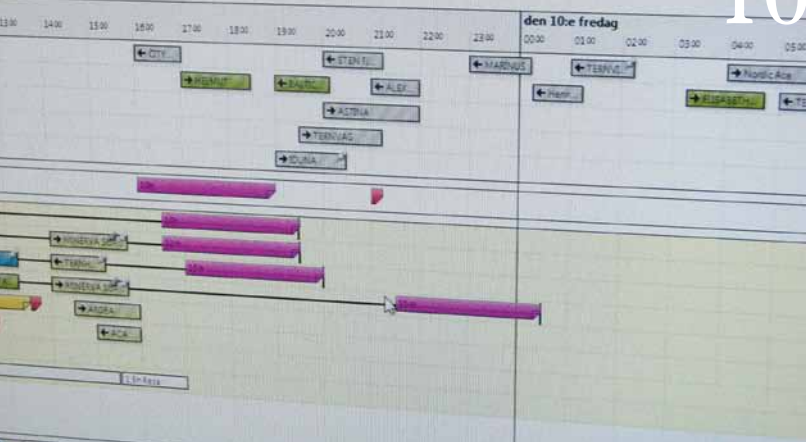
staden Ashdod. Där blev de enligt brevet förhörda under hot och berövade personliga ägodelar.

Fartyget förde svensk flagg vid bordningen.

Sjöbefälsföreningen har skrivit brev till regeringen och krävt att regeringen gör vad som är möjligt för att tillvarata medlemmarnas rättigheter enligt internationell lagstiftning.

Sjöbefälsföreningen söker redaktör och informatör
se annons på
www.sjobefalsforeningen.se

10



sjöbefälen Nr 5

- 04 Från föreningsstyrelsen
Referat från föreningsstyrelsesammanträdet 2-3 juni 2015
- 06 Upphandling av offentliga tjänster
Stig Gustafsson ser inga rättsliga hinder mot krav på kollektivavtal
- 08 Ordföranden har ordet
Mats Höglblom skriver om inbrott, trakasserier och utflaggning
- 10 Lotsreportage i Halmstad
Flera lotsar har gått över från Lotsförbundet till SBF
- 12 Porträtt av föreningens nya vd
Sjökaptan Mats Jäderland är ny verkställande direktör
- 14 Ekonomiska skäl bakom svaveldirektivet
Chalmers-avhandling ger intressanta fakta om bakgrunden
- 16 Bättre fysik gynnar alla parter
Satsning på bättre livsstil bra både för ekonomin och de anställda
- 18 Framtidens fartyg drivs med el
Ännu gäller det mindre fartyg, men ett genombrott kan ske snabbt
- 20 Hovrätt river upp friande dom
Lettisk befälhavare döms för grovt sjöfylleri
- 21 Digitalisering av loggböcker
I tanken *Fure Nord* har digitala loggböcker provats i drygt ett år
- 23 Underhållande ordbok
Anmälan av Torbjörn Dalnäs bok om sjöterminologin
- 24 Monument invigdes på nytt
Krigssegelarna hedrades i Göteborg på nationaldagen

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 4 Utgivningsdag 1 september 2015

Ansvarig utgivare Christer Themnér
Redaktör Benkt Lundgren, 08-598 99 121, 0705-31 72 96
Layout Trydells Tryckeri AB
Adress Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, plan 4
Telefon 08-598 99 085 vx
Telefax 08-651 08 48
E-post sjobefalen@ledarna.se
Bankgiro 332-1478
ISSN 2001-3604
Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2015
Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 00
info@display-umea.se

Framsidesbild Sångkören Flottans män medverkade vid återinvigningen av krigssegelmonumentet. Foto Torbjörn Dalnäs.

TS-kontrollerad upplaga 8 300 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

MANUSSTOPP 2015
Nr 6 – 22/9 Nr 7 – 20/10 Nr 8 – 24/11

12



24



Awaktande sjöfartspolitik

Sjöbefälsföreningens styrelse sammanträdde den 2–3 juni 2015 och behandlade bland annat följande.

- **Ny vd anställd.** Beslöts anställa Mats Jäderland som ny verkställande direktör i SBF. Se intervju på sidan 12–13.
- **Positivt remissvar.** Rapporteras om SBF:s remissvar på tonnageskatteutredningen. Föreningen har avvikande uppfattning i två detaljfrågor, den ena är finansieringsfrågan. I övrigt ställer sig föreningen helt bakom betänkandet. Kontakter med Finansdepartementet ger vid handen att tonnageskatten kan införas tidigast 1 juli 2016.
- **Problem med sjöfartsstödet.** Det årliga mötet med Nämnden för sjöfartsstöd hade varit ganska kärt. Sedan reglerna för stöd blev mer generösa har tillämpningen blivit mer rigid, och inga undantag beviljas. Avslagsbeslut kan överklagas, men handläggningen av detta tar lång tid. Det verkar som om nämndens huvuduppgift är att spara pengar.
- **Kaos i Destination Gotland.** Förhandlingssituationen och arbetsförhållandena i DG är närmast katastrofala. Sammanträdet beslöt tillskriva Transportstyrelsen samt att gå ut med ett pressmeddelande om situationen. Se notis på sidan 6.
- **Överläggningar med ACL.** Rederiet ska byta ut fem svenskflaggade fartyg. Så länge som inget beslut om tonnageskatt fattats, är det tveksamt om något av dem blir svenskflaggat.
- **Förhandlingar med Stena.** Stenaklubben har haft lokala förhandlingar men anser att rederiet i vissa fall brutit mot MBL.

Du kan inte rösta utan e-postadress

Inför Sjöbefälsföreningens kongress nästa år (se kallelse på sidan 9) ska i vanlig ordning de aktiva och interaktiva medlemmarna välja 35 ombud, som ska företräda medlemmarna.

Styrelsen har beslutat att valet till kongressen ska ske elektroniskt via din e-postadress. En förutsättning för att du ska kunna rösta är att föreningens kansli har tillgång till din giltiga e-postadress. Kansliet har konstaterat att många medlemmar saknar e-postadresser i vårt medlemsregister och andra har inte uppdaterat den.

Du kommer inte att kunna rösta och utöva ditt demokratiska inflytande i Sjöbefälsföreningen om inte din giltiga e-postadress finns i vårt medlemsregister.

Om du regelbundet får föreningens nyhetsbrev till din privata e-postadress, kan du utgå från att rätt adress står i medlemsregistret.

Om inte – meddela kansliet din aktuella e-postadress till sbf@ledarna.se

Förhandlingsklimatet är något ansträngt också för att rederiet vill föra över fartyg till DIS. SBF-klubben vill utreda kostnads skillnaden mellan DIS och svensk flagg.

- **Jämkning av skärgårdsavtal.** Almega har föreslagit en gemensam arbetsgrupp för att jämka de olika avtalen i skärgårdstrafiken, en fråga som legat på is ganska länge.
- **Indragen behörighet.** En befälhavare i en kommunal färja får inte längre tillgodogöra sig behörigheten, sedan Transportstyrelsen kommit på att det är en linjär färja. Kansliet ska diskutera problemet med TSS och kräva att kommunen bekostar utbildning, om detta skulle erfordras vid byte av tonnage.
- **Höjd nivå på facklig utbildning.** Önskemål framfördes om fördjupad utbildning för förtroendevalda. Kansliet ska undersöka hur den fackliga utbildningen kan utvidgas.
- **Nya synkrav.** Från 1 januari gäller ombord samma synkrav för båda ögonen som tidigare gällt bara för ett öga. ITF ska begära att dessa skärpta krav bara ska gälla för nya sjömän, inte för de som redan tjänstgör till sjöss.
- **Bekymmersamt i Färjerederiet.** En enkät bland de anställda har föranlett rederiets styrelseordförande att kalla till ett möte senare i juni med HR-chefen och de fackliga representanterna.
- **Cabotageregler ska granskas.** På ITF:s sjöfartssektion hade bland annat en arbetsgrupp tillsatts för att granska det fria cabotaget inom EU och kalla till konferens i detta ärende.



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

Nej, så här går det *inte* till! Medlemmarna får inte valsekeln personligen genom brevduga utan elektroniskt. Men det förutsätter att SBF-kansliet har rätt e-postadress, vilket också är en förutsättning för att kunna rösta.

Uppmärksammade säkerhetsproblem

I fsmas nyhetsbrev i juni tog upp bland annat nedanstående frågor.

- ”Vessel Triage” är ett multinationellt projekt utarbetat av finska myndigheter. Avsikten är att utveckla ett kategori- och riskidentifieringssystem för fartyg som råkar ut för olyckor.

Ett enhetligt internationellt kategoriseringssystem som beskriver fartygets säkerhetsstatus är nödvändigt för att avgöra hur allvarlig fartygets situation är och underlätta besluten i sökningen och räddningsarbetet. Snabb identifikation av de viktigaste operationella riskerna och fartygets status garanterar relevanta räddningsinsatser.

Systemets målsättning är att underlätta kommunikationen mellan myndigheterna och ett drabbat fartyg. Kategorisering gör samarbetet inom räddningstjänsten effektivare, både nationellt och internationellt. Projektet ska skapa ett elektroniskt riskvärderingsverktyg. Dess främsta effekt är att underlätta medvetenheten ombord och i räddningstjänsten om rådande risker. Även landpersonalen har nytta av detta bland annat för beslut om evakueringscentra.

- **Inmarsat har lanserat en förbättrad ombordservice** genom projektet ”Fleet Media”. Därmed kan ombordanställda snabbare än i dag ta del av färskt nyheter, sportevenemang och filmer. Inmarsats samarbetspartner i projektet är NT Digital Partners, som i sin tur är en joint venture mellan Spafax och Swank Motion Pictures.
- **Mærsk Garonnes grundstötning** i inloppet till Fremantles hamn i Australien i februari berodde på avbruten kommunikation mellan lotsen och bryggbesättningen. Det fastslås i en preliminär rapport från Australiens transportsäkerhetsbyrå ATSB. Bryggbefälet var uppenbart okunniga om lotsplaneringen, och procedurerna följdes inte upp.

- **Brittiska haverikommissionen MAIB** har slutfört en rapport om en dödsolycka ombord i *Tyrusland* i Tripolis hamn 2013. En matros omkom under containerhantering, sedan en truckförare inte observerat honom. MAIB konstaterar bland annat att en sådan situation inte förutsetts i fartygets riskvärdering. Säkerhetssystemet var inte anpassat till rutiner, där besättningen arbetade nära fordon i rörelse.

- **The Swedish Club** har rapporterat om hur mycket försäkringar täcker kostnader i samband med bärgningshjälp till andra fartyg som befinner sig i nöd. Frågan har naturligtvis aktualiserats av den desperata flyktingsituationen i Medelhavet. Kostnader för avvikelse i rutt kan kompenseras men inte förloerade transportuppdrag på grund av försening. Swedish Club ska utarbeta ett komplement till traditionell försäkring som täcker även sådana inkomstbortfall.

- **Fler flyktingar och omkomna.** Nyhetsbrevet påpekar att enligt senaste tillgängliga statistik, de tre första kvartalen 2014, omkom mer än 3 000 personer under försök att korsa Medelhavet från Afrika till Europa. Fram till mitten av december hade 207 000 flyktingar kommit till Europa under året, vilket var mer än en tredubbling jämfört med 2013.

- **Hjälp med implementering.** Det internationella sjöfacket välkomnar att IMO erbjuder experthjälp till medlemsländerna att genomföra riktlinjerna i MLC2006. Enligt en undersökning av Seafarers’ Rights International charity (SRI) har mer än en tredjedel av medlemsländerna bett om hjälp att förstå och implementera konventionen. En tidigare SRI-undersökning bland 3 480 sjömän visar att reglerna ofta åsidosätts.

- **Avsaknad av kommunikation och separeringspolicy** medförde en kollision i kanalen i Houston. Grundgående bogserbåten *Miss Susan* med två pråmar kolliderade med djupgående

bulklastaren *Summer Wind*. En pråm bröts sönder, vilket medförde ett utsläpp av cirka 750 kubikmeter bränsle. Två sjömän fördes till sjukhus med andningsskador. Nationella transportsäkerhetsrådet NTSB konstaterar brister i kontakten mellan befälhavare och lots för båda fartygen. De rekommenderar Kustbevakningen att utarbeta en adekvat policy för separering av fartyg i Houstonkanalen. Dess besvärligaste passager bör markeras tydligare på sjökortet. NTSB anmärker också på att Kustbevakningen handlade flera radiokanaler samtidigt, vilket bidrog till att de missade den kritiska situationen mellan *Miss Susan* och *Summer Wind*.

- **Problem med koldioxidsläckare.** USA:s kustbevakning har uppmärksammat att fasta brandsläckningssystem som är CO₂-baserade kräver god kunskap hos operatörerna. Bland annat upptäcktes vid den årliga servicen i ett passagerarfartyg att CO₂-systemet i generatorrummet hade tömts, utan att tidpunkten kunde fastställas. Det var en viktig intern varningssignal. Ingen indikation hade kommit att systemet tömts. Kustbevakningen rekommenderar bestämt att besättningen får relevant utbildning att kontrollera CO₂-systemen. Manualer, checklistor och säkerhetsledningssystem (SMS) måste regelbundet ses över och uppdateras.

- **Rekommendation för tankerbogsering.** Den brittiska P&I Club lanserar en förbättring av rutinerna vid bogsering av tankar. Kättingen kan rostskadas, och om den är av syntetiskt fiber skadas av havsvatten eller solljus. Därför bör den förses med ett borttagbart skydd av presenningsmaterial.

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

Kräv kollektivavtal!

Stig Gustafsson konstaterar i denna artikel att det inte finns några rättsliga hinder inom vare sig Sverige eller EU mot att kräva kollektivavtalsvillkor av företag som lämnar anbud vid offentlig upphandling. I Danmark gäller redan detta. TEXT STIG GUSTAFSSON

Den svenska arbetsmarknadsmodellen innebär att det utan inblandning av staten och lagstiftaren är arbetsmarknadens parter, som kommer överens om arbetsvillkoren för olika branscher. I Sverige regleras alltså minimilöner och andra lönevillkor genom kollektivavtal. Den svenska modellen innebär till exempel att där det saknas kollektivavtal finns det inte någon nedre gräns för vilka löner som arbetsgivare och arbetstagare kan komma överens om. Detta till skillnad från de kontinentaleuropeiska länderna, där det finns lagstiftning om minimilöner. Denna situation kan öppna för så kallad social dumpning, som bland annat kan bestå i att arbetsgivaren inte betalar sociala avgifter och skatter för sina anställda och därmed kan konkurrera ut seriösa företag.

Kravlös konkurrensutsättning

Under senare år har det skett en accelererande utveckling, där upphandling används som ett instrument för att konkurrensutsätta offentlig tjänsteproduktion och andra verksamheter. Varje år köper stat, kommuner och landsting varor och tjänster för uppemot 900 miljarder kronor. Offentliga upphandlare ställer idag ytterst sällan några krav på sina leverantörer, när det gäller kollektivavtal och efterlevnad av ILO:s konventioner.

Det är viktigt att regelverket för upphandling fungerar så att det vidmakthåller och främjar sociala förbättringar i samhället. Insynen och det fackliga inflytandet i upphandlingsprocesser är otillräckligt och måste förstärkas. MBL och Lagen om offentlig upphandling ger inte de fackliga organisationerna tillräcklig insyn och möjligheter att påverka upphandlingar.

Inga rättsliga hinder

För att utreda frågan om rätten att ställa sociala, etiska och miljömässiga krav på

bland annat kollektivavtal vid offentlig upphandling tillsattes i början av 2000-talet "Upphandlingsutredningen", som redan 2006 kom med sina förslag. Där drogs slutsatsen att det inte finns några rättsliga hinder i vare sig EU-rätten eller svensk lagstiftning mot att ställa sociala, etiska eller miljömässiga krav vid offentlig upphandling. Det borde tvärtom vara en självklarhet att stat, kommuner och landsting aktivt deltar i kampen mot social dumpning, utnyttjande av svart arbetskraft och skatteffiffel genom att kräva kollektivavtalsvillkor för att köpa tjänster av privata leverantörer för skattepengar.

Affärsmässighet krävs

Professor Ruth Nielsen vid Köpenhamns universitet har jämfört den svenska och danska tillämpningen av EU:s upphand-

lingsdirektiv. Hon konstaterar att Sverige har ålagt sig en rad restriktioner som inte följer av direktivet – kravet på affärsmässighet är en. I Danmark krävs det att företag som ska komma ifråga för offentlig upphandling ska tillämpa kollektivavtalsmässiga villkor. Hon påpekar också att Sverige inte har utnyttjat EU-lagstiftningens möjlighet till skydd för arbetstagare vid offentlig upphandling. Vi borde lära av Danmark. Alltför ofta innebär en upphandling oacceptabla konsekvenser för de anställda i form av sämre arbetsmiljö, dåliga anställningsvillkor och sämre anställningstrygghet.

Konkurrensverket publicerade för ett halvår sedan en utredning om vilka krav som en upphandlande myndighet kan ställa vid offentlig upphandling. Där konstateras också att en myndighet mycket väl kan ställa krav på att kollektivavtalsvillkor ska tillämpas vid en upphandling.

Med Upphandlingsutredningens förslag från 2006 och Konkurrensverkets utredning som utgångspunkt är det nu dags för lagstiftaren att sätta ned foten och reglera den offentliga upphandlingen. **S G**

Låst förhandlingsläge i Destination Gotland

Den besvärliga förhandlingssituationen mellan Sjöbefälsföreningen och Destination Gotland har inte förbättrats under sommaren. I höstas stämde SBF rederiet till Arbetsdomstolen för att de utökade de högsta befattningshavarnas arbetstid med minst 30 dagar per år utan kompensation. (Formellt gäller stämningen de tekniska cheferna, eftersom det avtalet tydligt reglerar att förändringar av arbetstiden ska godkännas av facket, något som inte skett.)

SBF har också påtalat den försämrade psykosociala arbetsmiljön, som uppmärksammades redan i fjol i en intern revisionsrapport. I början av sommaren skrev SBF till Transportstyrelsen och påpekade att den dåliga arbetsmiljön kan ha en negativ inverkan på sjösäkerheten. Brevet i sin helhet kan läsas på SBF:s hemsida som en bilaga till nyhetsbrevet för juni.

Vid tidpunkten för SB:s pressläggning kan konstateras att inga förhandlingskontakter har skett under sommaren.

Electricity is the future

The interest in electrically powered vessels increases. High investment costs are balanced by strong environmental benefits. Today there is electric power on smaller vessels and at short distances, but in the future electrical power can be used even on larger tonnage. Scientists believe that there will be a wide breakthrough for electrically powered vessels within a decade.

The investment cost for an electrically powered vessel without a power source does not differ significantly from a ship in conventional operation. But there is a significant cost for batteries, electrical installation and for the conversion of the electricity from the batteries.

An electrically powered vessel with a gross tonnage of about 150 costs approximately twice as much as a conventionally powered vessel. The maintenance cost is on the other hand considerably lower. The electrical engines have besides a much longer life span than diesel engines. The ongoing cost for operation does not differ significantly from a vessel with conventional fuel.

Advantages

The reliability is high. Noticeable benefits besides the CO₂-linked are silent operation, no water pollutions and low maintenance costs. The range of action is so far a negative factor due to the batteries limited capacity. But seen in a historical perspective the technical development is expected to take a leap when it comes to more effective charging of the batteries and increased battery capacity.

Tough goals

There is an environmental goal in the Stockholm County Traffic Supply Program about the proportion of the added energy that must come from renewable sources.

– The goal is high. 90 percent of all new ships in Stockholm County Council shall be powered with renewable energy in 2020, and when it comes to existing ships it will be 30 percent, explains Göran Malmsten, head of the Sea Traffic section

within the Traffic management in Stockholm County.

The environmental grounds are of vital importance for the investments.

– The public transport must be more requested, and Stockholm will be one of the most attractive cities in Europe. I am convinced that we both now and in the future will get new public transport travelers, since this is a remarkable investment in environment, he tells.

New technologies

Erik Dahlquist is Professor of Energy Technology at Mälardalen University in Sweden. He thinks that there is a satisfactory potential when it comes to development of electrical operations of ships.

– Today fairly conventional batteries are used. We now look at a type of batteries called ‘flow batteries’. This means that you charge electrolyte (see footnote) with a solar heating, but also to some extent with wind power. When the vessel arrives at port it is filled with new electrolyte, and the old electrolyte is charged when the ship runs. When it comes to large vessels it is possible to run fairly long distances with this method, tells Erik Dahlquist.

SB: What kind of ships can be used with this type of electricity supply?

– Ships operating in the Baltic Sea, lake traffic and coastal shipping.

SB: What kind of energy advantages come from electrical operation?

– The energy consumption can perhaps be reduced to a quarter of the level of today, and it is possible to find attractive economical solutions. Electricity will successively replace diesel. I believe that a lot of things will happen within a decade, says Erik Dahlquist.

The environmental connection can also save money.

– The emissions diminish or disappear, and this will reduce the risk of pollutions of drinking water, e.g. in Mälaren.

Erik Dahlquist believes that political means are needed before market forces start to work and seriously begin to drive the development forward.

– There is a lot of research going on. The method with flow batteries will perhaps increase the electricity operation efficiency ten times. There are a lot of competing systems. Solar cells, technologies with bio-fuels in cogeneration plants and water- and wind power will charge the batteries with electricity. I think that we just are in the beginning of a revolution, says Erik Dahlquist.

The charging

Karin Andersson is assisting Professor at the Department of Shipping and Marine Technology at Chalmers in Gothenburg. Her research focus is on energy efficiency.

– Crucial for the development is how quick the time of charging can be shortened. Shipping must carefully observe what happens ashore, for instance within automotive industry, says Karin Andersson.

SB: Today it is solely the environmental demands that cause the investment in electricity vessels. When can the investment costs compete with conventional operation?

– The electricity engine is not expensive, the electricity is rather cheap, but the batteries cost. It is realistic to believe that we can get a breakthrough for electricity operation at short distances, concludes Karin Andersson.

FOOTNOTE: In chemistry electrolyte is a substance containing freely moving ions which make the substance conductive.

This is a short version of the article on the pages 18–19.

Oacceptabla trakasserier

GÖTEBORG AUGUSTI 2015

Hoppas att ni alla haft en bra sommar! Här i Göteborgs förorter, där jag bor, har det blåst hela maj och juni känns det som. Bortsett från det har det varit relativt okay vädermässigt – om än något svalt.

Och inte har jag hört någon skottlossning i sommar heller, det var förra ledigheten som jag hörde då någon blev skjuten i båda benen med k-pist 200 meter härifrån...

Personligen har jag spenderat en hel del tid av ledigheten med att städa upp och återställa hemmet efter ett inbrott under ombordtiden.

Det finns många lärdomar jag kan dra av detta, den viktigaste är väl att man ska fotografera mer av det man har hemma!

Till exempel om man får ett par manschettknappar i arv, eller en fin minnesgåva från arbetsgivaren vid en högtidsdag, ta ett foto!

Tyvärr var det många av de saker som försvann jag inte hade bilder på.

Det var väl så att jag tog en del bilder någon gång "för 100 år sedan", på den tiden man hade film i kameran. Men med dagens mobiler eller kameror så kostar det ju inget att fotografera, så mitt tips är: Se till att fotografera alla möjliga ägodelar!

Plan som inte borde behövas

Därmed raskt över något betydligt tråkigare!

I februari 2015 antog sjöfartens parter (Sjöbefälsföreningen, Seko Sjöfolk, Sarf, Föreningen Svensk Sjöfart, sjöfartshögskolorna, studentkårerna, SUI och Transportstyrelsen) en handlingsplan för likabehandling inom svensk sjöfart, alltså mot diskriminering, trakasserier och kränkande särbehandling.

Tyvärr måste jag säga att jag känner en stor besvikelse över denna handlingsplan!

För handlingsplanen skulle inte behövas alls, om alla som kallar sig "sjöman", hade haft vett att uppföra sig!

Men tyvärr är det så, att det fortfarande finns allt för många personer i våra fartyg som saknar omdöme och anser att det är okay att på ett eller annat sätt trakassera sina – och mina! – skeppskamrater. Därför har handlingsplanen kommit till.

Nu hoppas jag att alla undertecknande parter – men framför allt rederierna – verkligen tar detta på det allvar man säger att man ska göra. Det betyder att man agerar mot alla dem som inte kan uppföra sig, så att man inte sopar det under mattan och låter dessa trakasserier behålla befattningen och bli befordrade till ett nyare fartyg.

Trakasserier på grund av kön

Ofta säger man att det handlar om "sexuella trakasserier".

Det är ett ordval jag inte är helt nöjd med, därför att många gånger är det snarare en fråga om "trakasserier på grund av kön", vilket inte nödvändigtvis har med sex att göra.

Emellanåt hör jag talas om fartyg, där man anser att en skeppskamrat inte är kompetent. Men då man frågar lite närmare, så handlar det många gånger inte om bristande kompetens utan om att det är en kvinna som har samma eller högre befattning som männen!

Sedan jag började till sjöss 1980, har jag seglat i styckegodsfartyg, containerjagare, roro-, container/ro-ro- och PCTC-fartyg. I de fartyg jag seglat och seglar är normal besättningsstorlek 16–25 personer och oftast har "normal" besättning inneburit 5-30 procent kvinnor, även om vi vid några få tillfällen saknat kvinnor ombord.

Det är väl tyvärr en utopi, men personligen tycker jag att innan besättningen till hälften utgörs av kvinnor har vi (fackliga organisationer och ombordanställda, men framför allt rederierna) misslyckats!

Samtidigt förstår jag att många kvinnor inte vill vara till sjöss, då det finns alltför många som inte har till sjöss att göra och förstör för oss andra!

Några skeppskamrater har berättat för mig hur de kommit upp till hytten, och då de öppnat dörren har en överordnad suttit i kojen, eller att efter de gått och lagt sig, öppnar någon dörren med huvudnyckel och går in i hytten!

Flera skeppskamrater har berättat hur de råkat ut för att telefonen ringer mitt i natten. Ibland är den uppringande kvar i luren och säger något mer eller mindre fiffigt, men ofta blir det bara några signaler innan den som ringer upp lägger på.

Då skyller en del seniorbefäl på att det är "telefonväxeln som spökringer".

Även om jag har mycket svårt att tro det, så kanske det förekommer att våra telefonväxlar spökringer, men håll då med om att det är lite märkligt, att telefonväxlarna aldrig någonsin spökringer till manliga skeppskamrater!

Kvinna som slutat

I somras berättade en god vän, att han och hans fru några veckor tidigare varit på ett 50-årskalas och kommit att tala med en kvinna, som varit kadett i ett av de fartyg jag senare seglat i. Hon undrade vad det var för fel på sjöfolk, för då hon varit ombord, hade hon – bland annat – många gånger blivit uppringd mitt i nätterna av någon som sedan lade på luren.

Då hon tog upp detta med befälhavaren, blev svaret ungefär att "det är sådant du får räkna med som tjejobord".

Efter att ha varit med om liknande händelser i två fartyg avbröt hon utbildningen och är nu verksam i en helt annan bransch.

Vad är detta?

Min absoluta uppfattning är att det inte under några som helst omständigheter är acceptabelt att besättningsmedlemmar trakasseras, eller utsätts för oönskat närmande.

Det finns tyvärr många ombord som tycker ungefär "hö-hö, lite skoj får man tåla!". Till er säger jag: Det spelar ingen roll vad ni tycker, det är den som utsätts för ovälkommet närmande som har tolkningsföreträde.

Till er som trakasserar säger jag: Lägg av och sök er helst till ett annat yrke!

För er som drabbas: Säg till cheferna ombord med en gång. Om ni inte känner förtroende för dem, kontakta rederiet! Ifall ni gör det, innebär det förhoppningsvis att dessa trakasserier inte kan fortsätta och drabba någon annan också, så tänk gärna längre än bara till er egen situation.

Även åhörare ska agera

Jag vill även uppmana den som står vid sidan av och ser en skeppskamrat bli trakasserad av den ena eller andra orsaken att agera.

En god vän berättade om en situation

förra året, där i stort sett alla ombord mår dåligt på grund av att en kollega blev illa behandlad av två medarbetare i besättningen. Tyvärr dröjde det flera månader, innan det togs tag i.

Går in i himlen

Nog om detta och raskt över något annat tråkigt.

Beroende på hur man räknar, har jag arbetat i 15–20 år i ACL-fartygen, några år också med fartygen på managementbolagen iland (därav spelrummet om tjänstgöringstiden ovan). Från denna tid har jag många vänner och ännu fler bekanta, som fortfarande seglar i ACL-fartygen.

Då jag skriver detta, har den först levererade G3:an *Atlantic Companion* slutlossat i Norfolk och är på väg till Indien för upphuggning.

Atlantic Companion var ett fartyg som gick jämförelsevis bra i sjön, men framför allt har hon och hennes systerfartyg en inredning som var designad av någon som insåg – och värdesatte – att de flesta av oss ombordanställda spenderar större

delen av året ombord.

Tyvärr verkar de flesta nybyggnadsavdelningar numer sakna den empatin.

Eftersom jag har nästan sex års faktisk ombordtid i *Atlantic Companion*, tycker jag i alla fall att det är trist att hon ska skrotas.

Men det är långt ifrån hur trist jag tycker det är att ACL beslutat att den första G4:an – *Atlantic Star* (som ersätter *Atlantic Companion*) – ska flaggas i Storbritannien!

Ha koll på anställningstiden!

På grund av fartygens trafikmönster (med endast 60–65 procent av resan utanför Europa) och gällande skatteregler som de tolkas av Skatteverket, går det inte att tillämpa IT-avtal för dessa fartyg, om huvudmännen ACL och Grimaldi skulle vilja det.

Således uppstår sannolikt snart en arbetsbristsituation för vissa befattningar, och då är det väldigt viktigt att både arbetsgivaren och den anställde har full koll på anställningstiden.

Det bör ligga på arbetsgivaren att veta exakt när medarbetarna anställdes och hur lång tid de har i befattningen. Men samtidigt kan man kanske ha viss förståelse i detta fall att nuvarande arbetsgivare (som tog över bemanningsansvaret 2010) inte har detaljkännedom om när alla anställdes. Några anställdes för 40–45 år sedan och har genom övertagande av verksamhet bytt arbetsgivare 3–4 gånger.

Av egen erfarenhet vet jag att vid ett av dessa övertaganden dröjde det fem år innan arbetsgivaren (efter mycket tjat från dåvarande fackliga företrädare) utfärdade anställningsavtal för oss sjömän!

En liten undran – som jag inte har svarat på – är ifall det den gången tog lika lång tid för kontorspersonalen att få sina anställningsavtal?

Avslutningsvis:

**Nominera kongresskandidater!
Skriv motioner till kongressen!**

MATS HÖGBLOM

Sjöbefälsföreningen

kallar till ordinarie kongress under 2016

Enligt SBF:s stadgar § 9 mom 1 kallar föreningsstyrelsen till ordinarie kongress 14–16 juni 2016.

Den av kongressen 2012 utsedda valberedningen har påbörjat sitt arbete med att ta in kandidater till ombud på ordinarie kongressen. Styrelsen har beslutat att detta ska vara klart till styrelsemötet den 29–30/9.

Enligt stadgarna ska minst 90 kandidater finnas på valsedel. Medlemmar som är intresserade att kandidera kan med fördel meddela detta till valberedningen via e-post till orust.anders@gmail.com.

Enligt § 9 mom 1 i stadgarna ska ordinarie kongressen utannonseras i föreningens tidskrift minst tre gånger under föregående höst.

Detta är alltså den första av dessa annonser.

Lotsar på väg till SBF

För befälhavare som tröttnat på veckolånga vistelser hemifrån men ändå vill vara kvar till sjöss är lotsyrket ett lockande alternativ. En som valt detta är Håkan Björk, som efter 20 år till sjöss, Sjöbefälsskolan inräknad, för nio år sedan övergick till Sjöfartsverket och lotsjobbet. Han trivs bra, även om man får betala de bekvämare arbetstiderna med ett lönetapp. Tidigare bytte man också facklig tillhörighet, men Håkan och 10-talet andra lotsar har sedan några år tillbaka lämnat Lotsförbundet och gått över – eller kanske snarare tillbaka – till SBF. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

HALMSTAD JULI 2015

Något åtta-till-fem-jobb är det förstås inte att vara lots heller. Håkan Björk hämtar upp SB:s reporter vid Ängelholm-Helsingborgs flygplats för färd till lotsstationen i Halmstad. Han är ledig under dagen, men efter det möte vi planerat in med några andra lotsar behöver han sova några timmar inför ett uppdrag efterföljande natt.

Håkan bor i Vittsjö cirka en timmes biltur från arbetsplatsen i Helsingborg. Något 1-1-system har han inte som lots, men efter ett 7-veckorspass med ett par lediga dagar insprängda här och där har han några veckors sammanhängande ledighet. Det finns dock en del lotsar som jobbar 1-1, när de placerats på en station långt hemifrån.

– Till vissa norrländska hamnar är det

svårt att värva lotsar, och då kan folk erbjudas jobba så, berättar Håkan. Dessutom finns det sju, åtta kombilotsar som kör isbrytare på vintern och är lotsar resten av året.

Måste kunna alla slags fartyg

En fördel med lotsjobbet är att man både kan specialisera sig och prova på olika fartygstyper. Till exempelvis Brofjorden kommer stora tankar, till Göteborg stora containerfartyg, Stockholm stora kryssningsfartyg och till hamnarna i Småland mindre fartyg. Inte att förglömma lotsas det även i insjötrafik, i Trollhätte kanal i Väner och i Mälaren ända in till Köping.

– Yrket kräver bred kompetens, säger Håkan. Vi kan gå ombord i ryska 60-talsbyggen, och vi ska kunna köra stora kryssningsfartyg och stora tankbåtar i trånga farleder.

Tidigare var lotsarna fackligt organiserade i Lotsförbundet, som ingår i Saco-förbundet SRAT. Håkan och ett 10-tal andra lotsar på stationerna i Halmstad, Helsingborg, Oxelösund och Stockholm har dock sedan några år tillbaka gått över till SBF.



Fr v Anders Alestam, lotsstationens chef, och lotsarna Michael Jensen, Jens Månsson, Mattias Jensen, Tobias Karlsson, Richard Svanström och Håkan Björk.

Missnöje med löneutvecklingen är en orsak, men Håkan betonar att han har åtskilligt gott att säga om arbetsgivaren, Sjöfartsverket.

– De har en bra IT-standard till exempel. När jag började 2006 måste vi fylla i en skriftlig rapport, där befälhavaren skulle ha en kopia, och den andra skulle skickas till verket. I dag sköter vi all kommunikation och dokumentation i våra telefoner. Vi har också tillgång till deras vädertjänst Viva, med detaljinformation om vind och våghöjd. Den är förresten tillgänglig gratis för allmänheten också, det bör fritidsbåtsägare få veta

– Sjöfartsverket är också bra på att ta hand om de som inte kan fortsätta som lots av medicinska skäl. Och så är de bra med föräldraledigheten, det är aldrig något besvär att ta ut den, och verket betalar ersättning, så att den föräldraledige får 90 procent av lönen i föräldrapenning.

Lotsarna har alltså lägre lön än befälhavarna. Å andra sidan har de förmånliga pensionsvillkor genom att alla går i pension vid 60 års ålder. Det är dock egentligen inte en anställningsförmån utan en medicinsk säkerhetsfråga.

– Framför allt nattpassen blir jobbiga, när man blir äldre, säger Håkan. Som befälhavare kan du vänja kroppen vid ett visst vakschema, och då kan det gå bättre att jobba natt, men som lots kan nattpassen komma lite när som helst.

Diskussion om lönesystemet

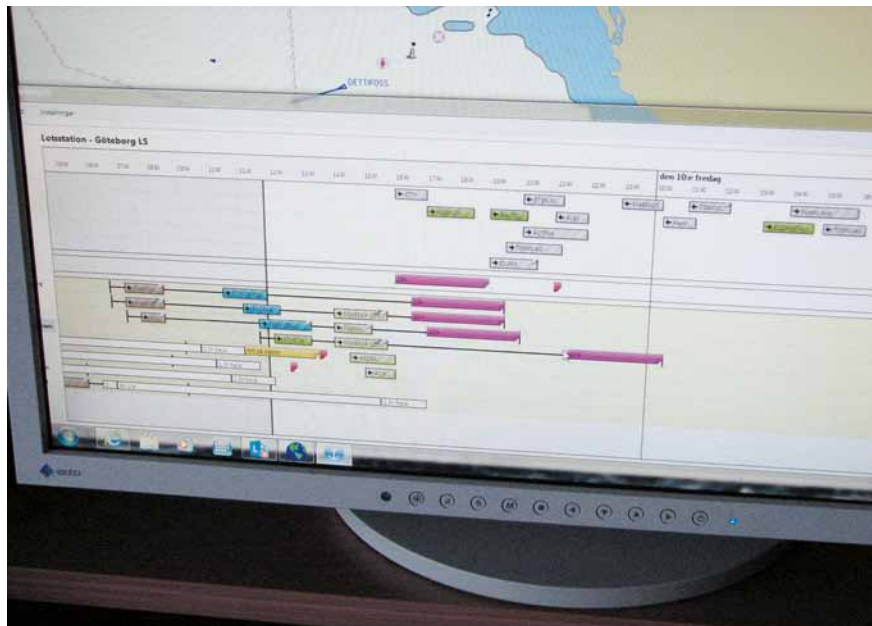
Det finns 220 anställda lotsar i Sverige. Antalet har minskat framför allt på grund av att fartygen blir större och därmed färre. Antalet ansökningar till lotstjänster är främst konjunkturberoende. På bara några få år har konkurrensen om jobben hårdnat betydligt.

– Offshoremärknaden i Norge har gått i stå, och det är flera som jobbat där som

Sjökaptensbrev krävs

Det formella kravet för att tjänstgöra som lots är sjökaptensbrev (klass I). I praktiken har alla lotsar också flerårig erfarenhet av att segla befälhavare, även om det inte är ett formellt krav.

För att ett fartyg ska få dispens från lotsplikt fordras att befälhavaren gör en godkänd uppkörning tillsammans med lots. För en sådan uppkörning tar Transportstyrelsen ut en avgift, som är ungefär densamma som för en lotsning. Dispensen är personlig och gäller i ett specifikt fartyg.



På skärmen på lotsstationen i Halmstad syns alla fartyg i närheten. Men lotsarna kan handha all kommunikation och dokumentation med sina telefoner.

sökter lotsjobb, berättar Håkan.

Framme vid lotsstationen i Halmstad träffar vi tre andra lotsar som gått över till SBF samt en ganska nyanställd, som varit med i SBF hela tiden. Michael Jensen berättar om upprinnelsen till att de tagit steget.

– Det var för flera år sedan, när vi hade flera möten med Lotsförbundet, då vi upplevde att vi aldrig fick svar på våra frågor. Vi skulle bara finna oss i deras beslut, fast ett fackförbund är till för medlemmarna, inte tvärtom. Då tog vi kontakt med dåvarande SBF. Där upplevde vi en större professionalism i bemötandet.

– Andra anställda i Sjöfartsverket som sjömätarna är med i SBF, säger Håkan. Och jag tycker att jag fortfarande är sjöman!

Jens Månsson tillägger att de efter övergången hotades med repressalier från Lotsförbundets sida.

– Vi skulle inte få vara med på några förhandlingar, och vi skulle inte få ut någon pension, hette det.

Men detta hände alltså för flera år sedan och är historia. Nu gäller det att diskutera anställningsvillkoren och lönesystemet.

– Ungefär 25 procent av lönen är en rörlig del, då vi får betalt per båt med bordningstillägg och timtillägg, berättar Håkan. Men många vill ha helt fast lön.

– Ta fram ett konkret förslag på nytt lönesystem, så att vi kan jämföra! tycker

Verket betalar uppgradering

I regel betalar Sjöfartsverket kurserna för sina anställda lotsar för att de ska behålla sina specialbehörigheter. Det gäller till exempel de kurser som kommer att krävas för att uppfylla kraven i STCW Manila. När det gäller uppgradering av exempelvis tank- och kemcertifikat, så betalar Sjöfartsverket kursen, medan Trygghetsrådet betalar eventuella rese- och logistikostnader. För vissa specialbehörigheter som DP hänvisas lotsar som vill uppgradera dessa till Trygghetsrådet.

Michael. Och så ska helst båda parter vara nöjda.

Hur ser framtiden ut för lotsyrket? Även om konkurrensen om jobben hårdnat de senaste åren, är det internationellt problem med att fylla lotstjänsterna. Och med färre aktiva sjöbefäl, kommer det sannolikt att bli rekryteringsproblem i Sverige också.

Problem med semesterförläggningen

Efter mötet berättar Håkan att Sjöfartsverket vill minska antalet lotsar. Jens Månsson går i pension om knappt ett år, och det är osäkert om man kommer att anställa någon ersättare.

– Det är inte riktigt bra, för det blir ofrånkomligen mer jobb på oss som är kvar. Framför allt kan det bli svårt att få ta semester när man vill. Sådant är ofta lättare att diskutera för privatanställda. **BL**

Skärgården lockade nye vd:n till sjöss

– Stockholms skärgård är det vackraste som finns.

Sjöbefälsföreningens nye vd Mats Jäderland är inte direkt ensam om den åsikten, men i hans fall var det orsaken till att han i unga år gick till sjöss. Inga sjömän fanns i släkten eller bekantskapskretsen, utan det var åsynen av alla båtarna från familjens sommarstuga på Dalarö som lockade.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

STOCKHOLM JUNI 2015

Sjöbefälen träffar SBF:s nye verkställande direktör i det avvaktande sommarväder som rådde i Stockholm i juni. Ännu i skrivande stund är han kvar på sitt gamla jobb som lastplanerare på Wallenius Wilhelmsens kontor. Det är uppenbart att han sökt sig **till** ett nytt jobb, inte **från** ett gammalt. Tvärtom har han under sina närmare 40 år inom sjöfarten jobbat i stora och stabila organisationer.

– Jag har haft fördelen att jobba med bra redare, säger han.

Redaren miste behörigheten

Nåja, en tidig erfarenhet till sjöss var undantaget som bekräftar regeln. Vid 18 års ålder mönstrade han obefaren jungman på styckegodsaren *Anneli af Donsö*. Det blev en kort törn, eftersom fartyget grundstötte efter två månader, när skepparen – tillika redaren – låg och sov. Det var



Namn	Mats Jäderland
Ålder	54
Gift med	Sara, ekonom
Barn	Fredrik, 18 och Ellinor, 16
Bor	Tyresö, lägenhet och fritidshus

andra gången det hände denne, varefter han miste behörigheten.

– Jag hade problem att få ut inestående lön efter grundstötningen, men då fick jag hjälp av Sjöfolksförbundet.

Det var såklart bra, men Mats sticker inte under stol med att han inte var någon engagerad fackmedlem. Bland annat ogillade han Sjöfolksförbundets partipolitiska bundenhet. Det kan ha bidragit till att det dröjde många år, innan hans fackliga intresse väcktes – mer om detta senare.

Tanka fritidsbåtar första jobbet

Redan före det nämnda äventyret hade han kommit in i branschen. Närheten till havet från sommarstugan, där nästan alla helger och lov tillbringades, ledde till ett sommarjobb att tanka fritidsbåtar vid 15 års ålder. Sen blev det Sjömansskolan, ett mycket medvetet val – kanske mer medvetet än för dem som hade sjömän i familjen.

– Vi var två stycken i hela klassen som hade en far som inte var skeppare eller chief, berättar han. När jag många år senare kollade upp vad det blivit av alla klasskamrater, visade det sig att vi två var de enda som var kvar till sjöss!

Ändå hoppade han av Sjömansskolan i förtid.

– Jag var skoltrött och kanske en orolig själ också! Men på den tiden fanns det något som hette beredskapsjobb, och då fick jag jobba med ångmaskinen i skärgårdsbåten *Gustavsberg 7*, ex *Saxaren*. Där blev jag kvar som hopp-i-landkalle och biljettförsäljare.

Uppmuntrades att bli styrman

Den grundstötning vi redan har nämnt avskräckte inte från sjömanlivet, men efter den var det dags för ett stort rederi, Johnsonlinjen. Under några års tid jobbade Mats i alla deras fem containerfartyg som gick på Nordamerika och fick uppleva både Atlanten och Panamakanalen. Och tydligen mognade den tidigare skoltrötte ynglingen under tiden.

– Jag avancerade till lättmatros och matros. Jag vet inte om jag sågs som ett befälsämne, men personalavdelningen hörde av sig och tyckte att jag skulle läsa till styrman. Sjöbefälsskolan drevs på den tiden i några år av Johnson, Salén och Wallenius, eftersom staten avvecklat sitt engagemang.

Mats gick sina två år till styrmansexamen, men hans sjötid räckte inte till för att mönstra styrman, så efter ett sabbatsår

som matros i tankern *Zenit Diana*, som Johnson bemannade åt staten, läste han till sjökapten i Kalmar. Och efter det blev det några år som styrman i Johnsons rorofartyg. Så småningom fick han ett uppdrag, som var intressant men också gav honom en inblick i sjöfartens negativa sidor.

– Jag skickades till Venezuela för att hjälpa till som super cargo på inchartrade

– DET SÄGS ATT MAN SKA SÖKA SIG UTANFÖR SIN "COMFORT ZONE", OCH DET HÄR ÄR DET.

Caribbean Stream. Det pågick i 3-4 veckor. Jag märkte att många i det utländska manskapet ombord inte hade så roligt, det kändes inte riktigt seriöst.

Vid den här tiden började Mats fundera på att söka jobb i land.

– Jag såg en krympande svensk handelsflotta med färre och färre svenskar ombord. Var detta framtiden, så undrade jag om jag ville fortsätta.

– Dessutom började jag som många andra i den åldern fundera på att bilda familj, och då är det inte kul att vara ute uppemot ett halvår i sträck som det ofta varit. Så när jag fick erbjudande om landjobb som lastplanerare i Laser Lines, tog jag det.

Sökte Oslo – kom till USA

Föga anade han att detta skulle bli upp-takten till en femårig USA-sejour.

– Laser Lines köptes upp av tyska rederikoncernen Hamburg Süd, och jag anade att Stockholmskontoret skulle läggas ned. Därför sökte jag jobb på Wilhelmsen Lines i Oslo. Jag fick inte det jobbet, men de rekommenderade mig till ett liknande jobb på kontoret i Baltimore i USA, som jag erbjöds!

Det låter onekligen som en spännande och överrumplande situation, särskilt som Mats på Laser Lines hade träffat sin blivande hustru. Efter några månaders fixande med visum och andra praktiska detaljer drog han i väg till USA tre dagar efter bröllopet, och hustrun följde efter någon månad senare.

– Efter ett par år flyttade vi till Savannah i Georgia. Det är en mindre stad, och vi trivdes bra där. Men sen blev det förflyttning till New York, och det var inte lika kul i längden. Jag är nog inte någon storstadsmänniska.

SB: Men hela din uppväxttid var i Stockholmsregionen?

– Ja, men Stockholm är väl ingen särskilt stor stad! Hustrun kände sig också efter fem år som hemmafru väldigt sugen på att börja jobba igen. Så det blev bara drygt fem år i USA. Hade vi varit kvar i Savannah hade det nog blivit några år till.

En riktigt dramatisk orsak bidrog också till att de sökte sig tillbaka till Sverige. 11 september-attackerna inträffade medan de bodde i New York.

Utanför sin "comfort zone"

– De hade organiserat om på Stockholmskontoret, så jag fick jobb som lastplanerare där direkt efter hemkomsten. Jag var chef över ett eget team fram till i fjol, då man påbörjade en omorganisation som innebar att hela avdelningar utsourcades. Det bidrog till att jag började se mig om efter något nytt. Och att bli vd för Sjöbefälssföreningen känns jättespännande. Det är väldigt roligt med nya utmaningar. Det sägs att man ska söka sig utanför sin "comfort zone", och det här är det. Men det är viktigt att ha branschkunskap, jag skulle aldrig söka ett liknande jobb i någon annan bransch än sjöfarten.

SB: Vilken är din fackliga erfarenhet?

– De senaste åren fick jag en känsla för vikten av att ha en bra fackförening. Jag var med i Unionen, det senaste året som kontaktkombud. Vi har haft en viss förhandlingsrätt i framför allt chefstillsättningar, det är den erfarenhet jag har av förhandlingar.

Fritiden ägnas till stor del åt ett rätt nyinköpt 60-talshus i Brevik i Tyresö söder om Stockholm. Avsikten är att kunna bo där under större delen av sommarhalvåret.

Mats har ingen idrottsbakgrund men blev trots det friidrottsstränare, när sonen började idrotta i tonåren.

– Hur ska jag klara det? undrade jag först förvånat. Men det gick bra, friidrottsförbundet ordnar bra kurser. Och då upptäckte jag att jag behövde börja röra på mig själv också! Det har blivit flera halvmaror och två Stockholm Maraton under åren. **BL**

EKONOMI STYRDE SVAVLET

Varför blev IMO:s svavelregler regionala i stället för globala? Enligt en avhandling vid Chalmers är svaret att ekonomiska argument fick väga tyngre än vetenskapliga.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG JUNI 2015

Regionala svavelregler i form av Secas, Sulphur Emission Control Areas, löser kanske regionala problem med försurning på grund av svavelnedfall från sjöfartens utsläpp. Men de innebär också att spelreglerna för sjöfarten blir olika på olika håll i världen.

Globala regler hade varit rättvisare, men som det visar sig i Erik Svenssons avhandling vid Institutionen för sjöfart och marin teknik vid Chalmers fanns det starka egenintressen som motsatte sig globala regler.

Belysande protokoll

Erik Svensson har studerat protokoll från mötena i IMO:s kommitté MEPC, Marine Environment Protection Committee, och dess underkommitté BCH, Subcommittee on Bulk Chemicals Handling, som senare bytte namn till Pollution Prevention Response.

Han följde arbetet med utvecklandet av svavelregler från 1987 till 1997. Från början initierade Norge en diskussion om

önskvärd begränsning av svavelutsläpp från fartyg. Stöd för detta kom från Nordsjöstaterna och från Östersjöstaterna, däribland från Sverige.

Bakgrunden var att Norge och Sverige har en berggrund som inte kan neutralisera surt nedfall, varför sjöar och vattendrag blir försurade av svavelutsläpp. Ganska tidigt i diskussionerna kom man överens om att svavelutsläpp från sjöfarten skulle halveras till 2000, men något basår sattes aldrig även om 1990 hade föreslagits.

– Det målet försvann senare i en resolution, eftersom det rädde stor vetenskaplig osäkerhet om sjöfartens bidrag till försurning på land, säger Erik Svensson.

Ohelig allians

Dessutom fick ekonomiska intressen en ökad roll, vilket ledde till att målet togs bort. Dessa ekonomiska intressen var oljeproducerande länder och intresseorganisationer som till exempel OCIMF, Oil Companies International Marine Forum.

De ingick en allians med stora flaggstater som erbjuder bekvämlighetsflagg.

Argumenten var att det skulle vara mycket kostsamt att ta bort svavlet från oljan. Dessutom krävs mycket energi för svavelrening vilket, enligt oljeintressena, skulle kunna leda till en oljebrist.

Erik Svensson visar i sin avhandling att vetenskapen inte kom att bidra till konsensus i den här frågan. I stället användes vetenskapliga argument som slagträn i debatten mellan dem som förespråkade regionala lösningar och dem som ville ha global reglering.

Oljeintressena visade att problemet var regionalt, eller kanske till och med lokalt i och runt vissa hamnar. Stora flaggstater hängde på och hävdade att sjöfarten skulle hindras av globala regler.

Båda ansåg att global reglering skulle kosta mycket utan att ge någon större effekt på försurningen.

Nordsjöstaterna och Östersjöstaterna fick efter hand stöd från ICS, International Chamber of Shipping, den internationella redareföreningen, och Bimco, Baltic and International Maritime Council, som hävdade att konkurrensen skulle snedvridas om reglerna var regionala.

– De ville inte ha olika regler i olika vatten.

Dessutom skulle det innebära svårigheter att byta bränsle vid in- och utfart från ett Seca, särskilt för fartyg som bara gjorde enstaka anlöp till Seca-hamnar.

Oljeintressenterna vann

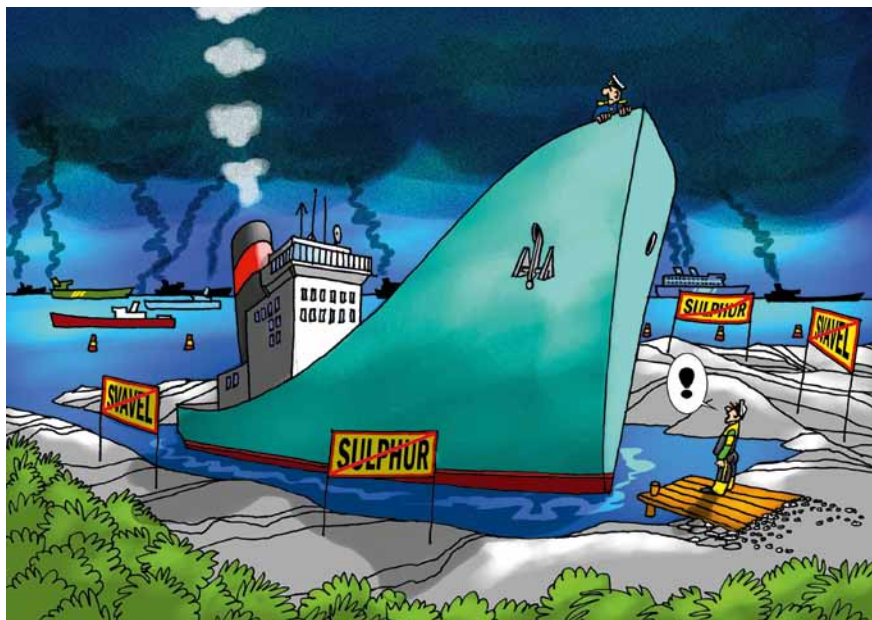
Det slutade dock med att regleringen blev regional med Secas i ursprungligen Östersjön men senare även Nordsjön och Engelska kanalen, samt längs Nordamerikas kuster och ett litet område i Karibien.

Samtidigt infördes en symbolisk global begränsning om 4,5 procent svavel i bränslet. Efter en revidering är idag den globala gränsen 3,5 procent.

2020 träder dock en global begränsning om 0,5 procent svavel i bränslet i kraft. Detta gäller om man 2018 kommer fram till att det finns tillräckligt med lågsvavligt bränsle för att genomföra detta. Om inte skjuts denna reglering upp till 2025.

– Jag tycker att man skulle haft Secas som en tillfällig lösning och att sedan de regionala och globala reglerna kunde mötas och jämnas ut. Grekland föreslog detta, men för sent, säger Erik Svensson.

A O



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar **Ny teknik tämjer tvättmonster**

För femte gången belönades Jan Tigerstrand och Torkel Skarsgård förra året av Sjömanshusstiftelsen. Den här gången hade innovatörerna konstruerat ett system för att underlätta fönstertvätt ombord på kryssningsfartyg.

– Vi tycker det är roligt att lösa problem och så jobbar vi väldigt bra tillsammans, säger Jan Tigerstrand.

Reparatör Jan Tigerstrand På M/S Viking Cinderella och sjöingenjör Torkel Skarsgård på TT-Lines M/S Peter Pan har blivit ett radarpar när det kommer till arbetsmiljöförbättrande uppfinningar till sjöss. Sjömanshusstiftelsen har flera gånger belönat deras innovationer som handlat om allt från grovfilter i vacuumtoaletter till laserpekare för lyftsäkring med taljor. Förra året var det dags igen. Då hedrades dem med 10 000 kronor efter att ha löst problemet med slädar för tvätt av hyttfönster, så kallade tvättmonster, som körde sönder flodljusarmatur.

– Förr var man tvungen att fälla in armaturen för hand när ventilerna skulle tvättas. Ibland glömdes det bort och när man körde på dem gick de sönder. Lamporna kostar 500 euro styck så det blev ganska dyrt, berättar Jan.

Eftersom han gjort sig känd bland kollegorna för sin uppfinningsrikedom, blev han tillfrågad om han inte kunde utveckla en konstruktion för automatisk infällning av lamporna. Han antog utmaningen och tillsammans med kollegan och gode vännen Torkel Skarsgård tog han fram en prototyp.

”Vi försöker lägga band på oss, men det är ju så roligt.”

– Jag kom ganska snart fram till vilken konstruktion jag ville ha och tillverkade en prototyp av grejer vi hade ombord. Men det krävdes ganska mycket tester för att få rätt dimensioner, säger Jan.



Problem är till för att lösas, anser Jan Tigerstrand (bilden) och Torkel Skarsgård.

När konstruktionen väl var utprovad beställdes material för tillverkning av totalt åtta nya lampfästen. Dessutom försågs släden med en plastförsedd front som varligt föser undan armaturen när tvättmonstret närmar sig. Den här gången var det Jan som gjorde det mesta jobbet medan Torkel fanns med som stöd, andra gånger har det varit tvärt om. Idéerna till sina uppfinningar hittar de i det dagliga arbetet ombord och det är inte omöjligt att de dyker upp på fler belöningsdagar framöver.

– Vi försöker lägga band på oss, men det är ju så roligt. Just nu har vi fyra idéer i pipeline, säger Torkel.

tigerstrand@hotmail.com, torkel.skarsgard@netatonce.net



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2016

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

Förslaget skall vara oss tillhanda senast 30 oktober.

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

SUND OCH LÖNSAM

Det finns ett klart samband mellan hälsovanor och effektivitet på arbetsplatsen. En aktuell dansk undersökning visar att det finns en betydande potential genom att satsa på förbättrade motions- och kostvanor bland medarbetarna. Flera svenska rederier arbetar idag fokuserat och strategiskt med hälsorelaterade program.

TEXT JOHAN ERICHS MERAMEDIA ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

DANMARK MAJ 2015

Genom att erbjuda olika hälsobefrämjande program och aktiviteter finns det goda chanser att stärka effektivitet, sammanhållning och trivsel på arbetsplatsen.

I en omfattande undersökning har det danska försäkringsbolaget PFA pension kartlagt vanor bland 4 000 medborgare med hänsyn till livsstil och upplevd effektivitet på arbetsplatsen. Frågorna handlar om vanor knutna till kost, motion, rökning, alkohol, sömn samt fysiskt och psykiskt välbefinnande. Utifrån svaren får deltagarna ett hälsotal och kategoriseras i de olika kategorierna; sund, mindre sund eller osund. Undersökningen visar att 70 procent av deltagarna inte lever upp till förväntningarna när det gäller fysisk aktivitet. 30 procent uppger att de har sömnproblem och 35 procent att de är över-



– Ökad fysisk aktivitet bland våra anställda ger ett bättre välbefinnande, bättre sammanhållning och bättre service, menar Ronny Hagelberg, intendent på Viking Cinderella. Foto Viking Line

viktiga. Enligt PFA har verksamheten en bred bas av kunder som spänner över många olika yrkesgrupper.

Ökad effektivitet

97 procent av dem som bedöms som aktivt motionerande eller mycket aktivt motionerande värderar också sin produktivitet på arbetsplatsen till att vara hög eller mycket hög. Bland dem som menar att de har en osund livsstil värderar endast 45 procent att de har en förmåga att nå en mycket hög effektivitetsnivå. Som kriterier för att mäta hälsoliv och fysisk nivå under begreppet sund livsstil har PFA använt vedertagna rekommendationer när det gäller nyckeltal, i detta fall från den danska Sundhedsstyrelsen (mot-svarighet till svenska Socialstyrelsen).

– De tal vi fått fram bekräftar de forskningsresultat* vi tagit del av när det gäller koppling mellan sund livsstil och effektivitet, hävdar Peter Hermann, direktör för verksamhetsområdet Förebyggande och Hälsa inom PFA Pension.

PFA arbetar idag aktivt med att skraddarsy hälso- och kostprogram för kundverksamheter som önskar detta.

– Vi är övertygade om att det alltid ger effekt att göra en insats för att främja en bättre livsstil. I samtliga projekt vi drivit med våra kunder har vi kunnat konstatera en förbättring i effektiviteten. Jag tror de flesta verksamheter är övertygade om att sambandet existerar men inte har en klar vision och strategi för hur de ska gå till väga för att förbättra medarbetarnas livsstil, säger Peter Hermann.

Bred satsning

SB: Vilka åtgärder ska prioriteras för att komma igång med ett hälsostärkande och effektivitetsstärkande program?



– Det finns ett klart samband mellan motions-satsningar och ökad effektivitet på arbetsplatsen, menar Peter Hermann, direktör för verksamhetsområdet Förebyggande och hälsa inom PFA Pension. Foto PFA

– Det gäller att i samband med investering i program, utrustning, samarbetspartners och aktiviteter utgå från den totala gruppen medarbetare, det är viktigt att från början få med så många som möjligt i satsningen. Många verksamheter gör misstaget att satsa på aktiviteter och produkter som har mer med rehab-behandling att göra än att verka förebyggande. Då kan det vara svårt att motivera den större gruppen av medarbetare. Mitt råd är att satsa på mer hälsoförebyggande lösningar som driver medarbetarna att ändra sina vanor mot en sundare livsstil. Hälsoaktiviteter måste kopplas till individ för att skapa motivation och tillfredsställelse. Man ska inte stirra sig blind på att bara mäta utvecklingen av så kallade hälsotal utan även värdesätta högre energinivå, ökad arbetsglädje, generell trivsel med mera hos den enskilde medarbetaren.

Positiva effekter

Förutom hälsobefrämjande effekter och ökad arbetsplatseffektivitet ger en satsning på en sund livsstil indirekt även lägre sjukfrånvaro, förbättrad image för företaget och kanske även har positiv inverkan på rekryteringsarbetet.

Att motivera och skapa entusiasm inom en större grupp som består av icke-homogena individer kan vara svårt.



SB: Hur ska en verksamhet som vill ha sundare medarbetare gå tillväga?

– Starta med att analysera medarbetarnas uppfattning och inställning till hälsa och motion. Definiera därefter tillsammans med den enskilde medarbetaren vad en hälsostärkande insats ska leda till och lägg utifrån dessa faktorer en evidensbaserad strategi, förklarar Peter Hermann. Han fortsätter:

– Avgörande för att nå goda resultat är att hela tiden och i alla skeden involvera medarbetarna.

Ökad trivsel

Ronny Hagelberg som är intendent på *Viking Cinderella* berättar att fartyget har en hälsovårdare ombord.

– Vi har egen personal som är utbildade till "personal trainers". Deras uppgift är att tillgodose personalens önskemål när det gäller olika aktiviteter i gym, gruppträningar, på löpband och vissa kampsporter.

Ronny Hagelberg medger att intresset bland personalen varierar starkt.

– Vi har ingen direkt individuell coaching eller individuellt motivationsprogram. I samband med hamntiden i Mariehamn eller Stockholm har personalen möjlighet att lämna fartyget för jogging, promenadtur eller havsbad. Vi märker bland personalen att det blir allt populärare att träna och det hänger säkert ihop med den allmänna fitnessrenden.

Köksmästarna har i uppdrag att göra

måltiderna så näringsrika och omväxlande som möjligt.

– Men det är inte alltid så lätt, maten är ju ett ständigt diskussionsämne till sjöss men vi försöker. Sambandet mellan en hälsosam livsstil och en bättre ork är uppenbart, menar Ronny Hagelberg.

– I slutändan ger det en bättre arbetsprestation och en bättre service mot resenärerna. Välbefinnandet ökar och vi märker även en minskande konfliktbenägenhet och en bättre gemenskap mellan olika personalgrupper.

Engagera cheferna

Stena Line arbetar sedan 2012 medvetet och strategiskt för att stärka intresset för hälsa, motion och livsstil bland sina chefer och medarbetare.

– Vi har utarbetat en hälsostrategi tillsammans med vår företagshälsovård. Tanken är att vi ska kunna få in en förståelse för hälsans betydelse inte bara för individens livskvalitet utan för prestation, affär och framgång för företaget. Vi ser hälsomedvetenhet bland medarbetarna som en viktig förutsättning för att väcka engagemang och motivation på arbetsplatsen, berättar Karin Gelkén, HR Partner inom Stena Line.

SB: Vad ser ni som nyckeln för att skapa ett brett intresse och en bred motivation kring hälsofrågan?

– Framför allt handlar det om att väcka chefernas intresse. När vi startade fick de

genom föreläsningar och dagskurser utbildning i hälsofrämjande ledarskap. Det är viktigt att cheferna på alla nivåer tar ett eget ansvar i sina verksamheter och tar initiativ och engagerar sig i hälsofrågor. Vi menar att lokalt chefsengagemang i detta fall ger en bättre effekt än en central styrning.

Stena erbjuder gym i land, och gym finns även på fartygen.

– Många styrketränar och en hel del löptränar. Fler chefer och medarbetare talar idag om träning och dess betydelse och drar på egna initiativ igång aktiviteter, säger Karin Gelkén.

SB: Vilken vinst hoppas ni nå på kort och lång sikt genom att stärka hälsoerbjudandet till medarbetarna?

– Ökad arbetsglädje, effektivitet, höjd arbetsprestation och på sikt ökad lönsamhet för företaget.

SB: Vilka tips har du till den verksamhet som vill starta ett hälsoprogram?

– Tänk strategi och helhet från början och sätt ett mål för satsningen. Jobba med cheferna och ta gärna in någon utomstående partner för att få nödvändig insyn och expertis i hälsofrågorna avslutar Karin Gelkén. **JE**

*"Risikofaktorer och folkesundhed i Danmark", 2012, Statens Institut for Folkesundhed och studier från Health Enhancement Research Organization (Hero), Brigham Young University.



El – framtidens fartygsdrift?

Intresset för eldrivna fartyg ökar. Stora investeringskostnader balanseras med starka miljövänliga fördelar. Idag förekommer eldrift på mindre fartyg och på kortare sträckor, men i framtiden kan det bli aktuellt med eldrift även på större tonnage. Forskare är positiva och tror att utvecklingen av elfartyg inom en tioårsperiod står inför ett brett genombrott.

TEXT JOHAN ERICHS MERAMEDIA ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

STOCKHOLM/GÖTEBORG MAJ 2015

Investeringskostnaden för ett eldrivet fartyg utan kraftkälla skiljer sig inte nämnvärt från ett fartyg i konventionell drift. Men det finns en betydande kostnad för batterier, elinstallationen och för konverteringen av batteriernas ström till

själva fartygsdriften.

Mellan tummen och pekfingeret kostar en eldriven båt med en bruttodräktighet på cirka 150 i inköp ungefär dubbelt så mycket som en konventionellt driven båt. I gengäld är dock underhållskostnaden betydligt lägre. Elmotorerna har dessutom en mycket längre livslängd än vad diesel-

motorer har. Den löpande driftskostnaden skiljer sig inte mycket från ett fartyg som drivs med ett konventionellt bränsle.

Fördelar

Driftsäkerheten är hög. Märkbara fördelar förutom de rent CO₂-knutna är tyst gång, inga vattenföroreningar och låga underhållskostnader. Det som är negativt än så länge är räckvidden till följd av batteriernas begränsade kapacitet. Men sett i ett historiskt perspektiv väntas den tekniska utvecklingen ta ett språng när det gäller framtida effektivare batteriladdning och utökad batterikapacitet.

Tuftt mål

I Stockholms läns trafikförsörjningsprogram finns ett miljömål om hur stor andel av den tillförda energin som ska komma från förnyelsebara källor.

– Målsättningen är hög. 2020 ska 90 procent av alla nya fartyg i Stockholms läns landsting drivas av förnyelsebar energi. För befintliga fartyg gäller 30 procent, och när det gäller pendelbåttrafiken gäller också 90 procent från år 2020, förklarar Göran Malmsten, chef på sjötrafiksektion inom trafikförvaltningen i Stockholms län.

Miljöskälen är tungt avgörande för satsningen.

– Andra inslag är att göra kollektivtrafiken mer efterfrågad och Stockholm till en av Europas mest attraktiva städer. Jag är övertygad om att vi både nu och på sikt kommer att få nya kollektivtrafikresenärer, eftersom detta är en så markant satsning på miljön. Vi ser redan nu en stor resandökning på Djurgårdsfärjan jämfört med tidigare år, ungefär en 30-procentig ökning för årets första kvartal, berättar Göran Malmsten.

Nya tekniker

Erik Dahlquist är professor i energiteknik vid Mälardalens högskola och deltar i internationella samarbeten om energiteknisk utveckling. Han ser en god potential när det gäller utvecklingen av eldrift av fartyg.

– Det som används idag är tämligen konventionella batterier. Det vi tittar mycket på är den typ av batterier som kallas "Flow Batteries". Det innebär att man laddar en elektrolyt (se not) som kan tankas och laddas av framförallt en solfångaranläggning, men även med vindkraft i viss omfattning. När fartyget kommer till hamn fyller man på ny elektrolyt, och den gamla elektrolyten laddas när



– Eldrift av fartyg kommer ganska snart att få ett genombrott i takt med att tekniken med laddning och batteridrift utvecklas, tror Erik Dahlquist, professor i energiteknik vid Mälardalens högskola.

man är ute och kör. När det gäller stora fartyg finns det stora tankvolymmer, och då går det att köra hyggligt långa sträckor med denna metod, berättar Erik Dahlquist.

SB: Vilka fartyg kan komma i fråga för den här typen av elförsörjning?

– Fartyg som trafikerar Östersjön, insjötrafik och kustsjöfart.

SB: Vilka energifördelar ger eldrift?

– Med batteri och ett energilagrar i form av en vätska kan energiåtgången kanske reduceras till en fjärdedel av dagens driftnivå. Genom elen går det att hitta ekonomiska lösningar och brytpunkter som blir attraktiva. När väl utvecklingen skjuter fart, så kommer det att gå undan och eldriften kommer att successivt ersätta diesel. Jag tror att det kommer att hända mycket inom en tioårsperiod, säger Erik Dahlquist.

Genombrott

Den miljömässiga kopplingen kan också vara direkt kostnadsbesparande.

– Utsläppen minskar eller försvinner helt vilket minskar risken för föroreningar av exempelvis dricksvatten som i Mälaren.

Erik Dahlquist tror att politiska styrmedel krävs för att få riktig skjuts på intresset innan marknadskrafterna sätts i spel och på allvar börja driva utvecklingen.

– Det forskas en hel del. Metoden med Flow Batteries ökar eldrifteffektiviteten kanske tio gånger. Det finns en mängd konkurrerande system. Solcellsteknik och därtill tekniker som att använda biobränslen i kraftvärmeverk med turbiner eller "termiska solceller" blir förmodligen de energimetoder som kommer att ladda



– Eldrivna fartyg på kortare sträckor kommer att fungera utmärkt och på sikt bli ett alternativ till konventionell drift, anser Karin Andersson, biträdande professor på Institutionen för sjöfart och marin teknik vid Chalmers. Foto: J O Yxell

batterierna med el, förutom vatten- och vindkraft. Jag tror att vi bara är i början av en kommande revolution inom energitransportområdet, menar Erik Dahlquist.

Laddningen

Karin Andersson är biträdande professor på Institutionen för sjöfart och marin teknik vid Chalmers. Hennes forskningsfokus ligger på energieffektivitet.

– De avgörande frågorna för hur snabbt utvecklingen kommer att drivas är hur tiden för laddningen kan förkortas och hur snabbt utvecklingen av batterierna drivs för att kunna laddas snabbare. För sjöfarten gäller det att noga följa vad som händer på land inom exempelvis fordonsindustrin, säger Karin Andersson.

SB: Idag är det enbart miljökrav som föranleder satsning på elfartyg. När kan det tänkas att investeringskostnaderna för eldrift hamnar på en nivå som konkurrerar med annan och konventionell drift?

– Elmotorn är inte dyr, elen är förhållandevis billig, men det är batterierna som kostar. Det är fullt realistiskt att tro att vi får ett genombrott av eldrift på korta sträckor, i hamnstäder förutsatt att drift- och effektfrågor kan lösas. Det är svårt att säga när utvecklingen når den punkt där eldrift på allvar kan konkurrera, avslutar Karin Andersson. **J E**

FOTNOT: I kemin är en elektrolyt en substans innehållande fritt rörliga joner som gör ämnet elektriskt ledande.

HOVRÄTT FÄLLER FULL KAPTENEN

Kaptenen var berusad. Men hur kraftigt vet man inte, eftersom han skyller på eftersupning. Det spelar ändå ingen roll, anser hovrätten och dömer honom för grovt sjöfylleri.

TEXT PER TURESSON

STENUNGSUND DECEMBER 2013

En decembernatt 2013 var Gibraltarregistrerade tankern *Stenberg* på väg till Stenungsund med 13 000 ton petroleumnafta i tankarna. Man tog lots vid Hättebergets fyr. På bryggan uppträdde den lettiske befälhavaren förvirrat och försvann efter en stund ner i sin hytt. Då berättade andre styrman, som hade vakten, för lotsen att kaptenen var full. Därför lät lotsen ankra fartyget. Man kontaktade rederiet, som tog befälet från kaptenen och mönsttrade upp överstyrman. Sedan kunde *Stenberg* fortsätta resan till Stenungsund, där Kustbevakningen lät kaptenen blåsa. Sällningsprovet var positivt, och ett blodprov som togs långt senare visade 1,27 promille.

Kaptenen åtalades för sjöfylleri men nekade till brott. Hans försvar: Han hade druckit på morgonen, när *Stenberg* var på internationellt vatten, samt efter att han fråntagits befälet. Dessutom hade han redan tidigare på dagen överlämnat befälet.

En oenig tingsrätt friade honom, eftersom man inte kunde fastställa när han egentligen druckit. Se Sjöbefälen nr 4/2014!

Höga krav på en befälhavare

Domen överklagades till hovrätten, som väljer att inte fördjupa sig i när och hur mycket alkohol kaptenen druckit. I stället lutar den sig mot andrestyrmannens entydiga vittnesmål om att kaptenen, när han väl kom upp på bryggan, var så berusad att han varken kunde gå eller tala ordentligt och inte var i stånd att, som brukligt, manövrera fartyget till kaj.

Hade befälhavaren verkligen delegerat sitt ansvar till överstyrman?

Nej, säger hovrätten, och hänvisar till sjölagen. Befälhavaren har en särskild ställning. Det "talar för att det endast är i nödfallsliknande situationer som någon ur besättningen kan träda i befälhavarens ställe". Och en sådan situation var det inte fråga om. Dessutom hade kaptenens påstående inte dokumenterats någonstans.

En ren efterhandskonstruktion alltså.

Spelar promillehalten någon roll?

Egentligen inte, menar hovrätten. Trots att kaptenen inte var vaktindelat ansvarade han för fartyget. "Som befälhavare var han skyldig att säkert kunna navigera och manövrera fartyget." Därför "innebär redan en låg grad av alkoholpåverkan hos den som utför en sådan uppgift att denne ska anses sakna förmåga att utföra uppgiften på ett betryggande sätt". Och den förmågan saknade alltså kaptenen.

Kaptenen döms för grovt sjöfylleri, eftersom hans uppgift var "särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter". Stort fartyg, farlig last, lots som bordar, skärgårdsnavigering och förtöjning. "En olycka hade kunnat orsaka allvarliga skador på människor och miljö."

Straffvärdet är ett par månaders fängelse. Men eftersom kaptenen uppgett att han vid en fällande dom mister både licens och arbete, så kommer han undan med den månad han satt häktad i väntan på tingsrättens dom. Därför förenas inte heller den villkorliga domen med dagsböter.

Kaptenen, som trots detta är till sjöss, har överklagat domen till Högsta domstolen. **P T**

1,27 promille – frias i tingsrätten

En lettisk kapten på ett bekvämlighetsflaggat fartyg frias för sjöfylleri.

TEXT PER TURESSON

STENUNGSUND DECEMBER 2013

Gibraltarregistrerade tankern *Stenberg* gick med 13 000 ton petroleumnafta från Ventspils till Stenungsund och tog natten till den 16 december lots vid Hättebergets fyr. Lotsen togs emot på bryggan av andre styrman som hade vakten. Efter en stund försvann kaptenen ner i sin hytt. Därefter berättade andre styrman för lotsen att kaptenen var full. Därför lät lotsen ankra fartyget. Man kontaktade rederiet, som tog befälet från kaptenen och mönsttrade upp överstyrman. Sedan kunde *Stenberg* fortsätta resan till Stenungsund, där Kustbevakningen lät kaptenen blåsa. Sällningsprovet var positivt, och ett blodprov som togs långt senare visade 1,27 promille.

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

Kan inte överlämna ansvaret

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

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

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

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

Dessa åtgärder från kaptenens sida

Ur Sjöbefälen nr 4/2014.

Loggboken förnyas

En revolution sker i det lilla: loggböckerna är på väg att digitaliseras. Lars Croy, kapten i Furetank, har testat och är mycket nöjd.

– Det här är ytterligare ett litet steg mot framtiden, säger han. TEXT AGNETA OLOFSSON

DONSÖ JUNI 2015

Rederiet Furetank införde digitala loggböcker på oljetankern *Fure Nord* i maj 2014. Det var skeppsdagboken och radiologgen för GMDSS, Global Maritime Distress and Safety System, som började föras på datorerna ombord. Övningsloggen, drill log, ingår i skeppsdagboken och blev därmed också digitaliserad.

Lars Croy, som var befälhavare på *Fure Nord* och nu på *Fure Ferder* som också har digitala loggböcker, har bara lovord för den nya tekniken.

– Det blir snyggare, prydligare och enklare, säger han.

Problem med svårlästa handstilar är borta, och loggboken kan föras på vilken dator som helst ombord. På bryggan finns dessutom en surfplatta, så man kan röra sig fritt och föra anteckningar.

Andra fördelar som han ser är att radiologgen förs ordentligt, något som det varit si och så med tidigare.

Automatkopplat till GPS

Mariner's Log, som systemet heter, är utvecklat av det svenska företaget Kavenga AB. Systemet är utformat så att befälen kan logga in med användarnamn och lösenord. Kapten har högre behörighet än de övriga och kan till exempel lägga in en ny användare.

Genom koppling till GPS förs positionsangivelserna in automatiskt, när en notering görs. Via standarden NMEA, National Marine Electronics Association, kopplas sensorer in som anger hastighet, kurs, vindstyrka och vindriktning.

Om man råkar skriva fel i loggboken går det att göra en korrektionsmarkering och skriva ny text en gång. Sedan är systemet stängt och det går inte att ändra i det som redan skrivits. Tidigare inskrivna uppgifter är skrivskyddade och kan inte ändras.

Det finns flera backuper för att man inte ska förlora data om något händer. På *Fure Ferder*, *Fure Nord* och *Fure Fladen* sker en backup till land var fjärde timme. Den går då till Furetanks rederikontor.

Dessutom sitter en usb-sticka på fartygets server. Denna sticka får en backup var tionde minut. Det är den som befälhavaren tar med sig om man måste lämna fartyget, lite mindre skrymmande än om man måste ta med sig fysiska loggböcker.

Till fördelarna hör också att man kan göra obegränsat med noteringar i Mariner's Log. Inga böcker behövs som ska produceras och bäras ombord och som kan ta slut.

Nytt id för varje uppdrag

Grunden i den digitala loggboken är rese-sammansättningen, voyage report, där det bland annat registreras från och till vilka hamnar man går. Så fort man får ett uppdrag läggs ett rese-id in. Detta rese-id finns sedan med vid varje notering i skeppsdagboken.

Vill man kan man sedan skriva ut alla loggar på en resa i en reserapport. Till skillnad från när man är tvungen att scanna en fysisk loggbok och mejla en

stor pdf, kan man i det nya systemet ta ut alla data snabbt i en liten pdf som är lättare att mejla.

Var fjärde timme får alltså rederiet in loggböckerna automatiskt, men detta är i systemet Mariner's Log som inte är kompatibelt med andra system i land. Furetank önskar nu att systemen ska anpassas, så att man undviker dubbelarbete där personal i land knappar in uppgifter som redan registrerats ombord.

– En förbättring vore att få en koppling mot befraktningens program, säger Lars Croy.

Patrik Pipping är vd för Kavenga AB och säger att man inte är där ännu.

– Visionen är att integrera Mariner's Log med andra system, men det blir i så fall en unik koppling till varje system, där vi bygger upp ett gränssnitt som passar. Vi har inte fått det uppdraget ännu, säger han.

En annan utveckling som Lars Croy kan se är att andra pappersloggböcker ombord digitaliseras, som till exempel maskindagboken.

När Mariner's Log infördes på *Fure Nord* fördes pappersloggböcker parallellt under två månader, sedan var systemet klart att använda fullt ut. Tre vettingsinspektioner från oljebolaget har genomförts under tiden man använt Mariner's Log, och det har inte funnits något att anmärka på.

Furetank har sina fartyg flaggade i Färöarna, och de och Danmark är de första flaggstaterna som godkänt Mariner's Log. I juli godkände Transportstyrelsen elektroniska loggböcker för svenskflaggade fartyg. **A O**

Tankern *Fure Nord* var det första fartyget med Mariner's Log, den digitala loggboken. Foto Furetank





Aktiviteter i Sjöfartsmontern

B05:02 • Svenska Mässan i Göteborg

Fredag 25 september 9–19

- 11.00 Sveriges Maritima Index**
Lennart Fougelberg Breakwater Publishing presenterar årets utgåva av skeppslistan *Sveriges Maritima Index*.
- 12.00 Vikingars visdomsord**
Gunilla Andermo Näsström presenterar sin nyttgivna bok.
- 13.00 I vikingars kölvatten – med s/y Nereia i fjordarnas rike**
Magnus Schmidt har utmanat vädergudarna med seglingar längs norska kusten och Skottland. Han berättar med storslagna bilder och text om Fjordarnas Rike. Breakwater Publishing.
- 14.00 Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek**
Per Anders Lundström informerar om Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek (SMB).
- 15.00 Gripsholm – en kärlekshistoria**
Ett samtal mellan tidigare SAL-seglaren Rune Dahlstrand och regissör Martin Jönsson om filmen med samma namn. Samtalsledare Berit Blomqvist.
- 16.00 Landgång, en publiksuccé**
Antikrundans programledare Anne Lundberg berättar om upplevelser ombord under den populära SVT-serien Landgång.
- 17.00 Svensk Sjöfartshistoria – I storm och stiltje**
Anders Lindström och Gert Malmberg presenterar den nya upplagan av *Svensk Sjöfartshistoria – I storm och stiltje*. Arrangör Breakwater Publishing.
- 18.00 Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris**
Stiftelsen Sveriges Sjömanshus delar ut årets litteraturpris.

Lördag 26 september 9–18

- 11.00 Ove Allanssons författarskap**
Tomas Abrahamsson, vice ordförande i SEKO och författaren Anders Wällhed samtalar om sjölivets berättare Ove Allanssons stora betydelse som arbetar- och sjöförfattare.
- 12.00 Därför behövs ett varvshistoriskt museum i Göteborg**
Författarinnan Aino Trosell berättar om sitt författarskap och om varför Göteborg behöver ett varvshistoriskt museum.
- 13.00 55 år i sjöfolkets tjänst**
Åke Selander facklig legendar och tidigare biträdande generalsekreterare i ITF, idag i ledningen för det amerikanska sjöfacket, ger hägkomster från ett omväxlande liv runt om i världen.
- 14.00 Kvinnor till sjöss**
Heli Kärkkäinen, forskare och servitris i Finlandstrafiken, berättar om sin forskning om Sjöfarande kvinnors förening och om kvinnor till sjöss.
- 15.00 Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek**
Program med Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek (SMB).
- 16.00 Människor som överlevde M/S Estonia berättar i ny bok**
Överlevaren, riksdagsmannen Kent Härstedt, är på plats och berättar om kampen för överlevnad den hemska natten den 28 september 1994. Pilgrim Förlag, Tallin och Breakwater Publishing.

Söndag 27 september 9–17

- 10.00 Sjömansbiblioteket på Rosenhill**
Bibliotekarie Anna Selme informerar om nyttgiven sjöfartslitteratur.
- 11.00 Svenska Sjömanstatueringar**
Boken *Svenska Sjömanstatueringar* presenteras av Mirja Arnshav, forskningssamordnare vid Statens Maritima Museer.
- 12.00 Amerikafeber. De lämnar sina hem**
Krögaren Leif Mannerström, forskaren Kent Olsson och Sjöfartsmuseets Göran Fors samtalar om Svenska Amerika Liniens historia och om livet ombord i Amerikabåtarna. Bakgrunden är att det i år är 100 år sedan Svenska Amerika Linien inledde sin trafik från Göteborg.
- 13.00 Kommandobryggan**
Mats Pilhem, tidigare kommunalråd i Göteborg, talar om sin uppskattade och välbesökta hemsida *Kommandobryggan*.
- 14.00 Ubåtskränkningarna. Vem var här och varför?**
Frågorna besvarar av den pensionerade Kommendören av 1. Graden Nils-Ove Jansson och baseras på hans bok *Omöjlig ubåt*. Jansson gör också jämförelser med dagens ubåtskränkningarna.
- 15.00 Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek**
Program med Gustav von Hofsten.

VÄLKOMNA!

Sjöfartens Kultursällskap samt medarrangörer:

SEKO, Sjöfartsverket,
Sjöbefälsföreningen, Katarina
Sjöfartsklubb, Breakwater Publishing,
Stiftelsen Sveriges Sjömanshus samt
Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek.

Sjöfartens
Kultursällskap



ORD OMBORD

Att göra en ordbok underhållande är en konst, som Torbjörn Dalnäs lyckats med. I inledningen ges en målande beskrivning av hur sjöfartens facktermer blivit en del av gemene mans språk, ofta utan att de som använder termerna är medvetna om det. Detta har i sin tur grundlagt en del anekdoter. Kanske mest känd är volontären i Göteborg som på sin första arbetsdag av redaktionschefen strängt fick veta att "det är bara fartyg som går av stapeln"! Mindre känt är bokens citat av en sjömanspräst: "Fartygsdopet är inget dop, och det riktiga dopet är ingen namngivning." Med andra ord är det bara fartyg som döps **till** något. (Den som tvivlar kan bevista vilket spädbarnsdop som helst och höra att prästen inte nämner prepositionen "till".)

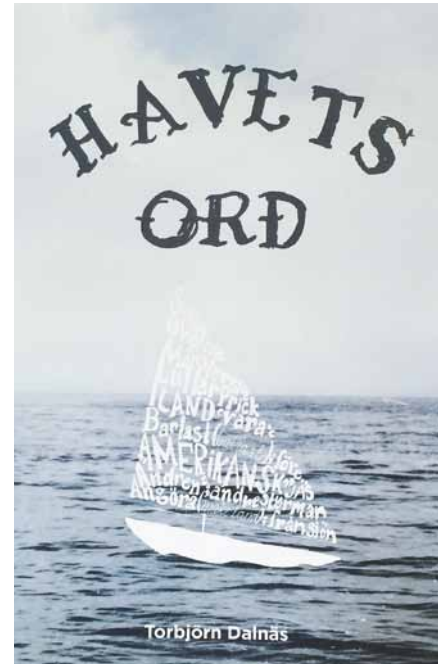
En nyhet för anmälaren var bakgrunden till Pompejus klassiska "navigare necesse est, vivere non est necesse" (att segla är nödvändigt, att leva är inte nöd-

Torbjörn Dalnäs: Havets ord.
Breakwater Publishing. Ca-pris 195:-.

vändigt). Det var inte alls den kärleksförklaring till sjölivet som efterkommande gärna tolkat det som. Det var en sträng order till flottan att gå till sjöss, trots den hårda storm som just brutit ut.

Varifrån kommer "sjanghaja"?

En liten anmärkning kan göras för ordet "sjanghaja": Författaren presenterar tre olika teorier om ordets uppkomst, varav en ska ha sitt ursprung i Shanghai: Amerikanska skeppares okonventionella metoder att värva besättningar till "tea clippers". Det är naturligtvis möjligt, men för några år sedan gjordes i Sjöbefäl ett reportage från Shanghai, där reportern konstaterade att han inte träffat på en enda person i staden som kände till uttrycket sjanghaja! **BL**



Sjömanskyrkan Stockholm

Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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

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



UNIK MÖJLIGHET ATT VARA MED FRÅN STARTEN AV ETT NYTT SVENSKT FÄRJEREDERI

Nordic HSC AB är ett nystartat svenskt entreprenörsdrivet färjerederi som har köpt HSC Express (InCat 91m). Fartyget kommer att levereras under oktober månad 2015. Idag trafikerar HSC Express irländskasjön för P&O mellan Larne och Troon fram till 30 september.

Nordic HSC AB kommer att bedriva time-charterverksamhet och HSC Express kommer initialt att chartas av Gotlandsbåten för deras sommartrafik till Gotland från 2016.

Då rederiet är nystartat finns det för rätt personer möjlighet att vara med och påverka och bygga verksamheten.

Vi söker nu omgående för heltidstjänstgöring en teknikchef och en befälhavare som kan tillsammans vår ledning vara med vid leveransen och sedan ta hand om fartyget under uppbyggnaden och seglation.

Vi kommer sedan att löpande inför säsongen 2016 rekrytera ytterligare befälhavare, teknisk chef, överstyrmän och övrig ombordpersonal.

NORDIC
HSC

Kontaktperson Lars Meijer
Tel: 0735 16 87 70
E-mail: lm@nordichsc.com

Värdig återinvigning

Regnet hängde i luften. Prognoserna hade rentav varnat för kraftiga skurar. Men vädrets makter var nådiga när konstnären Lars Kleens minnesmärke över Sveriges krigsseglare återinvigdes på Lilla Bommen i Göteborg på nationaldagen den 6 juni. *TEXT OCH FOTO TORBJÖRN DALNÄS*

GÖTEBORG JUNI 2015

Väderläget erinrade om den ursprungliga invigningen på Stenpiren i samma stad den 6 september 1997, inför ett tusental grånande gamla krigssjömän och andra honoratiore. Höstrusk rådde, men som genom ett under höll sig vädret i styr under hela ceremonin. Först när allt var undanstökat öppnade sig himlens portar på vid gavel.

Minnesmärket är tillägnat sjömännen på svenska fartyg under andra världskriget, liksom de många tusen svenska sjömän som under krigsåren seglade på allierade fartyg. Sammantaget omkring 2 000 av dem beräknas ha omkommit till följd av kriget. Minnesmärket ingick, tillsammans med en personlig minneshandling till de kvarlevande, i ett uppdrag som regeringen 1996 gav åt Sjöfartsverket, dåvarande Handelsflottans kultur- och fritidsråd och Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Sjöfartens och sjömannens organisationer ställde upp som en man bakom projektet.

Härom året behövde Stenpiren stivas om som led i stadsplaneringen av Södra Älvstranden. Därmed blev det nödvändigt att finna en ny plats för minnesmärket. Valet föll på en upphöjd rundel framför stolta barken *Viking*, som vid återinvigningen hälsade de flera hundra deltagarna välkomna med stor flaggning över topp.

Vid kaj sedan kriget

Viking själv tillbringade större delen av andra världskriget vid kaj i dåvarande hemmahamnen Mariehamn. Men 1944 bogserades hon till Stockholm för att tjäna som flytande spannmålssilo för Svenska Livsmedelskommissionen – även det ett minne från kriget. Sedan 1951 njuter hon sitt otium som självklar göteborgsk ikon; inledningsvis som sjömansskola och numera som hotell- och konferensanläggning.

Programmet på Lilla Bommen inleddes med ett brett potpurri av salta sånger, framförda av Flottans Mäns sängkör. Samtidigt bjöd blivande sjöcockar från Ester Mosessons gymnasium på varmkorv.



Landshövding Lars Bäckström avtäckar minnesmärkets informationsplatta.



Plaketten påminner om de uppemot 2 000 sjömän som stupade på sin post under kriget.

Ceremonin arrangerades av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, vars chef Christer Nordling berättade att minnesmärkets resa från Stenpiren till Lilla Bommen inte är riktigt avslutad. Vid utplacering på platsen dagen före återinvigningen skadades minnesmärket. Det måste nu återställas i sitt ursprungliga skick.

Mångåriga sjömansprästen i Kapstaden, San Pedro och Göteborg, Krister I:son Lundin, höll korum på Stenpiren 1997. Nu lämnade han över den stafettpippen till sin efterträdare Ib Pihlblad.

Sedan invigningen på Stenpiren 1997 har flertalet då kvarlevande krigssjömän hunnit segla in i den sista hamnen. Den förmodligen ende krigsseglaren bland deltagarna på Lilla Bommen var 97-åriga Rune Dahlstrand, som i fem år tjänstgjorde på Svenska Amerika Liniens *M/S Gripsholm*. I likhet med rederikollegan *S/S Drottningholm* korsade hon världshaven för att i Röda Korsets tjänst utväxla krigsfångar, sårade och diplomater. Rune berättade att tyskarna brukade kalla fartyget "spökskeppet", medan amerikanerna talade om "barmhärtighetens fartyg". Han mindes de utväxlades tillstånd:

– Många var blinda, andra saknade armar eller ben.

I september 1944 kom *Gripsholm* och Rune tillfälligt hem till Göteborg, men redan efter två dygn bar det ut igen. Därefter skulle det dröja ytterligare två och ett halvt år innan Rune kunde mönstra av.

Två dagar före ceremonin på Lilla Bommen visade SVT den timslånga dokumentärfilmen "*Gripsholm – en kärlekshistoria*" om Rune Dahlstrand och hans tillvaro till sjöss under kriget. Den kommer att nå slutna fartyg via Sjömansservices TV-tjänst på dvd-skivor. 2011 kom boken "Lev din dröm" om Rune, författad av Emma Svensdotter. Den finns i Sjömansbibliotekets utbud.

"Fredsseglare" bättre benämning

Landshövdingen i Västra Götalands län, Lars Bäckström, stod för återinvigningen av minnesmärket och invigning av en ny tvåspråkig informationsplatta. Han pekade på sjömännens fredliga roll under kriget och ville kalla dem fredsseglare.

För dagens handelsflotta talade Pia Berglund, vd för Svensk Sjöfart, Carl-Johan Hagman, vd i Stena Line, samt Jörgen Lorén, befälhavare i *Stena Danica* och förste vice ordförande i Sjöbefälsföreningen. Alla tre drog paralleller mellan kriget och nuet, då handelsfartyg räddar livet på nöd-

ställda båtflyktingar. De betonade också Sveriges behov av sin handelsflotta, som är en framtidsbransch. Jörgen mindes sin tid som ung sjöman, då han mötte sjöbröder som hade varit ute under kriget. Många av dem var märkta på olika sätt av det de hade varit med om.

Avslutningsvis tog sig deltagarna an en mäktig konvoj av prinsessstårtor i fartygsform. Samtidigt underhöll 32-åriga göteborgska sånggruppen Kal (Malte Krook, Bosse Andersson och Christer Larsson) med ett halvdussin salta visor, däribland Stuveriarbetarvalsens, göteborgaren Lasse

Dahlquists hyllning till Nordens storhamn. Kal avrundade med en känd sjömansvisa av okänd författare:

Adjö, farväl! För sista gång
Jag avsked från dig tar.
Nu må jag resa bort från dig,
Och du må stanna kvar.

Nu svajar skeppet ifrån land
Och det med största hast,
Och rodret tager timmerman.
Adjö för sista gången!

T D



Redarbasen Pia Berglund flankerad av Stena Lines Carl-Johan Hagman och Sjöbefälsföreningens Jörgen Lorén.



Sjömanshusstiftelsens Christer Nordling, krigsseglaren Rune Dahlstrand och Göteborgs sjömanspräst Ib Pihlblad.

Konsekvens av foc utreds i Australien

Australiens regering har beslutat tillsätta en utredning om bekvämlighetsflaggade fartyg. Bakgrunden är tre dödsfall i Panamaflaggade kollastaren *Sage Sagittarius*. Två av dem inträffade på australiskt vatten och undersöks av en domstol i Sydney. Denna har redan konstaterat att vapenförsäljning förekom ombord och att hot och misshandel mot besättningen var utbredd.

De nationella facken och ITF välkomnar beslutet.

– Redan 1992 skrev Australiens parlament rapporten "Ships of Shame", och inte mycket verkar ha hänt sedan dess, säger ITF-koordinatör Dean Summers.

Sjöfacken påpekar också att utredningen är viktig också mot bakgrund av den nya australiska regeringens planer på att släppa kustsjöfarten fri för utlandsflaggade fartyg med få eller inga australier ombord.

– Det skulle försämla arbetsförhållandena i australiska vatten och innebära att ett vittomspännande reformpaket som den förra regeringen beslöt för tre år sedan slogs sönder. Vill regeringen göra "ships of shame" till ett normaltillstånd i stället för ett extremt undantag? undrar Dean Summers.

(TELEGRAPH)

Allt fler varningar mot för små besättningar

Nautilus International samarbetar med Projekt Horizon i nya undersökningar om olika vaktscemans effekter på vaktgående befäls trötthet. Bitr generalsekreterare Marcel van den Broek säger att den nationella lagstiftningen har skärpts, och fler och fler redare får upp ögonen för att den internationella minimibemanningen är alltför låg. De ser att fartygen blir säkrare och därmed effektivare, om de framförs av utvilade sjömän.

Även befraktare, försäkringsbolag och bemanningsbolagens organisation Intermanager ansluter sig till de som kräver att minimibemanningen korrigeras uppåt. Det gäller särskilt inom tanksjöfarten.

– Dessa tidigare beslutade minimibemanningsregler passar inte på dagens sjöfartsmarknad, säger Intermanagers president Gerardo Borromeo. Ett exempel: En VLCC som anlöper sju hamnar om året ska ha minst 18 man ombord, medan en mindre kemtanker som anlöper mer än 100 hamnar under samma tid tillåts ha bara 12 man.

Intermanager planerar att kontakta industrins ägare för diskussioner om hur man ska uppnå rimliga och säkra bemanningsnivåer, mot bakgrund av miljö, administrativ arbetsbörda och trötthetsfaktorer. Pappershanteringen måste minska för att lindra den administrativa bördan. Undersökningar visar att byråkratin är en hämmande faktor för rekryteringen till sjöbefälsyrkena. Situationen måste förbättras både för dagens och morgondagens sjömän. (TELEGRAPH)

Färjesäkerheten för låg i inlandssjöfart

– Under de senaste 15 åren har IMO varit proaktiv i arbetet med att förbättra säkerheten i stora kryssningsfartyg. Tyvärr kan inte detsamma sägas om säkerheten i inrikes passagerartrafik. Bara under de senaste 18 månaderna har mer än 1 000 människor omkommit i 20 olyckor.

Det konstaterade IMO:s generalsekreterare Koji Sekimizu vid invigningen av IMO:s säkerhetskommitté MSC:s möte i juni. Dagen före invigningen kapsejsade kinesiska *Eastern Star* i hårt väder i Yangtse-floden, och 444 människor omkom.

Brittisk-holländska Nautilus seniorsekreterare Allan Graveson påpekar att Solas och andra internationella standarder inte gäller i inrikes sjöfart.

– Det är hög tid att ändra på detta, anser Graveson.

Sekimizu påpekade i sitt inledningstal att ansvaret för säkerheten i inrikes färjor delas mellan ländernas regeringar och branschen. Nuvarande oacceptabla nivå av olyckor och incidenter kan minska avsevärt med adekvata lagar och regler, som utarbetas och implementeras effektivt.

Allan Graveson välkomnade uttalandet men påpekade också det stora ansvaret hos berörda flaggstater. (TELEGRAPH)

Protester mot "tredje kategori" ombord

Planer har väckts inom IMO på att införa en tredje kategori ombordvarande, personer som alltså varken är besättning eller passagerare. Det gäller främst "industripersonal" till offshoreverksamhet, vars arbetsuppgifter inte är förlagda ombord i fartyget.

Dessa personer har goda kunskaper om fartyget och dess säkerhetsutrustning, framhålls det. De kommer också att få relevant säkerhetsutrustning tilldelad.

Men planerna har väckt allvarliga farhågor på bland annat befälsfacket Nautilus styrelsemöte i juni. Seniorsekreterare Allan Graveson anser att "industripersonalen" bör ha samma säkerhetsnivå som passagerare.

– Det skulle vara ett farligt prejudikat att lägga till en tredje personkategori i Solas, sa Graveson.

Bitr generalsekreterare Marcel van den Broek ansåg att förslaget underminerar sjöarbetskonventionen MLC.

– Det kan öppna dörren för tveklaktiga flaggstater att skapa vilda-västern-situationer, sa han. Det vore som att öppna Pandoras ask.

– Det har redan varit allvarliga olyckor i leveransfartyg till vindkraftverk, tillade styrelseledamoten Jessica Tyson. Problemet måste uppmärksammas.

Styrelseledamoten Henk Eijkenaar tillfogade att begreppet "industripersonal" skulle kunna användas på alla möjliga fartyg inom offshore som kabelläggare och konstruktionsbåtar.

Ett par länder som Frankrike och Argentina har också uttryckt tvivel i frågan. Förslaget kommer därför knappast att aktualiseras på flera år. (TELEGRAPH)

Färjerederi anklagas för "piratattack"

Franska fackförbund fördömer en militärliknande aktion av ledningen för rederiet Brittany Ferries. De gjorde en raid mot färjan *Mont St Michel*, som hade ockuperats av strejkande hamnarbetare som krävde en 5-procentig lönehöjning. Rederiet kallade ockupationen "gisslantagande" och "utpressning", som orsakade dem väldiga kostnader.

Hamnarbetarna och sjöfacken kräver en utredning av aktionen, som de kallar en form av piratattack. De ifrågasätter också hur den rimmar med hamnens säkerhetsregler och hur färjan kunde gå från Ouistreham till Roscoff, när större delen av besättningen inte var ombord. Rederiet har tidigare misslyckats med att stämma 16 sjömän efter en strejk. (TELEGRAPH)

Förfalskade protokoll över säkerhetsövningar

Brittiska haverikommissionen MAIB riktar skarp kritik mot Panamaflaggade torrlastaren *Nagato Reefer*, bemannat av japanska Kyokuyo. Efter en livbåtsövning hade en livbåt lossnat från sina dävertar och fallit till däcked nedanför, varvid en båtsman skadats, lyckligtvis inte allvarligt.

Kustbevakningen MCA hade tidigare beordrat en detaljerad hamnstatsinspektion. De hade redan vid en preliminär kontroll observerat låg kompetens hos besättningen, bristfälligt underhåll av säkerhetsutrustningen och systematiska brister i fartygets SMS.

MAIB kritiserar den exceptionellt dåliga säkerhetskulturen ombord. De konstaterar brister i kommunikationen i besättningen, som bestod av koreaner och filippiner. Det bidrog till felaktig hantering av livbåten så att den lossnade. Protokoll över säkerhetsövningar och underhållsprotokoll var förfalskade. Bland annat stod det ett par veckor före olyckan att sänkningshjulet kollats månatligen och var i gott skick. I verkligheten var de rörliga delarna smutsiga och övermålade, och kablarna var trasiga. Något underhåll hade knappast gjorts på ett år. (TELEGRAPH)

Missad SMS-procedur tog tre sjömäns liv

Två filippinska matrosar och den tyske överstyrmannen omkom under lossning av timmer i den engelska hamnen Goole i fjol. Filippinarna kollapsade efter att ha gått ner för att hämta presenningar, och överstyrmannen kollapsade när han skulle komma till de andras hjälp. En annan matros och två hamnarbetare försökte hjälpa de tre första men fick andningsproblem, trots att två av dem hade skyddsutrustning.

Tester visade på högst 6 procent syrehalt i det slutna lastutrymmet. Utredningen visade att besättningen kände till riskerna med timmerlast i slutna utrymmen. Fartygets SMS sa klart att luften skulle kontrolleras, innan man gick in i sådana. Hade detta följts, skulle olyckan ha förhindrats. (TELEGRAPH)

Barlastkonvention drar ut på tiden för länge

IMO:s generalsekreterare Koji Sekimizu kritiserar den alltför långa processen att införa barlastkonventionen Ballast Water Management (BWM). Kritiken riktar sig både till medlemsländernas regeringar, som inte ratificerat den och till rederierna, som inte trycker på regeringarna.

Sedan oktober i fjol har bara ytterligare två länder ratificerat BWM. De 44 länderna representerar 32,8 procent av världshandelsflottans tonnage, men det krävs 35 procent för att den ska träda i kraft.

Problemet som oroar många redare är de striktare reglerna i USA:s farvatten, som uppfylls av bara en minoritet av tillverkarna av barlastsystem. Om BWM träder i kraft kan redarna tvingas lägga ner stora summor på system som sen i alla fall måste bytas ut. Sekimizu har replikerat att IMO har sagt sig ha en pragmatisk syn på implementeringen för de fartyg som finns i dag. Men först måste konventionen träda i kraft.

Även Nautilus seniorsekreterare Allan Graveson anser att branschen borde agerat kraftfullare för att få fram nödvändig utrustning. I så fall hade de inte stått inför sitt nuvarande dilemma. (TELEGRAPH)

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.

Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan www.sjobefalsforeningen.se eller beställas från föreningens kansli.

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

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



TORREVIEJA

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

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

*15 april-30 sep



IDRE

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

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

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



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

Weekend 2 nätter
Dygn söndag–torsdag
Vecka max 7 nätter

Rabatt	Ej rabatt
500 kr	750 kr
300 kr	500 kr
1 200 kr	2 000 kr

Rabatten erhålls 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 som ändrat adress. (Observera dock specialadressen för stug- och lägenhetsuthyrning längst upp på denna sida.) Sådan post läses samma dag eller nästkommande vardag och vidarebefordras till berörd handläggare.

Vill du komma med på sändlistan

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

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

Verkställande direktör
Mats Jäderland
–0733-81 42 66
Vice verkställande direktör
Hans-Dieter Grahl

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör
Hans-Dieter Grahl
–08-598 99 478
Vice verkställande direktör
Mats Jäderland

Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss – 08-598 99 109
Mats Johansson – 08-598 99 092
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

Medlemservice & Administration

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

Human Resources

Charlotte Lindberg – 08-598 99 111
Margaretha Norling – 08-598 99 161
Caroline Sjöblom – 010-510 06 32

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-598 99 149
Mariette Grankull – 08-598 99 030
Sherly Joseph – 08-598 99 031
Madelaine Edlund – 08-598 99 112 (tj)
Elaine Estrela Lokka – 08-598 99 061

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.
Telefon 08-598 99 085

Telefax 08-651 08 48
E-post sbf@ledarna.se

Internetadress
www.sjobefalsforeningen.se
Bankgiro 332-1478
Expeditionstid 8.00–16.10

Expeditionen i Göteborg

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

Rederi tvingas betala änka miljonskadestånd

Storbritanniens högsta domstol fastslår att det var fel av ett rederi att vägra betala änkan till ett drunknat sjöbefäl ett skadestånd på 260 000 dollar (2,15 miljoner kronor). Rederiets vägran motiverades med att de ansåg att det rörde sig om ett självmord.

Det befäl det gällde var tekniske chefen Renford Braganza, som försvann mitt i Atlanten i maj 2009 under tjänstgöring i BP:s oljetanker *British Utility*. En intern utredning inom BP, som skulle undersöka behovet av höjd säkerhet med anledning av försvinnandet, drog slutsatsen att Braganza medvetet hoppat över bord. Men det fanns inget självmordsbrev, inga tecken på självmordstankar, hård personlig eller ekonomisk press, depressiv personlighet eller andra psykiska problem. Hans arbetskollaborer kände ingen oro för honom i detta avseende. Slutligen konstaterade högsta domstolen att Braganza varit katolik och därmed ansåg att självmord var en moralisk synd.

– Domslutet är sensibelt och övertygande, anser befälsfacket Nautilus chefsjurist Charles Boyle. Det är starkt av fru Braganza att orka driva fallet.

Två underrätter hade kommit till skilda domslut. Även högsta domstolen var oenig med röstsiffrorna 3-2. (TELEGRAPH)

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

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.

Sjökaptenensring



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

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

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

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

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

Sjöingenjörarring och sjökaptenensring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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

Propellersmycke

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



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

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

FESTLIGHET I VINTERTID	MAKTFULLKOMLIG	↓	SPETS		←										
DRIVFJÄDRAR	HOSTA UPP	↳			HUR SA?										
PLANTERING	REKRYT	↳			KINASTAD										
BARNMAT			VASSBÅT		MITT I SKEPNAD	HINNA	ÅTDRAGEN	ROTTJOBDET	↓	SKÅDISPACINO	GER RÄTT TILL UPPFÄRD	↓	FORSKAR PRESIDENT 1969-1974	SPILLET	↓
HÖRS I STÖVELLAND			▼												
BOSKAP			PÅ GOTT HUMÖR 4 ON					BEVIS PÅ OSKULD OMODERN							
ÄR VISSA ZONER OLYCKA 1994					↓	LOGI BRASA				MULDER I ARKIV X FILTER				UPPHETSÅDE	↓
															↓
PRIMADONNORNAS	SKÅMTECKNARE DRYCKEN			ORGAN	LEVER I VÄST GAMMAT										
					↳			HÖGSTA KREDITBETYGET	LJUST			↓	UNGDOM		OXUDE 91-15
INTE NI SKISSEN PÅ TEXTEN			ICKE URAN		RÖRELSEN FÖR SPORTFISKAREN	KORT ELVA		LANDSKAP		RADIO TELEVISION ESPANOLA FÖRST					UPPREPNING
			▼			↳							HAR SIN SKUTA SKRUVÅDE		
GNODDE		↓	SON SKYNDSAM		AVSKALAT AMMA							HAVE-RIST EJ NÄMND			
LADE PÅ FINFÖRDELAT								KAN SKRINNARE ÅKA I HÅTSKT						BOHUSKULLA	
FRISTÅENDE BÅNK	ÄR VAN VID VÄRME TECKENSYSTEM		▼							VIETNAMBO KASKELOT					GARNITYR
					VANTRIVSEL FÖRSTA & SISTA									BRYTER ATLE	
ÖVERRASKNINGAR STIG						VILLRÄDIGA		TRIVS VID VATTEN	↓	SOLNLAG TILL VARDAGS					↳
			ÄR I KRITISKT YTTRE LÅGE	↳										@ I MANCHESTER	

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Septemberkrysset".
Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 22/9 2015. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

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 MÖLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

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

FLOATEL ENDURANCE

Micael Larsson
e-post sbfendurance@gmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Robert Wallroth
e-post sbfsuperior@gmail.com

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDVIVIS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

**Hjälp oss
att rädda dig.**

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



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 99 121, Fax 08-651 08 48
E-post SMBF-Ekonomi@ledarna.se Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

– man är medlem även i Ledarna. Detta alternativ är det naturliga för sjöbefäl eller annan chef inom sjöfarten med svensk arbetsgivare och som är bosatt i Sverige eller annat EU/EES-land. Som aktiv medlem har man självfallet fullständiga medlemsrättigheter som stöd gentemot motparten, rösträtt och valbarhet till kongress, rätt att teckna förmånliga försäkringar genom Ledarna, söka medlemslån m m. Avgift fr 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 medlem i Sjöbefälsföreningen. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Man har rätt att teckna försäkringar genom Ledarna. Ingen medlemsavgift erläggs.

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Inbetalningskort

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namn-teckning

POSTTIDNING B
Avs
Sjöbefälen
Box 12100
102 23 STOCKHOLM



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

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



Svart ryggsäck

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



Svart mössa

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

Svart Keps

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

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