

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 6 OKTOBER 2012 ÄRGÅNG 1

FÖRSTA ORDINARIE KONGRESSEN
valde ny ordförande

DANSKT SJÖBEFÄLSFACK
stämmer danska staten

NY VD ANSTÄLLD I SBF
Profvsförhandlare tar över



Tack för förtroendet – men återkoppling efterlyses!

OKTOBER

Det är med stor ödmjukhet jag tackar för det förtroende Sjöbefälsföreningens medlemmar vid vår första gemensamma kongress givit mig att bli ordförande. Jag hoppas att jag kan uppfylla medlemmarnas, styrelsens och kongressens förväntningar.

För er som inte känner mig är jag 49 år, började till sjöss 1980, maskinbefäl sedan 1986, och sedan 2010 arbetar jag som teknisk chef i Wallenius. Tidigare var jag i ACL, de sista 10 åren som chief. Under 1990-talet arbetade jag flera år som inspektör och med införande av ISM-koden.

En ordinarie kongress innebär per automatik större eller mindre förändringar i styrelsens sammansättning. Vi välkomnar Claes Eriksson, Johan Juhlin, Håkan Mannbrink och Monica Rönnqvist till den nya styrelsen!

Hoppas på samförstånd

Kongressen hölls i Saltsjöbaden, där Saltsjöbadsavtalet undertecknades 1938, ett avtal som ledde till samarbetsvilja och samförstånd mellan arbetsmarknadens parter – "Saltsjöbadsandan".

Den gångna kongressperioden har varit näst intill katastrofal för den svenskflaggade handelsflottan, men de inbjudna gästerna Anders Boman (sedan april 2012 ordförande i Sveriges Redareförening) och Christer Schoug (sedan maj 2012 vd i samma förening) indikerade i sina tal på kongressen respektive kongressmiddagen en önskan att vi åter skall nå "samarbetsvilja och samförstånd", en förhoppning jag delar.

Sjöfartshögskolorna i Sverige var inbjudna till kongressen att beskriva sina respektive verksamheter. I Jan Snöbergs och Klas Brännströms anföranden framkom bland annat att de planerar för utbildning av eltekniker och/eller elektroingenjör. Då senaste STCW är helt införd

2017 kommer det att krävas behörighet för de elbefattningar som ingår i säkerhetsbesättningen.

Certifierade kokkar/stuertar

Ett av styrelsens intendenturbefäl frågade skolorna om de har någon plan för utbildning inom intendenturområdet. Klas Brännström från Chalmers sade att det knappast ryms inom Chalmers ramar

tionen MLC 2006 träder ikraft i augusti 2013 måste fartygskokkar/kockstuartar och matlagande stewardar vara certifierade och inneha behörighetsbevis för att få arbeta ombord.

Våra avtal med Almega löper ut vid årsskiftet och avtalen med Sarf en månad senare. För att förbereda inför dessa avtalsrörelser kommer en avtalskonferens att hållas under andra halvan av november. Är det något du tycker att vi skall ändra i avtalen (förutom "högre lön", det finns redan med på listan!), så skicka gärna in ett yrkande till föreningen på sbf@ledarna.se senast 15/11.

En sak som är mycket viktig för att vi i styrelsen skall få återkoppling från er medlemmar är medlemsmötena, de hålls varje vår och höst. Jag skulle verkligen uppskatta om fler kan ta sig tid att komma till dessa möten och berätta för oss vad vi kan göra bättre!

I anslutning till detta vill jag påminna om vår fackliga grundkurs som hålls i Stockholmsområdet 12–14 november, anmälan görs till sbf@ledarna.se.

Slutligen en helt annan sak...

Vår redaktör Benkt Lundgren vill gärna ha synpunkter på tidskriften: utformning, innehåll, vad är bra, vad är dåligt, vad saknas? Hör av er till sjobefalen@ledarna.se.

MATS HÖGBLOM, NYVALD ORDFÖRANDE

"I FRAMTIDEN KANSKE DEN ÅLÄNDSKA UTBILDNINGEN KOMMER ATT FÅ KONKURRENS I SVERIGE!"

för en teknisk högskola, medan Jan Snöberg lovade ta med sig frågan till Linnéuniversitetet och undersöka möjligheter. Så i framtiden kanske den åländska utbildningen kommer att få konkurrens i Sverige! Det kan i anslutning till detta nämnas, att då den nya sjöarbetskonven-

Vakna upp, GT!

Redareföreningens ordförande verkar numera klok nog att sluta puffa för ett svenskt internationellt fartygsregister (se sidan 5). Men det tidigare lobbyarbetet hade tyvärr inverkan på en hel del ledarskribenter. Ännu den 14/9 hade Göteborgs-Tidningen en ledare, som avrundades med en anklagelse mot sjöfacken för att de "tillsammans med regeringen biter sig själva i svansen" genom att motsätta sig ett internationellt register. Vakna upp, GT, och lägg ner den kampanjen! Sjöfacken skäms inte ett dugg för att vi motsätter oss ett register, där möjligen befälhavaren ska vara EU/EES-medborgare men där redaren helt godtyckligt kan välja nationalitet för resten av besättningen.

sjöbefälen Nr 6

- 04** Kongressreportage
Sjöbefälsföreningen har genomfört sin första ordinarie kongress
- 08** Avdrag på lönen
När får arbetsgivare kvitta på den anställdes lön?
- 10** Impact – testning i förväg
Ett projekt som testar säkerhetssystem innan de tas i bruk
- 11** Minska risken vid kollisioner
Anpassning av för och bordläggning minskar skadorna
- 12** Porträtt av intendent
Eva Fröschl gick till sjöss efter 24 år i land
- 13** Inget brott mot fartygssäkerhetslagen
11 passagerare i en fritidsbåt var icke-kommersiell kompasskjuts
- 14** Ny vd anställd i SBF
Proffsförhandlaren Martin Lindeblad övertar högsta posten
- 16** Sen rapport om dödsolycka
Haverikommissionen har för få utredare för att hålla tiden
- 18** Metod att minska svavelhalten
Skrubbnings totala miljöpåverkan ska utvärderas
- 20** Hur ska Bergslagsmalmen fraktas?
Tvist om järnväg eller sjöfart ska användas
- 22** Färöarnas bekvämlighetsregister
Social dumpning eller sysselsättningskapande?
- 24** Träning för rollen som gisslan
Mærsk vill förbereda besättningarna på det värsta
- 25** Kritik mot utrustning på Världssjöfartens dag
Mycket negativt sas om räddningssystemen i passagerarfärjorna

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 1 Utgivningsdag 9 oktober 2012

Ansvarig utgivare Christer Themné
Redaktör Benkt Lundgren, 08-598 99 121
Layout Trydells Tryckeri AB
Adress Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress St Eriksgatan 26
Telefon 08-598 99 085 vx
Telefax 08-651 08 48
E-post sjobefalen@ledarna.se
Bankgiro 332-1478
ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2012
Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 00
info@display-umea.se
Framsidesbild Attack av beväpnade pirater på ett handelsfartyg.
Bilden är en rekonstruktion som gjorts av Citadel Solutions.
TS-kontrollerad upplaga 9 000 ex

MEMLEM AV 

MANUSSTOPP 2012
Nr 7 – 23/10 **Nr 8** – 27/11



– Tji fick ni! sa Jörgen Lorén

När en av de två avgående ordförandena som öppnade SBF:s kongress, Jörgen Lorén, tog till orda, kunde han avslöja vad som sagts på tidigare möten med Nordisk Fartygsbefälkongress. Då hade man sagt att Sverige var det sista nordiska land, där de forna maskinbefäls- och navigatörsförbunden skulle enas i en organisation. Därmed kunde Jörgen komma med den triumferande repliken:

– Tji fick ni! TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

SALTSJÖBADEN SEPTEMBER 2012

Sjöbefälsföreningens första ordinarie kongress avhölls i sirlig miljö på Grand Hotel i Saltsjöbaden i slutet av september. Öppningsanförandena hölls ovanligt nog av två avgående ordföranden, eftersom de båda "gamla" förbundens ordförande Örjan Liljeroth och Jörgen Lorén suttit kvar under övergångsperioden. Antalet gäster från nordiska systerorganisationer

var högre än någonsin tidigare, eftersom medlemsförbunden i både Nordisk Fartygsbefälkongress och Nordiska Maskinbefälsfederationen bjudits in. Och som framgår av Jörgen Loréns triumferande konstaterande, är Sverige inte sist utan tvärtom först i Norden om att bilda ett enat sjöbefälsförbund. I hela det övriga Norden lever uppdelningen av maskin- och nautiskt befäl kvar.

Innan gästerna fick ordet, tog vd Chris-

ter Themnér upp det i särklass allvarigaste inslaget på hela kongressen. En av montrarna i foajén tillhörde en FN-organisation som oftast går under det korta namnet UN Women. Deras sektion i Sverige arbetar med ett projekt för att ta hand om de oerhört många kvinnor i Demokratiska republiken Kongo som under kriget drabbas av ohyggliga massvåldtäkter och annat brutalt våld. Mer än 1 000 kvinnor om dagen våldtas. Ett center har öppnats för att ge de drabbade kvinnorna medicinsk och psykisk hjälp. SBF:s kongresser ger av tradition ett bidrag till behjärtansvärda ändamål, och årets bidrag på 30 000 kronor gick till det nämnda centret. Flera fotbollsspelare i Tyresö FF:s damlag är ambassadörer för UN Women. En av dem, Johanna Frisk, tog emot checken. Emottagandet hälsades med en av många kraftiga applåder under kongressen.

Flera av gästerna från de nordiska grannländerna erkände att det hos dem återstår mycket innan sjöbefälsfacken



kan enas hos dem. Annars var det iögonfallande hur bekymrade befälsfacken är i dessa länder, som svenska redare är så ivriga att flagga över till. Fritz Gantzhorn från Søfartens Ledere i Danmark påpekade att det ökade antalet fartyg under dansk flagg har en baksida: Andelen danska befäl i danska fartyg minskar stadigt.

– Och filippinska, indiska och kinesiska sjömän kommer inte att stärka det maritima klustret i Danmark! sa han. De flyttar inte till oss, de tycker det är för kallt.

Ett annat resultat är att danska ungdomar är föga lockade av sjöbefälsyrket. Gantzhorns kollega från Maskinmestrenes Forening (MMF) Gustav Schmidt Hansen hade med kort varsel tvingats ersätta sin ordförande Per Jørgensen. Denne måste stanna hemma för att ta itu med danska myndigheters planer på en nedskärning av maskinbefälsutbildningen, något som MMF kraftfullt motsätter sig.

Petri Suominen från Finlands Skeppsbe-fälsförbund uttryckte sig raljerande om den stora omflaggningen från svensk till finsk flagg. I många fall har redarna nämligen haft påtagligt svårt att få tag i behö- rligt finskt befäl.

Självkritisk redarrepresentant

När de formella kongressförhandlingarna tog vid, flöt det på tämligen snabbt. Några motsättningar mellan kongressombuden kom knappast alls i dagen, utan motsätt- ningen finns till motparten, redarna. Den



SBF:s nya föreningsstyrelse. Stående fr v Jan Buskas, Mats Höglblom (ordf), Monica Rönnqvist, John Borgman, Johan Juhlin, Jan Häggblom, Sandro Chiesi, Jörgen Lorén (1:e vice ordf), Stig Karlsson, Mikael Johansson (suppleant; ersatte vid fotograferingen 2:e vice ordf Birgitta Carlsson) och vd Christer Themné. Sittande fr v Claes Eriksson, vice vd Hans-Dieter Grahl och Håkan Mannbrink.

skarpaste polemiken härvidlag kom när vd Christer Themné refererade verksam- hetsberättelserna. Där framhölls bland annat redarnas ointresse för att försöka lösa problemet med bemanningskostna- der genom omförhandlingar om TAP- avtalet. I stället har redarna under senare

delen av kongressperioden fokuserat sig på att få igenom ett internationellt fartygs- register i Sverige, trots att de vet att sjö- facken helt avvisar detta och just därför gick med på att 1997 teckna TAP-avtalet.

Därför var säkert kongressdeltagarna intresserade av vad gästen från redarsi-



Ledarnas ordförande Annika Elias uttryckte stor glädje över det enade befälsfacket. Samtidigt var hon orolig över chefsklimatet i Sverige, som enligt henne har världens äldsta chefer.



Redareföreningens ordförande Anders Boman sträckte ut en försonlig hand till facket.



Jörgen Lorén, en av de två ordföranden som öppnade kongressen, kunde göra det med viss triumf.



Två prominenta deltagare på kongressmiddagen var Tyresö FF:s och brasilianska landslagets Elaine Moura och Marta Viera da Silva, den senare ofta kallad världens bästa kvinnliga fotbollsspelare. Foto Stig Karlsson.

dan hade att säga. Det var Anders Boman, därtill ganska nybliven ordförande i Redareföreningen. Han anslog en försiktig och ganska självkritisk ton, där betecknande nog orden "internationellt register" sorgfälligt undveks. En försiktig slutsats är att det finns en vilja hos alla sjöfartens parter att anstränga sig att försöka rädda en svensk handelsflotta och uppträda enligt mot politikerna.

Avtackning med mycket känslor

En huvudpunkt på en ordinarie kongress är valen av presidium och styrelse. Det emotsågs med viss spänning, eftersom båda de "gamla" förbunden lanserat var sin ordförandekandidat. Båda var (och är) mycket kompetenta, men när två organisationer slås ihop måste man välja ett av alternativen. Valresultaten presenteras på sidan 7. Noteras kan att för första gången på mer än 10 år blev en utesglare ordförande. Ända sedan 2001 hade ordförandena i såväl gamla SBF som SFBF hämtats från färjorna.

Mycket känslor kom i dagen under den sista punkten. Örjan Liljeroth och Sonny Andersson kallades till hedersledamöter i föreningen, en aktningvärd utmärkelse som givits åt få medlemmar genom åren. Därtill delades hederstecken ut till de styrelseledamöter och -suppleanter som avgick. Dessa var ganska många, naturligt nog när två organisationer går samman till en. **BL**



Sonny Andersson och Örjan Liljeroth avgick båda med ålderns rätt ur styrelsen. För sina många års styrelsearbete kallades de till föreningens hedersledamöter, den finaste utnämning man kan få inom organisationen.



Johanna Frisk fick som ambassadör för UN Women motta SBF:s bidrag på 30 000 kronor av Christer Themné.

Valresultaten

SBF:s styrelse under kongressperioden 2012-2016:

(I=intendentur, N=nautiker, T=tekniker)

Ordförande Mats Höglom, teknisk chef i Wallenius

1:e vice ordförande Jörgen Lorén, befälhavare i Stena Line

2:e vice ordförande Birgitta Carlsson, biträdande hotellchef i Stena Line

Övriga ledamöter:

John Borgman, Scandlines (T)

Jan Buskas, Finnlines (N)

Sandro Chiesi, Stena Line (T)

Claes Eriksson, ACL (T)

Jan Häggblom, Tallink-Silja (I)

Johan Juhlin, Mærsk-Broströms (N)

Stig Karlsson, Färjerederiet (N)

Håkan Mannbrink, Sthlms Sjötrafik (N)

Monica Rönnqvist, Tallink-Silja (T)

Enligt SBF:s stadgar ingår dessutom föreningens vd automatiskt i styrelsen.

Suppleanter:

Sture Axelsson, NMM Bulk (T)

Erling Borg, Färjerederiet (N)

Nils Dewár, Scandlines (N)

Lars Engqvist, Scandlines (T)

Annelie Hamberg, DG (N)

Torsten Johansson, Styrö (N)

Mikael Johansson, Stena Line (I)

Jan-Erik Karlsson, Wallenius (T)

Bo Lindgren, Stena Line (T)

Tia Lindström, Tallink-Silja (I)

Per Ringbom, Eurovik (N)

Johan Utbult, SMBF Service (T)

Revisorer:

Lars Olov Stéen (auktoriserad)

Per Kilander, Tallink-Silja (T)

Martin Ovin, Färjerederiet (N)

Matz Silling, Tallink-Silja (I)

Revisorssuppleanter:

Linn Haslum Lindgren (auktoriserad)

Martin Axelius, Stena Line (I)

Christer Menfors, Stena Line (N)

Olle Noord, pensionär (T)

Ändra i lagtexten!

Kongressen antog nedanstående uttalande, som skickades till finans- och näringsdepartementet.

Ändra socialförsäkringsbalken och inkomstskattelagen för att rädda sysselsättningen inom sjöfarten!

Kongressen konstaterar med stor oro att utflaggningsstakten ökat de senaste månaderna. Bl.a. Finnlines, Transatlantic och DFDS Seaways har alla flaggat ut fartyg och även färjenäringen har stora lönsamhetsproblem som kan innebära uppläggning av fartyg. För närvarande är fler än 250 sjöbefäl och 350 i manskapbefattning varslade om uppsägning.

Kongressen konstaterar vidare att sysselsättningen för svenskt befäl hittills har kunnat upprätthållas genom att tillämpa det s k internationella avtalet, som bygger på att inkomster från utländska fartyg är skattefria enligt 3 kap 12 § i inkomstskattelagen. Arbetsgivaravgifter har inte heller erlagts i Sverige och ett väl fungerande socialt försäkringsskydd har vuxit fram genom kollektivavtalen och som bygger på att lönerna är lägre, eftersom de är anpassade till att de inte beskattas i Sverige.

Kongressen noterar att på grund av lagändringen i socialförsäkringsbalken att i Sverige bosatta sjömän ska omfattas av de arbetsrelaterade sociala förmånerna, vilket får till följd att socialav-

gifter ska erläggas för dessa, har dock rekryteringen till fartyg på internationaliseringsavtalet upphört och avvecklingen av anställningen för de svenska befäl som idag tjänstgör på internationaliseringsavtalet har påbörjats. Ändringen i socialförsäkringsbalken stänger mycket effektivt arbetsmarknaden för svenska sjömän på utlandsregistrerade fartyg. Det kan också noteras att de inbetalda arbetsgivaravgifterna för dem som arbetar under internationaliseringsavtalet inte ger sjömännen något tillbaka i form av socialt försäkringsskydd eller liknande.

Kongressen noterar vidare att internationaliseringsavtalet är ett mycket viktigt instrument för att skapa arbetstillfällen på den internationella arbetsmarknaden, vilket berör ca. 1 000 svenska sjöbefäl. Även om internationaliseringsavtalet är helt avgörande för möjligheterna att arbeta på utlandsregistrerade fartyg finns vissa begränsningar i nuvarande regelverk som utstänger svenska sjömän från en stor del av den internationella arbetsmarknaden. Det är främst kravet i 3 kap 12 § inkomstskattelagen att tjänstgöringen i huvudsak måste ske på fartyg i oceanfart för att sjömannen ska vara skattebefriad. Oceanfartsbegreppet skapades en gång i tiden av Sjöfartsverket i dess regelverk om sjöbefäls behörighet och fartygs bemanning. Inom skattesystemet användes i stället normalt två

andra begrepp: närfart och fjärrfart.

Oceanfartsbegreppet har visat sig svårtolkat och för många sjömän leder det till stor rättsosäkerhet. En sjöman på ett fartyg som normalt går i oceanfart kan utan egen efterforskning bli skattepliktig för sin inkomst om fartyget tillfälligt gör några resor i europafart.

Kongressen hemställer att det i 2 kap 12 § socialavgiftslagen (2000:980) inför en ny punkt 4 "är skattebefriad enligt 3 kap 12 § inkomstskattelagen och om kollektivavtal som har slutits eller godkänts av central arbetstagarorganisation föreligger".

Det sociala skyddet enligt sjöarbetskonventionen kan uppfyllas antingen genom lagstiftning eller kollektivavtal. Eftersom det kollektivavtalade skyddet enligt internationaliseringsavtalet är fullgott hemställer kongressen även att 6 kap 3 § tillförs ett nytt fjärde stycke: "Arbete ombord i fartyg som omfattas av reglerna i 3 kap 12 § inkomstskattelagen räknas inte som arbete i Sverige om det för arbetet föreligger ett kollektivavtal som slutits eller godkänts av central arbetstagarorganisation".

Kongressen hemställer vidare att regeringen överväger en ändring av 3 kap 12 § inkomstskattelagen på så sätt att "oceanfart" bytes mot "fjärrfart". Detta skulle skapa en större rättstrygghet för svenska sjömän på internationaliseringsavtalet och dessutom skulle detta kunna tillämpas även på fartyg i europafart utanför linjen Hanstholm – Lindesnes. Antalet arbetstillfällen skulle öka markant och Sverige skulle öka sin tjänsteexport med högkvalitativt befäl.

När kan arbetsgivaren kvitta?

”Du har fått för mycket vid en löneutbetalning för ett år sedan. Därför gör vi avdrag på din nästa lön.” Har en arbetsgivare rätt att göra så? Ja, förr i tiden var den rätten nästan ovillkorlig, men så är det inte längre, visar Stig Gustafsson i denna artikel. TEXT STIG GUSTAFSSON

STOCKHOLM SEPTEMBER 2012

Vad händer om en arbetstagare fått för mycket i lön och arbetsgivaren längre fram inser detta och kräver tillbaka det överskjutande beloppet? Detta är en inte helt ovanlig situation i ett anställningsförhållande.

Fram till 1970 hade arbetsgivaren en omfattande rätt till kvittning i lön, om han ansåg sig ha en motfordran på arbetstagar. Det gällde bland annat för mycket utbetald lön. Det kunde vidare röra sig om krav på ersättning för skador på maskiner och verktyg eller för skadestånd för brott mot uppsägningsregler eller brist i redovisning av pengar. Skulderna – verkliga eller påstådda – kunde ligga flera år tillbaka i tiden. I dessa och liknande fall kunde en arbetsgivare i extremfall kvitta bort hela lönen för den anställde – en situation som då och då inträffade, särskilt när en arbetstagare slutade sin anställning. Ofta räckte det med att arbetsgivaren påstod att det fanns en skuld. Arbetsgivaren kunde naturligtvis i efterhand

stämna arbetsgivaren inför domstol på beloppet, men i praktiken förekom det av lättförklarliga skäl (rättegångskostnader m m) mycket sällan.

Krävdes i princip medgivande

1970 fick vi – främst på förslag från de fackliga organisationerna – en lag om kvittning i lön som innebar att arbetsgivarens kvittningsrätt inskränktes betydligt. Enligt denna lag får en arbetsgivare i princip bara använda sig av kvittning, när det finns ett medgivande från arbetstagar. Om arbetstagar återkallat medgivandet får arbetsgivaren inte använda sig av kvittning. När en arbetstagare fått en del av lönen i förskott kan dock arbetsgivaren göra avdrag för detta vid nästa avlöningstillfälle.

Arbetsgivaren har också rätt att kvitta för ersättning för skada som vållats i tjänsten, exempelvis förskingring av anförtrodda medel eller om arbetstagar förstört arbetsgivarens egendom. Här krävs dock inte bara att arbetstagar vållat skadan utan även haft uppsåt, alltså haft för avsikt

att åstadkomma skadan. Har en arbetstagar bara handlat oaksamt finns ingen rätt till kvittning för arbetsgivaren. I samtliga fall får kvittning bara ske mot den del av lönen som ”uppenbart överstiger” vad arbetstagar och hans familj behöver för sin försörjning. Arbetsgivaren måste också i sådana fall inhämta besked från kronofogdemyndigheten om hur stor del av lönen som är skyddad mot kvittning. Ofta innebär detta att kvittning inte kan göras.

Begreppet ”god tro”

Om en arbetsgivare felaktigt betalat ut för hög lön eller missat att göra avdrag för tid då arbetstagar varit sjuk eller frånvarande av annan orsak har arbetsgivaren rätt att kräva tillbaka vad han betalat för mycket. Arbetsgivaren har dock inte rätt till kvittning om arbetstagar i god tro mottagit och förbrukat beloppet. Man tar här hänsyn till arbetstagar. Behov av lön för sin och sin familjs försörjning. Domstolarna utgår från att en arbetstagar lever, som man säger, ”ur hand i mun”.

Med god tro menas att arbetstagar varken insett eller bort inse att betalningen var felaktig. Det kan till exempel vara overtidsersättning för en längre tid, beräkning av sjuklön, semesterlön eller liknande förhållanden som gör att lönebeskedet är svårtolkat för arbetstagar. Därför är det viktigt att arbetsgivaren har klara och tydliga lönebesked, som inte kan ge anledning till feltolkning. Arbetsgivaren får med andra ord kvitta bara om arbetstagar tagit emot beloppet med full insikt om att misstag skett och utan att göra arbetsgivaren uppmärksam på felaktigheten. Om lönebeloppet är så högt att arbetstagar vid en kontroll av lönebeskedet borde ha misstänkt en felaktig betalning anses god tro inte föreligga.

Kravet får inte vara för gammalt

Sammanfattningsvis: Arbetsgivaren kan återkräva för mycket utbetald lön bara om korrigeringskrav sker kort tid efter löneutbetalningen – en eller ett par månader om det handlar om månadslön. När det gäller belopp som ligger längre tillbaka i tiden måste reglerna om kvittning tillämpas och hänsyn tas till god tro hos arbetstagar och att han kan ha förbrukat beloppet. **S G**

Samordnade simulatorer

Sjöfartshögskolan i Göteborg invigde nyligen sitt nya simulatorcentrum. Bakgrunden var inte bara att en del simulatorer behövde uppgraderas – så är det ju hela tiden – utan att man ville samordna de olika typerna för brygga, maskin och lastrum. Sjömanshusstiftelsen har anslagit fem miljoner kronor till satsningen och lika mycket till skolan i Kalmar.

I växande utsträckning används simulatorerna i utbildningen på alla nivåer, även för forskning. **B L**

På en av Chalmers bryggsimulatorer kan man navigera i Antarktis. Foto Benkt Lundgren.



Beredda stämma staten

Søfartens Ledere i Danmark är nu beredd att stämma danska staten inför domstol i frågan om utebliven löne-kompensation för medlemmarna. Innan detta sker får skatteministern dock en chans att ge Søfartens Ledere sitt stöd i den omdiskuterade skattefrågan.

TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

DANMARK SEPTEMBER 2012

I korthet handlar det om hur nettolöne-systemet ska fungera, när det ges skatte-sänkningar till privatpersoner i Danmark. Vid den senaste skattereformen 2010 fick danskarna betydande skattesänkningar, dock inte sjöfolken som omfattas av Dis (Dansk Internationalt Skibsregister).

Sjöfolken ombord på Dis-fartyg får nettolön, vilket är samma lön som de skulle ha fått när skatten hade dragits. Skatten behålls och uppkrävs av arbetsgivaren som ett statligt stöd, i stället för att tillfalla statskassan.

Redarna bryter mot tidigare praxis

Vad sker då för sjöfolken, när arbetstagaren på land får sänkt skatt? Ja, det normala hade varit att nettolönen hade satts upp, då en bruttolön med lägre skatt skulle ha gett högre nettolön. Och denna praxis har också rederierna följt vid tidigare skattereformer. Men vid senaste reformen vägrade arbetsgivarna att följa denna praxis; argumenten från redarhåll har varit de nya strama tiderna på ekonomins område.

Men detta accepterar inte Søfartens Ledere som har stämt ett par rederier, DFDS och Royal Arctic Line, inför domstol för att få en lösning på problemet.

2 000–3 500 mindre varje månad

Det rör sig om ganska mycket pengar för den enskilde ombord på ett Dis-fartyg. För ett befäl med en genomsnittlig lön handlar det om mellan 2 000 och 3 500 danska kronor per månad i utebliven lön. Søfartens Ledere räknar med att medlemmarna under de två aktuella åren – 2010 och 2011 – har förlorat totalt 115 miljoner kronor.

Nu nöjer sig Søfartens Ledere inte med

att bara stämma rederier, förbundet är också berett att dra in staten i rättsapparat. Förbundet har under de senaste åren förgäves försökt att få olika skatteministrar att involvera sig i frågan och ta ansvar för den uteblivna lönekompensationen för sjöfolken. Men ministrarna har hela tiden avvisat att engagera sig i saken och i stället uttalat att detta är en sak för arbetsmarknadens parter att lösa.

Staten garanter enligt grundlagen

Men många och långa förhandlingar mellan Søfartens Ledere och Danmarks

Rederiforening har inte gett något resultat. Därför har Søfartens Ledere beslutat att också dra in skatteministern i frågan; ministern ges först en chans att sätta sig in i frågan och ge förbundet sitt stöd. Om inte detta sker kommer Søfartens Ledere att också stämma staten inför domstol.

–Vi involverar staten i frågan och håller därmed fokus på att Dis och nettolön är en statlig stödordning, som är betald av staten, säger Fritz Ganzhorn, som är direktör i Søfartens Ledere. Uppkrävning och ändring av skatt samt utbetalning och ändring av statligt stöd, kan endast företas av staten. Därför ska staten enligt grundlagen i sista hand garantera att det inte är den enskilde medborgaren – i detta fall de sjöfarande i Dis – som genom en oförändrad nettolön finansierar ett oförändrat statligt stöd till rederierna.

Fritz Ganzhorn hoppas nu – när alla tre parter är involverade i frågan – att man kan komma fram till en konstruktiv lösning på problemet. **C K**



Att testa ny teknik i förväg



Ny och bra teknik har i efterhand inte alltid visat sig vara så bra. *Titanic* var inte osänkbar, radar har bidragit till olyckor istället för att avvärja dem, och larm som går igång för ofta stängs helt enkelt av.

TEXT CLAES HINDENFELT/METRA REPORTAGE ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG MAJ 2012

Projektet Impact, ett svensk-franskt samarbete har arbetat för att ta fram en modell för att utvärdera och kalibrera nya föreslagna system innan de tas i bruk. Fokus ligger på användar/brukarperspektiv och tanken är att modellen på sikt ska bli ett komplement till IMO:s FSA (Formal Safety Assessment). Projektet stöds av Martec, ett internationellt samarbetsorgan för maritim teknik och finansieras av Vinnova i Sverige samt av franska myndigheter.

Faktorn människan (HF) behövs

– Modellen ska hjälpa till att tänka det otänkbara, att kunna förutse idag oförutsägbara konsekvenser av tekniska förändringar och förändringar i lagar. Oftast genomförs en risk- och kostnadsanalys, men man saknar ett bredare perspektiv med systemsyn för att se hur andra delar

av systemet och dess aktörer påverkas, säger Margareta Lützhöft på Chalmers Sjöfart och marin teknik, som medverkat i forskningsgruppen tillsammans med forskare från Armines tekniska högskola i Frankrike och WMU i Malmö.

– Analyser tar heller inte upp HF-faktorer, hur användarna och organisationen runt omkring påverkas av ny teknik, eller vilka effekter det får på miljön. Det är en ny och viktig del i vår modell, betydelsefull för FSA och ett viktigt komplement till formalistiska beräkningar och nyttan i förhållande till kostnaden.

Ordentliga test i förväg

Försök har gjorts med simulatorstudier och expertgrupper, och modellen kan byggas på, beroende på vilka olika resurser och sidokompetenser som finns tillgängliga. En fallstudie har genomförts för att undersöka vilka effekter införandet av

3D-sjökort skulle ha på handelsfartyg. Både expertgrupper och simuleringar gav viktig input för utvecklingen av idén, bland annat att ny teknik bör vara färdigutvecklad och användartestad innan den tas i bruk.

Förutom forskargrupperna har representanter från hela sjöfartsnäringslivet, rederier, fackförbund, Sjöfartsverket och andra myndigheter liksom klassningssällskap och försäkringsbolag. Projektet avslutades i maj, och en slutrapport kommer inom kort. En önskan är att fortsätta arbetet och utveckla modellen ytterligare, och på Armines i Frankrike har man avsatt en doktorandtjänst för att fortsätta granska effekter av förändringar.

Tänka ut det otänkbara

Modellen försöker täcka upp och ta med även de otänkbara effekterna innan ett nytt system eller teknik tas i bruk. Lite som att titta i en kristallkula, därför är det viktigt att ha flera tekniker och parametrar för det.

– Det är enklare att rätta till eventuella felaktigheter, innan ett nytt system tas i bruk och felen tillåtit växa och sprida sig. Samtidigt är det viktigt att komma in tidigt i en förändringsprocess. Då kan man göra oväntade fynd, som att systemet inte är klart för implementering, vilket man kanske trodde, att det finns positiva effekter ingen har tänkt på eller bra saker i det gamla systemet som ska tas med i det nya säger Margareta Lützhöft. **CH**

Rännproblem

Den 4 juni öppnades den nya oljepiren i Gävle hamn. Men inseglingrännan måste muddras, innan den nya oljepiren i praktiken kan komma till nytta. Den har annars kapacitet att ta emot tankfartyg på upp till 100 000 ton jämfört med tidigare 40 000 ton.

Muddringen kommer att kosta 100 miljoner kronor mer än vad piren gjorde. När projektet ska kunna startas är ännu inte klart.

PETER LORIN
Källa Gefle Dagblad

Bordläggning med dubbla plåtar

För att göra fartyg kollisionssäkrare finns flera vägar att gå, bland annat kan för och bordläggning anpassas. Det visar en doktorsavhandling av Per Hogström vid Chalmers.

TEXT AGNETA OLOFSSON

GÖTEBORG MAJ 2012

Per Hogström har siktat in sig på ropaxfartyg, eftersom dessa är extra utsatta. Dels är det många människor ombord, dels går färjorna ofta tvärs över trafikerade farleder. Dessutom har ropaxfärjorna öppna bildäck som, om de blir vattenfyllda, ger kraftigt försämrad stabilitet.

Ett exempel är *Stena Nautica*, som påkördes utanför Varberg på sin rutt från Grenå av ett polskt containerfartyg. Det var dimma, och *Stena Nautica* fick det polska fartygets för in i sidan så att det gick håll. Vatten trängde in, och färjan fick slagsida, men eftersom det var lugnt väder kunde hon bogseras till hamn, och ingen människa kom till skada.

Det är ofta bulben på det påkörande fartyget som ställer till den största fördölsen.

– Den elaka delen av en för är bulben, den fungerar som en ramm, säger Per Hogström.

Det man kan göra är att bygga bulben på så sätt att den vecklar ihop sig vid en kollision. Nackdelen med detta är att fartyget då får en lägre isklass.

Per Hogströms modelleringar visar att en deformierbar för har större påverkan på utgången av en kollision än om det påkörande fartyget minskar sin hastighet från sju till fem knop.

– Då ska man tänka på att sju knop

innebär ungefär dubbelt så mycket rörelseenergi som fem knop.

Bordläggningen viktig

För i dag är mer eller mindre deformerbare. I sin forskning har dock Per Hogström räknat med kollisioner med en stel försektion, för att vara på den säkra sidan.

En annan viktig faktor är det påkörda fartygets bordläggning. Här finns ett par nya koncept. Ett av dem är den tänjbara innerbordläggningen, som undersökts närmare av Ulf Karlsson vid Chalmers.

Den yttre bordläggningen är av vanligt stål, men strax innanför sitter en tunn korrugerad plåt av höghållfast stål. Vid en kollision går den yttre bordläggningen sönder, medan den inre vecklar ut sig och utgör ett vattentätt skal. Den tänjbara konstruktionen är något lättare än konventionell design och även något billigare i produktions- och materialkostnad.

Tyngre och dyrare är den så kallade styrkedesignen. Denna bordläggning består av en yttre och en inre plåt med veckade plåtar emellan. Konstruktionen är som wellpapp, vilket gör den mycket stark, jämfört med varje plåt för sig. Vid en kollision är det det påkörande fartygets för som deformeras i stället.

– Fören tar upp mer energi men har också utrymme för det genom deformationszonen till kollisionsskottet som är vattentätt, säger Per Hogström.

En nackdel med styrkedesignen är att utrymmet mellan yttre och inre bordläggning är svårt att utnyttja. Man kan till exempel inte ha ballastvatten där eftersom sådana tankar måste vara åtkomliga för rostinspektioner. Att ha luckor in till mellanrummet mellan plåtarna skulle ge ytterligare vikt och sämre hållfasthet.

Enligt Per Hogströms modelleringar finns dock fördelar.

– Styrkedesignen ger ett jämnare resultat, medan den korrugerade innerbordläggningen är sämre vid vissa träffpunkter, säger han.

Jämfört med konventionell design ger styrkedesign ett halverat penetrationsdjup vid en kollision in i sidan.

Ännu inte provat till sjöss

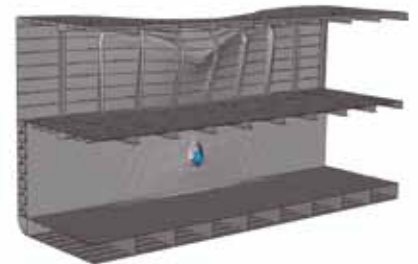
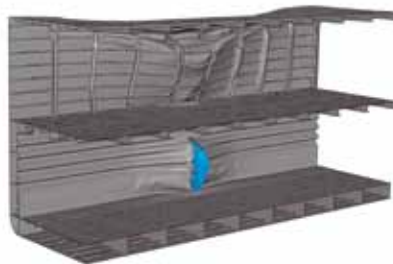
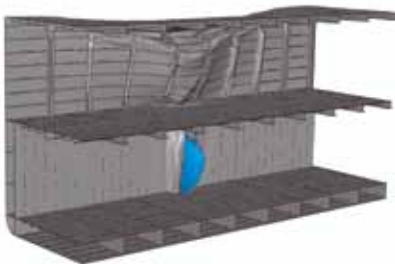
Den tänjbara bordläggningen finns ännu inte på något fartyg, men ett tyskt varv har satsat på att bygga fartyg med styrkedesignad bordläggning. Det är dock så pass nytt att man inte har några erfarenheter av hur det fungerar ute till havs.

Vid en kollision är det flera faktorer än för, bordläggning och hastighet som spelar in. Per Hogströms beräkningar visar att kollisionsvinkeln har betydelse. Han har antagit att 90 grader är den vanligaste vinkeln.

– Vid en vinkel om 45 grader får man ungefär lika stor skada. Den går inte lika djupt men man får en stor reva i stället för ett djupt hål. Antagandet är dock att 90 grader är värst, säger han.

I sin forskning har han för enkelhetens skull inte tagit med det påkörda fartygets rörelser.

– Men det kan flytta sig och rotera i kollisionsogonblicket, särskilt vid flackare vinklar, säger han. **A O**



Så här ser olika bordläggningar ut vid en kollision med en stel för i 90 graders vinkel och en given hastighet. Den till vänster är en konventionell bordläggning, den i mitten är en tänjbar innerbordläggning och den till höger är en styrkedesign av bordläggning. Foto Per Hogström.

Njuter av ledigheten

När Eva Fröschl, intendent i Eckerölinjens *Birka Paradise*, har sina 10-dagarstörnar, har hon 16 timmars arbetsdagar med avbrott bara för måltider. Men det är det värt för fördelen att sedan kunna lämna över till avlösande kollegan.

TEXT OCH FOTO RONNIE HOLMGREN

ÅLANDS HAV MAJ 2012

Eva Fröschl arbetar som intendent ombord på kryssningsfartyget *M/S Birka Paradise*, som avgår dagligen mellan Stockholm och Mariehamn. Även om hon arbetat till sjöss tidigare, så har karriären mestadels varit på land. Efter att först ha arbetat i hotellreception och som konferensvärdinna gick hon till sjöss 1982 på *M/S Sagafjord*, som färdades jorden runt. Efter fyra och ett halvt år till sjöss beslöt hon sig för att gå i land och arbetade bland annat i chefsbefattning på Viking Line och Fonus.

2010 gick hon dock till sjöss igen.

– Jag såg en annons om intendenttjänsten och tyckte att det verkade intressant, säger hon. Samtidigt så kände jag mig färdig med mitt tidigare jobb.

Bättre pensionsvillkor i Finland

Samma år bytte *Birka Paradise* flagg från åländsk till svensk. Det medförde nya avtalsvillkor, vilket gjorde att en del av den tidigare personalen valde att lämna fartyget. För Fröschl hade det ingen avgörande roll när hon sökte tjänsten, däremot minns hon att många som var nära pensionsålder valde att lämna fartyget i samma veva.

– Det var många äldre som var nära pension som valde att lämna och gå till något finskt fartyg istället. Det förstår jag, eftersom de varit inställda på att gå i pension och inte arbeta 10 år till. (se not)

Intendenttjänsten innebär ansvar för all

NOT: Manskap i finländska fartyg har rätt att gå i pension vid 55 års ålder, förutsatt att de har minst 35 års sjötid. För finländska befäl gäller rätt till pension vid 60, om de har minst 30 års sjötid, alltså ett system liknande det svenska ITP-Sjö.

kommersiell verksamhet ombord som restauranger och butiker, och även säkerhetsorganisationen ingår i befattningen.

– Det är svårt att beskriva en vanlig arbetsdag, för det händer alltid så mycket man aldrig har planerat. Det viktigaste är att se till att allt klaffar och att det fungerar maximalt i varje verksamhetsområde. Vi jobbar hela tiden med att erbjuda den bästa kundupplevelsen för våra resenärer men samtidigt skapa en så bra arbetsplats som möjligt för personalen. En del dagar är det mycket praktiskt eller ledningsfrågor, andra dagar tar säkerhetsorganisationen mycket tid. Det är ett väldigt varierande jobb och framför allt ett jätteroligt jobb!

Högt tryck i hamnen

Arbetet ombord på *Birka Paradise* är intensivt med långa arbetsdagar och

intendenttjänsten innebär inget undantag. Det är särskilt högt tryck under tiden då fartyget ligger i hamn i Stockholm. Då ska alla tidigare passagerare av och nya kliva ombord, samtidigt som alla hytterna ska göras i ordning, allt på en väldigt kort tid. Eva berättar vidare:

– Jag går upp sju på morgonen och lägger mig 11 på kvällen, däremellan har jag hunnit äta men inget mer utöver arbetet.

– Som intendent jobbar man 10 dagar, medan de övriga jobbar sju. Vi har det så för att man alltid ska jobba med båda schemalagen, så att det inte blir två lag med varsin intendent.

Lättare att släppa jobbet

Eva bor med familjen i en villa utanför Stockholm, och det är antingen där eller på lantstället hon väljer att spendera fritiden med familjen och att stundom sköta trädgården eller gå långa promenader med hunden.

– När jag är ledig så känner jag mig verkligen ledig. Det är lättare än när man jobbade i land, för där var det svårare att släppa jobbet när man kom hem. Där väntade alltid arbetet dagen efter. När jag kliver av båten nu, så vet jag att min kollega tar över, och det är jätteskönt. **R H**



Passagerare? Nej, ”kompisskjuts”

Ord står mot ord. Därför lyckas åklagaren inte bevisa att charterskeppet användes kommersiellt. Och då slipper ägaren straff för brott mot fartygssäkerhetslagen. Däremot döms han för att inte ha registrerat skeppet i Sverige. TEXT PER TURESSON

NORRKÖPING SEPTEMBER 2012

I början av förra året köpte Valeberg Atrea AB i Kungsbacka *M/Y Sea Dream* från England – men utan att registrera skeppet i Sverige.

I slutet av maj belades *Sea Dream* med nyttjandeförbud och fick därmed inte användas i kommersiell fart, eftersom giltiga certifikat saknades.

Under seglingstävlingar på Marstrand första veckan i juli kontrollerade Transportstyrelsens inspektörer certifikat, bemanning och nykterhet på båtarna där. Då såg de att *Sea Dream* låg för ankar

en bit ut. Efter en stund gick *Sea Dream* till kaj och släppte av två personer. För inspektörerna berättade de, att *Sea Dream* hyrts av en bilfirma för en kick off.

11 i en fritidsbåt

Sedan började *Sea Dream* gå mot Göteborg, med elva personer kvar ombord, men fick på inspektörernas uppmaning i stället lägga till på Marstrand.

Befälhavaren hävdade då, att gästerna inte betalad för resan, utan att *Sea Dream* bara användes som fritidsfartyg.

Enligt inspektörerna berättade bil-

firmans ägare däremot att man hade en deal om att byta tjänster.

TSS åtalsanmälde saken och det blev polisutredning.

Men luften gick ur utredningen när bilfirmans ägare i en skrivelse gav en ny version: ”Det var inte tal om att jag eller mitt företag skulle ha chartrat båten, utan det var en ren kompisskjuts vi skulle få ner till Göteborg.”

Kammaråklagare James von Reis kunde i det läget inte bevisa motsatsen. Misstanken om brott mot nyttjandeförbudet eller något annat brott mot fartygssäkerhetslagen föll.

Däremot hölls befälhavaren, som också är ägare, ansvarig för att inte ha registrerat *Sea Dream* i det svenska fartygsregistret inom en månad efter köpet.

Det brottet begicks, enligt åklagaren, med uppsåt eftersom Transportstyrelsen tidigare påmint honom om skyldigheten.

Påföljden blir 30 dagsböter och regleras genom ett strafföreläggande som befälhavaren godkänt. **P T**

NYCERTIFIERINGS- OMCERTIFIERINGKURSER PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRUM

Praktisk kylteknik

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

Praktisk kylteknik för maskinbefäl

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Praktisk kylteknik	2012	46, 50

Nycertifieringskurser

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

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

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

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

Omcertifieringskurser

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

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

Plats:

Kylutbildningen Göteborg AB
Södra Hildedalsgatan 6
417 05 Göteborg

Kursledare:

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



Namn Martin Lindeblad
Ålder 50
Bor Tullinge söder om Stockholm
Familj Hustrun Eva, kammarrättsdomare, sönerna Henrik, 16 och David, 10
Intressen Sport på motionsnivå (badminton, tennis, golf), har även dykarlicens

En proffsförhandlare tar över styret

Efter idogt rekryteringsarbete har Sjöbefälsföreningen fått en ny verkställande direktör – Martin Lindeblad. Hans bakgrund är jurist med arbetsrätt som specialitet. Men framför allt är han en branschoberoende professionell förhandlare. Efter 10 års erfarenhet av först journalist- och sedan läkemedelsbranschen ser han fram emot att börja inom sjöfarten.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

STOCKHOLM SEPTEMBER 2012

Det är med påtaglig spänning och nyfikenhet Martin bläddrar i storsjöavtalet.

– Det ska bli jätteroligt, jag ser verkligen fram emot det här jobbet, säger han när vi träffas för en pratstund utanför hans blivande kansli.

Martin representerar den nya sortens fackliga ledare, de som inte nödvändigtvis har rötterna i branschen – eller någon bransch över huvud taget. Man kan jämföra det med hans brist på geografisk

hemvist. Han är varken skåning, norrbottning, stockholmare eller hallänning – fast redan under uppväxtåren bodde han i alla dessa landsdelar. Och han är inte journalist, farmaceut eller sjöbefäl – fast han har flerårig erfarenhet av att vara förhandlingssamordnare och förhandlingschef för de två förstnämnda yrkesgrupperna.

SB: – Vad lockade dig att söka vd-jobbet i SBF?

– Jag blev uppmärksam på tjänsten av en rekryterare, som rådde mig att söka. Och när jag träffade Christer, Jörgen och Örjan blev jag intresserad av sjöbefälsyrkena med sin spetskompetens. Jag tänkte på tanken att företräda dessa grupper.

Tekniskt intresserad

Vd har han faktiskt varit förut, inom mobiltelefonföretagens branschorganisation MTB för drygt 10 år sedan.

SB: – Var det inte knepigt, utan någon teknisk utbildning?

– Jag är rätt tekniskt intresserad och kunde tillräckligt för att kunna förklara saker för en lekman, däremot inte för en civilingenjör. Det räckte.

Han tar över SBF i en orolig tid med omfattande utflaggningar. Men det avskräcker honom inte. Han har viss rutin på detta. När han blev förhandlingschef på Farmaceutförbundet hade en statlig utredning just föreslagit en avmonopolisering av läkemedelsbranschen. Som bekant blev det så också.

– Den nya situationen tvingade oss att

göra om hela organisationen. Det var mycket pusslande. Men det var som en extra bonus, när jag tog jobbet, att få ta itu med detta.

Nu är det arbetet genomfört. Då lockas Martin av nya utmaningar. Och även om han som förhandlingschef hade ett stort ansvar, så var han ändå till syvende och sist underordnad förbundsdirektören. På SBF blir han den högste ansvarige.

Vill ha mänsklig kontakt

Det finns en del likheter med företrädaren Christer Themnér, som också är jurist. En juristutbildning kan uppenbarligen leda till väldigt olika yrkeskarriärer. Ett tag var Martin kammarrättsfiskal i Jönköping, vilket är ett första steg mot att bli domare.

– Men domarbanan lockade inte. Det är lite för mycket juridik och för lite mänsklig kontakt.

Nej, arbetsrätten är från första början det ämne som lockat honom. Spänningsfältet mellan arbetstagare och arbetsgivare medför att även juridiken är spännande. Hans examensarbete handlade om arbetsgivarens rätt att omplacera anställda – något som inte alls är lagreglerat.

– Det kan bara avgöras genom att granska konkreta rättsfall, främst i AD. Det står ingenting om det i Las. Den är bara precis vad den heter, ett skydd för anställningen, inte för hur stor rätt arbetsgivaren har att omplacera en.

Intresset för arbetsrätt grundas på ett allmänt intresse för politik och samhällsfrågor. Under studietiden hade han också

ett visst politiskt engagemang som medlem i Liberala studenter. Men det har aldrig lett honom till partipolitiken.

Det där allmänna intresset låter bekant för SB:s reporter, och mycket riktigt hade Martin i ungdomen ett tag funderingar på att bli journalist.

– Båda mina föräldrar hade varit journalister, men båda hade sadlat om! berättar han. Pappa blev informatör, och mamma utbildade sig till läkare. Det bidrog nog till att jag sökte mig till juridiken, ett annat samhällsinriktat ämne, och jag kände snabbt att det var rätt val.

Och som avrundning på ett allmänt samtal om vad som roar honom, kommer en replik som passar bra för ledaren av ett fackförbund:

– Det är roligt med förhandlingar! **BL**

Hälsades av kongressen

Beslutet att utse Martin till ny vd togs på styrelsemötet den 17 september – dagen före kongressens inledning, och han presenterades för och möttes med en varm applåd av kongressen. Men i övrigt var det inget ärende för kongressen. Att utse föreningens vd är enligt stadgarna en ren styrelsefråga, där samtliga ordinarie ledamöter måste rösta för den föreslagna kandidaten. Att beslutet den här gången råkade tas på ett styrelsemöte i direkt anslutning till kongressen var en ren tillfällighet.



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



Morraborg direkt efter olyckan. Foto Polisen.

Blåsten tog styrmans liv

För att trycka in aktern mot kaj gick fartyget sakta fram på förspringet. Då brast det och träffade överstyrmans huvud. Han avled omedelbart. TEXT PER TURESSON

STOCKHOLM SEPTEMBER 2012

Den 3 juli förra året skulle holländska *M/S Morraborg* lägga till med styrbords-sidan i Holmsund. Fartyget hade en hög däckslast av vindkraftsdelar. Det var blå-

sigt med hårda frånlands byar. Bogserbåt hade inte beställts.

På bryggan fanns lots, befälhavare och en rorgångare. På det trånga fördäcket stod överstyrman, båtsman och en matros.

Överstyrman stod vid relingen, mitt emellan förspringet och klysen för förändorna, där manöverboxen till förtöjnings-spelen fanns.

Däckslasten och ett högt tvärskepps skott för om den hindrade dem på bryggan från att se dem som arbetade på fördäck.

Med förspringet iland var aktern fortfarande för långt ut för att kastlinor skulle nå kajen.

För att trycka aktern närmare begärde lotsen sakta framåt och dikt babords roder. Dessutom kördes bogpropellern åt babord. Dessförinnan hade befälhavaren över kommunikationsradion sagt till fördäcksgänget att söka skydd. Men överstyrman stannade ändå kvar vid relingen.

Stannade trots varning

Manövern misslyckades och fick upprepas, nu med ökad maskinstyrka. Trots att överstyrman även denna gång bekräftat att han förstått varningen stannade han kvar på sin plats.

Vid det andra försöket brast förspringet och träffade överstyrman i huvudet så illa att han genast avled.

Statens haverikommission (SHK) har undersökt olyckan och kom i början av

Efter olyckan markerar en annan person ungefär var överstyrman stod. Foto Polisen.



september med en preliminär rapport. Den följs, förmodligen senare i höst, av en analys (se separat artikel).

Redan konstaterar SHK bland annat, att:

- en hamnstatskontroll dagen efter olyckan visade fem brister, men ingen som bör ha inverkat på olyckan,
- fartyget hade en förenklad färdskrivare (S-VDR), men i strid med ombordsmanualen och svensk lag sparades inte inspelad data efter olyckan,
- den brustna förtöjningstrossen verkar vara i gott skick samt
- att rederiet, Wagenborg Shipping BV, inte hade några speciella riktlinjer för förtöjningsarbete och att dess ledning inte identifierat förtöjning som ett riskfyllt arbete.

Rapporten finns på SHK:s hemsida:

http://www.havkom.se/virtupload/reports/Morraborg_interimsrapport_Sv_S-95_11.pdf **P T**



Det trånga fördäcket. Till höger trosspelet med det avslitna springet. Foto Polisen.

För få utredare

För få utredare från start.

Det är enligt utredningsledare Ylva Bexell främsta förklaringen till att Statens haverikommission (SHK) inte hinner med sjöolyckorna.

– Ett EU-direktiv säger, att vi ska leverera en fullständig undersökning inom ett år efter en olycka. Men vi är så få utredare att vi spräcker årsdagen för alla utredningar, säger hon.

Olyckan på Morraborg (se separat artikel) är ett exempel. Det tog 14 månader att få fram en preliminär rapport. Den ska sedan följas av en fyllig, analyserande del.

– Den kommer om några månader, om vi får en lugn höst, säger Ylva Bexell.

Fram till i juni förra året delade SHK och Transportstyrelsen (TSS) på sjöolycksutredningarna. Men då ändrades reglerna så att SHK fick monopol på dem. Detta berättade Sjöbefälen om i nr 4/2012.

Numera ska SHK utreda **alla mycket allvarliga** olyckor, till exempel där någon omkommit, som på *Morraborg*.

SHK ska även preliminärt **bedöma** om **allvarliga** olyckor ska utredas.

Slutligen **får** SHK också utreda **mindre allvarliga** olyckor.

– Men de utredningar vi nu håller på med handlar enbart om mycket allvarliga olyckor. Vi gör också preliminära bedömningar av allvarliga olyckor – men inte fullständiga utredningar. De skrivs nästan utan undantag av, säger Ylva.

Och givetvis finns då heller inte resurser att utreda mindre allvarliga olyckor, något man alltså får men inte måste göra.

Från sex till en

Hur blev det så här?

Fram till förra sommaren fanns det sammanlagt sex sjöutredare; tre på TSS och tre på SHK. Då kopplades TSS bort

från de regelrätta sjöutredningarna. I samma veva slutade två utredare på SHK. Bara Ylva Bexell blev kvar.

– Sedan har vi nyanställt och är tre igen, inte fler än när vårt uppdrag var mycket mindre. Vi ligger efter från början och jobbar nu med att hinna ifatt med det som vi är absolut tvungna till, säger hon.

Internationella förseningar

Det finns fler förklaringar till att olycksrapporterna inte blir klara i tid, bland annat att andra inblandade stater dröjer med sina delar.

Men enligt Ylva Bexell måste SHK anställa fler utredare, i synnerhet om man ska verka framåtsyftande och inte "bara släcka bränder".

– Det handlar till exempel om att bättre använda statistik som grund när vi väljer vilka olyckor vi ska utreda samt att tillsammans med TSS förbättra inrapporteringen. Där vill jag se ett bättre samspel med branschen. **P T**

Hjälp oss att rädda dig.

Vi är en ideell förening utan bidrag från staten. Ditt stöd behövs för att vi ska kunna rädda liv till sjöss. Ge ett bidrag eller bli medlem på sjoraddning.se.

Du kan också ringa 077-579 00 90.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Metod inför 2015 års regler

Tekniken med skrubbing för att rena svavelutsläpp ombord ska utvärderas ur miljösynpunkt. Det vatten som släpps ut är mycket surt, vilket kan ha en lokal påverkan på ekosystemen.

Det brinner i knutarna eftersom de nya svavelreglerna träder i kraft 2015. TEXT AGNETA OLOFSSON

GÖTEBORG SEPTEMBER 2012

Tester gjorda av danska Miljöstyrelsen ombord på *Ficaria Seaways* visar att skrubbertekniken är mycket effektiv. När man kör fartyget på en tjockolja med 2,2 procents svavelhalt är svaveloxidhalten i de utgående avgaserna lika låg som om fartyget drivits med ett bränsle med 0,1 procents svavel.

Det är den nivå som gäller i ECA, Emission Control Areas, från 2015. Ett ECA är Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

Slutprodukten är sulfat som finns naturligt i havsvattnet i stora mängder. Men skrubbervattnet är mycket surt.

Tekniken går till så att avgaserna förs genom vatten i fina bubblor eller så sprayas avgaserna med en dimma av vatten. Man kan använda havsvatten och släppa ut det direkt efter skrubbingen, eller färskvatten som cirkuleras i systemet.

I en serie reaktioner ombildas svaveloxider, SO_x , till sulfat, men för varje molekyl frisätts dessutom två vätejoner.

– Och då blir det surt, säger Ida-Maja Hassellöv, forskare vid Institutionen för sjöfart och marin teknik vid Chalmers, som ska undersöka skrubberteknikens miljöpåverkan. Hon vill säkerställa en hållbar utveckling av storskalig skrubberanvändning.

Havsvattnet kan neutralisera

Havsvattnet har ett pH på åtta, alltså är det svagt basiskt, och det har en buffrande förmåga. Det betyder att det sura skrubbervattnet, som har pH tre, kan neutraliseras. Det gäller till exempel ute på Atlanten där utspädningen är stor och fartygen utspridda.

Men i halvslutna bassänger i kustområden med tät trafik kan det uppstå problem om många använder skrubber och

släpper ut vattnet. Då kan man få en lokal försurning i just de områden som är fiskarnas barnkammare.

Försurningen slår bland annat mot kalkbildande organismer som kan få problem att bygga sina skal. Det gäller vissa mikroalger till exempel. Om dessa slås ut får fiskarna mindre att äta, och så störs hela ekosystemet.

Det finns lösningar på det här problemet. Man kan ha en kombination av slutna och öppna system, så att man släpper ut skrubbervatten bara på de platser där det inte gör någon skada. Eller, om man använder ett slutet färskvattensystem, så kan man neutralisera skrubbervattnet med lut.

Nackdelar med sådana lösningar, och med hela skrubberkonceptet, är att de kräver utrymme vilket stjäl lastkapacitet.

– Dessutom måste man ta hänsyn till livscykelanalysen, till exempel energigången vid tillverkning av lut, säger Ida-Maja Hassellöv.

Förhoppningsvis kan Chalmersforsk-

ningen leda fram till lagstiftning för utsläpp av skrubbervatten. De regler som finns hittills är USA:s Environmental Protection Agencys (EPA), miljöskyddsagenter, som stipulerar att det utgående vattnet ska ha ett pH på minst 6,5. Detta gäller i amerikanska vatten. Transportstyrelsen har visat stort intresse för forskningen vid Chalmers.

– Kan vi visa vad som är okej att släppa ut, så kan vi bidra till innovation. Drivkraften för tekniska innovatörer är att de vet vad de har att hålla sig till, säger Ida-Maja Hassellöv.

Kanske en övergångslösning

Till fördelarna med skrubbertekniken hör att den också kan användas för att fånga upp sot och andra partiklar. Det gäller om man har ett slutet system och filtrerar vattnet. Det bildas då ett slam med metaller och andra oönskade ämnen, som bör kunna tas om hand i hamn.

Även om det kanske blir ett stort sug efter skrubbrar inför 2015, så tror Ida-Maja Hassellöv att tekniken är ett övergångsfenomen över två till tre decennier. Just nu är den billigare än att köra på lågsvavligt bränsle, men anläggningen är skrymmande och placeras dessutom högt upp i skorstenen, där den kan påverka fartygets stabilitet.

Längre fram är alternativen att använda andra bränslen som LNG (naturgas) eller metanol/dimetyleter, bränslen som inte innehåller något svavel alls. **A O**



Är du sjöman med fotointresse?

Du vet väl att Fototävlingen för sjöfolk 2012 pågår hela året? Som aktivt seglande sjöman är du varmt välkommen att skicka in dina tävlingsbidrag, senast 31 december i år.

De enda kraven är att bilderna håller tryckkvalitet och skildrar den maritima miljön – ombord eller i hamn. Från den svenska deltävlingen går de 15 bästa bidragen vidare till nordisk final, där fina priser utlovas.

Läs mer om tävlingen och vart du sänder dina bilder på vår nya hemsida, som du hittar på www.seatime.se



Foto: César af Forselles – Fototävlingen för sjöfolk 2011

SJÖMANSSERVICE FÖR DIG

VI EXPANDERAR OCH SÖKER NU

Teknisk chef & Befälhavare

BEHÖRIGHETER:

Olje- kem certifikat,
Danska behörigheter/
endorsement



Sök redan idag!

Sirius expanderar och söker en teknisk chef och en befälhavare till vår flotta. Våra fartyg är moderna och vi prioriterar underhåll och drift. Besättningen ombord är 50/50 svensk och filippinsk, en fördelning vi strävar efter att hålla.

Tradingområdet är norra Europa med fokus på Skandinavien. Arbetstiden är 4 veckor 1:1. Fartygen är DIS flaggade och vi har pensionslösning genom Söderberg & Partner.

Vi söker både för fast tjänst och vikariat.

ANSTÄLLNINGEN ÄR HOS SIRIUS SHIPPING APS (DIS).
Kontakta Carina Karlsson +46 (0)31 97 33 41 eller
Linn Magnusson +46 (0) 31-973340 för mer information.
Skicka din ansökan till crewing@siriusshipping.eu



Sirius Rederi
www.siriusshipping.eu

Bergslagsmalm på köl eller spår?

Planerad gruvbrytning i Mälardalen och Bergslagen kommer att ge fler jobb till sjöss. Malmen kommer att skeppas ut från Oxelösund. Det kan också bli aktuellt att komplettera tågtransporterna från gruvorna med sjötransporter på Mälaren. TEXT LARS SOOLD

VÄSTERÅS SEPTEMBER 2012

Stigande världsmarknadspris på malm har gjort det lönsamt att bryta ny malm i Sverige. När gruvorna i Grängesberg och Ludvika startar brytningen om fyra år gäller det att transporterna står redo. Det är inga små mängder det talas om, från de första gruvorna omkring fem miljoner ton om året.

Gävle, Oxelösund och Lysekil har funnits med i diskussionerna som utskeppningshamn. Men det mesta talar för att det blir Oxelösund. För att få dit malmen förordar Trafikverket att man använder järnväg hela vägen. Men man stänger inte dörren för att även använda sjöfart på Mälaren en del av sträckan, ett alternativ som Mälarhusnar i Köping och Västerås lobbar för.

Billigare med sjöfart

Mälarhusnars förslag innebär att man lastar malmen på järnväg till Mälaren och vidare på pråmar till Oxelösund. Två pråmar skjuts fram av två pushers samtidigt som två pråmar lastar och lossar. På Mälarhusnar säger man att fyra rederier är intresserade och pråmarna klarar av hela malmvolymer. En tur i en riktning tar mellan nio och tolv timmar. Bemanningen beror på vilket upplägg rederiet väljer.

– Mitt alternativ innebär färre järnvägsåtgärder och blir därför billigare för staten. När man satsar 1,5 miljard på att muddra farleden i Mälaren och bygga ut slussen vore det konstigt att inte nyttja den möjligheten, säger Mälarhusnars vd Carola Alzén.

Hon ser inte en extra omlastning som något problem och hänvisar till att LKAB lastar om i Luleå och kör på fartyg eller pråmar för ny omlastning i Oxelösund.

– Det här är ett miljömässigt alternativ.

eftersom pråmarna drivs med vätagas, och jag skulle bli förvånad om man inte kommer fram till att detta är bäst ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, säger Carola Alzén.

Ett av gruvföretagen ser endast Oxelösund som alternativ som utskeppningshamn och man vill ha direkttransporter dit på tåg.

– Vi vill ha så få omlastningar som möjligt men stänger inte dörren helt för sjötransporter på Mälaren. Men det skulle vara aktuellt för oss om järnvägen inte har kapacitet för all malm, säger John Thoweman, presstalesman för Grängesberg Iron Ore.

Fler fyndigheter kan finnas

Utöver de fem miljoner ton malm som beräknas brytas i gruvorna i Ludvika och Grängesberg de första åren har signaler kommit om andra fyndigheter och att fler gruvor är på gång i Västmanland och Dalarna. Trafikverket har dock hittills nöjt sig med att utreda transportbehovet för de första gruvorna.

– I den första fasen förordar vi direkttransport på tåg till Oxelösund. Upprustning av järnvägen från Bergslagen till Oxelösund skulle även gynna annan tung godstrafik, och hamnen i Oxelösund har bra förutsättningar för att hantera malm, säger Lotten Herrman som arbetar med långsiktig planering på Trafikverkets region Öst.

Alternativet att köra på Mälaren har Trafikverket inte undersökt på allvar ännu, men Lotten Herrman tror att ytterligare stora volymer malm kommer att kräva sjöfart över Mälaren.

– Då kan det bli så att järnvägsnätet inte räcker till. Transporter på Mälaren kan också bli ett komplement för malm till mer närliggande slutkunder.

Ett annat skäl till att hitta andra vägar är

att transporterna blir för sårbara om man förlitar sig på enbart en järnvägsträcka.

– Jag tror att man framöver kan behöva både järnväg och sjöfart för malmen, säger Lotten Herrman.

Trafikverket positivt till sjöfart

Hennes kollega på Trafikverket, regionchef Einar Schuch, tycker att man bör optimera sjöfarten på Mälaren och stänger inte dörren för att köra malm den vägen redan 2015.

– Om gruvnäringen tycker det är ok med en omlastning, rederi har pråmar och järnvägen har tillräcklig kapacitet till Köping och Västerås borde möjligheterna vara goda, säger Einar Schuch.

I skrivande stund i slutet av september väntar branschen på regeringens infrastrukturproposition som kommer att sätta ramarna för transportnäringarna de kommande tolv åren.

Regionpolitikerna oeniga

På den regionala politiska nivån säger man på Region Dalarna att gruvorna som öppnar först tänker satsa på tåg hela vägen till Oxelösund, bland annat beroende på hamnens möjligheter till omlastning. På Länsstyrelsen i Västmanland, där de gruvor som sedan står på tur ligger, vill man att det redan från början tas ett helhetsgrepp på transporterna, tänker in hela gruvområdet och noga utreder sjöfartens möjligheter.

Regeringen har som samordnare för gruvstatsningen i Sverige utsett Christina Lugnet som nyligen avsatts som chef för Tillväxtverket. **LS**

Staten har avsatt pengar för muddring av farleden i Mälaren till 8,5–9 meters djup och en breddning av sluss från 19 till 23 meter. Miljöstudier är igång, bygget beräknas klart till 2017/2018 och kosta dryga 1,5 miljard. Enligt Trafikverket betyder det att man kan köra fartyg med en lastkapacitet på 9 000 i stället för dagens 5 800 ton.

Rederi AB Ventrafiken söker en Teknisk Inspektör

Rederi AB Ventrafiken bedriver året runt trafik mellan Landskrona och Ven samt på sommartid mellan Köpenhamn och Ven. Rederiet har för närvarande fyra fartyg, m/s Stjerneborg och m/s Dumle samt m/s Norrebro och m/s Jeppe. Rederiet transporterar årligen ca 350 000 passagerare samt 31 000 fordon.

Ventrafiken befinner sig i slutskedet av en större expansion där nya kajanläggningar terminaler ingår samt ett nytt huvudfartyg "m/s Uraniborg" vilket för närvarande färdigställs vid Hvide Sande Skibs og Baadebyggeri.

Vi söker en sjöingenjör som vill vara med i vårt team och påverka framtiden för rederiet. Personen som vi söker ska vara engagerad i uppgiften att utarbeta rutiner och procedurer för att tillse en säker operation av fartygen. Dess ledarstil ska byggas kring egenskaper som lyhördhet och diplomati. Dessutom ska personen i fråga vara kommunikativ och arbeta utifrån medarbetarnas delaktighet. Vi erbjuder ett arbete som är varierande och flexibelt med stort utrymme för att påverka och där vägen från idé till handling är kort.

Tjänsten som Teknisk Inspektör rapporterar till Driftschefen och i arbets- och ansvarsuppgifterna ingår bl.a. ansvar för tekniskt underhåll av rederiets fartyg, fastigheter och kajanläggningar, planering, upparbetning och drift av AMOS underhållsystem. Att vara arbetsledare för tekniker/repatriör i verkstad samt ansvarig för interna IT-frågor. Förutom en aktiv del i den dagliga driften på rederiets fartyg ingår viss jourtjänstgöring under kvällar och helger samt att vara ställföreträdande DP (Designated Person).

Formella krav,

- Sjöingenjör, med behörighet Klass II
- Erfarenhet från passagerarfartyg

Tjänstens placering blir Landskrona.

Under rekryterings slutfas samarbetar vi med Marine Profile.

Välkommen med din ansökan till rekrytering@ventrafiken.se

För mer information kontakta,

Magnus Anderson, VD 0418-470900

Michael Rydén, Driftschef 0418-470906



Fas – social dumpning eller jobbskapande?

– Himlen är gränsen för hur många fartyg som kan registreras i Fas.

Detta säger Tommy Petersen, verkställande direktör i Färöarnas internationella fartygsregister (Fas) med ett leende. De senaste åren har allt fler skandinaviska redare valt att segla med sina båtar under Färöarnas flagga. Förra året förklarade Internationella Transportarbetarefederationen (ITF) det bland redarna populära registret som bekvämlighetsflagg. TEXT CURT ISAKSSON



Färöarnas flagga hissades för första gången på öarna 1919. I dag vajar den på de fartyg som finns i det internationella fartygsregistret. (Foto Faroese Maritime Authority)

FÄRÖARNA SEPTEMBER 2012

De 18 öarna i norra Atlanten med 48 500 invånare har självstyrelse men är en del av Danmark. Inom många områden har färingarna rätt att stifta lagar, exempelvis för sjöfarten. Fisket har avgörande betydelse för ekonomin. Mer än 90 procent av landets exportinkomster bärgas ur havet.

Just nu rasar det så kallade ”makrillkriget”, där Färöarna och Island kämpar för att utöka sina fångstkvoter. EU protesterar, och efter beslut i parlamentet hotar man med sanktioner. Fiskekvoterna har stor

betydelse för ekonomin och möjligheten att skapa nya jobb, både på båtarna och inom industrin i land.

Rädda för ensidigt beroende

Samtidigt finns en rädsla för detta ensidiga beroende av fiskenäringen och en ambition att bredda ekonomin och skapa fler arbetstillfällen inom andra branscher. På åtta år har 30 procent av jobben på fiskerbåtarna rationaliserats bort.

I många år har färingarna borrar efter olja och gas i sina vatten. Man letar efter rikedomar i havsbotten söder om öarna. Ännu har inga kommersiellt gångbara upptäckter gjorts, men jakten fortsätter.

Färöarna är av tradition en nation av sjöfarare. I huvudstaden Torshavn finns en skola för maskin- och däcksbefäl. Varje år tar ett 60-tal färingar examen efter att ha fullgjort sin yrkesutbildning.

– I dag är arbetslösheten drygt 5 procent. Det är en relativt hög siffra här på Färöarna. Sjöfarten blir ytterligare ett ben att stå på, och när nu allt fler fartyg registreras i Fas ger det extrainkomster och arbetstillfällen, anser Tommy Petersen.

År 2008 modifierade Färöarna sina regler för Fas. Därefter har verksamheten expanderat. År 2008 fanns ett 30-tal fartyg i Fas, i dag är ett 80-tal båtar registrerade och målsättningen är alltså att växa ännu mer. Räknet i tonnage har 46 procent svenskt, 20 procent norskt, 9 procent isländskt och 25 procent färöiskt ägande.

– Hittills är det alltså redare från Nor-

den som valt att gå med i Fas, men senare kan vi också få med andra länder från EU.

Ger nationella inkomster

För Färöarna ger verksamheten i Fas bland annat inkomster från avgifter för registrering och certifikat. Personalen på fartygen måste ha en arbetsskadeförsäkring, som vanligen tecknas i försäkringsbolag på Färöarna, och de ombordställdas löner ska betalas ut på öarna genom banker och skatteförvaltning.

– Verksamheten i registret ger extra arbetsuppgifter för revisorer, administratörer och advokater, och dessutom ökar omsättningen på hotell och restauranger. Sammanlagt har shipping på Färöarna en omsättning på 3-400 miljoner kronor, men det går inte att avgöra hur stor del som har en direkt koppling till fartygsregistret, berättar Petersen.

I höstas förklarade alltså ITF att Färöarna var bekvämlighetsflagg (foc). På listan finns i dag 34 länder. Många av dessa är små önationer, exempelvis Bahamas, Barbados, Cayman Islands, Mauritius och Nederländska Antillerna. Det viktigaste kriteriet för att klassas som foc är om ägarna till fartygen inte har samma nationalitet som den flagga fartygen seglar under. ITF:s inspektörer gör regelbundet inspektioner på bekvämlighetsflaggade båtar.

Tommy Petersen är kritisk till att Fas nu finns med på ITF:s lista.

– Det här är resultatet av en kampanj av norska och svenska fackförbund för däckspersonal. Vi följer de internationella konventioner som reglerar säkerheten ombord och som tillvaratar besättningarnas rättigheter, säger han.

Godkända av Paris-MoU

Paris-MoU är en internationell organisation, som med hjälp av inspektioner i hamnar arbetar för att kontrollera och förbättra sjösäkerheten. Tidigare har Färöarna funnits på organisationens grå lista, men har i år flyttats över till den vita.

– Vi lever upp till internationella krav på

säkerhet, välfärd och kvalitet. Vår huvudregel är att ett fartyg som är äldre än 20 år inte får vara med i Fas, framhåller Tommy Petersen.

Fiskarna mot Fas, navigatörfacket för

Jan Højgaard är ordförande i Føroya Fiskimannafelag, där 300 av medlemmarna arbetar i handelsflottan.

– Efter att reglerna för Fas ändrades 2008 har 20 av våra medlemmar blivit av med sina jobb och ersatts av utomeuropeiskt manskap. Det kom som en överraskning, när lagstiftningen förändrades. Jag tycker inte om social dumpning, beto- nar Jan Højgaard.

Han berättar att diskussioner pågår med politikerna på Färöarna för att åter förändra regelverket för Fas.

– Vi vill påverka departementet, så att registret lever upp till ILO:s konventioner som slår vakt om de fackliga rättigheterna. Först när förändringarna verkligen genomförts tror jag på dem. Hittills är det advokater och revisorer som vunnit på att allt fler fartyg registrerats i Fas och våra medlemmar som förlorat.

Eydstein Djurhuus är ordförande i Føroya Skipara- och Navigatørfelag, som organiserar däcksbefäl och som sammanlagt har 1 200 medlemmar.

– Jag tycker inte om att Fas blev klassat som bekvämlighetsflagg. Lagstiftningen på Färöarna lever i stort sett upp till kraven i internationella konventioner. Avvikelsena är marginella, och man arbetar nu för att göra nödvändiga förändringar, poängterar han.

Ordföranden i Føroya Skipara- och Navigatørfelag anser inte att verksamheten i fartygsregistret är social dumpning.

– Det blir vanligare att använda utomeuropeiska besättningar, men denna trend går inte att koppla specifikt till Fas.

Djurhuus berättar att flera rederier öppnat kontor på Färöarna, som arbetar med bemanning av båtarna.

– Det ger jobb till fartygsbefäl från Färöarna, framhåller han.

Samtliga sju fartyg i det svenska rederiet Furetank är registrerade på Färöarna. Lars Höglund är verkställande direktör.

– Båtarna registrerades där 2009 och 2010. Jämfört med om samma besättning går under svensk flagg minskar bemanningskostnaderna med cirka 2 miljoner kronor för varje fartyg och år. Vi betalar inte sociala avgifter, och skatten för de ombordanställda går tillbaka till rederiet.

Lars Höglund framhåller att inte någon ur personalen på båtarna i rederiet sagts upp efter att båtarna registrerats på Färöarna.

– Varje fartyg har en besättning med 12 anställda. Tre eller fyra av dessa är svenskar, berättar han.

SBF kritiskt

Christer Themné, verkställande direktör i Sjöbefälsföreningen, kommenterar spelet runt det internationella registret på Färöarna.

– Det var ett logiskt beslut av ITF att förklara Fas som bekvämlighetsflagg. Vi behåller dock förhandlingsrätten för våra medlemmar som arbetar på båtar som



Tommy Petersen är direktör för Färöarnas internationella fartygsregister Fas. (Foto Faroese Maritime Authority)

seglar med Färöarnas flagga. Lönen blir lika stor eller något större.

Christer Themné understryker dock att utflaggningen får andra konsekvenser.

– Det svenska socialförsäkringssystemet är i världsklass. Anställningsvillkoren är bekymmersamma i Fas, och det kan få negativa konsekvenser för föräldraförsäkringen och pensionsvillkoren. Dessutom försvinner anställningstryggheten. Det finns ingen Las i Färöarnas fartygsregister. Självklart vore det bättre om våra medlemmar kunde fortsätta arbeta under svensk flagg, säger direktören i Sjöbefälsföreningen. **CI**



Det nybyggda fartyget Sæborg passerar ett av de många, små samhällen som finns på öarna. Vädret är ombytligt, och tunga moln skrapar ofta i bergskammarna i det landskap som nästan helt saknar träd. (Foto Faroese Maritime Authority)

Träning för att bli gisslan

Mærsk träningscenter i danska Svendborg erbjuder praktiska överlevnadskurser utifrån fiktiva gisslan- och piratsituationer. Syftet är att så långt det är möjligt träna sjöbefäl att leda och understödja en besättning som utsätts för krävande psykiska och fysiska hot. TEXT JOHAN ERICHS, MERAMEDIA

SVENDBORG, DANMARK SEPT 2012

Som en konsekvens av att angreppen från organiserade pirater mot handelsfartyg ökar börjar alltflera rederier förstärka sin beredskap för att så bra som möjligt kunna hantera de situationer som uppstår om en piratattack plötsligt blir dramatisk verklighet. Den danska sjöfarten lanserade tidigare i år handboken "Coping with Capture". Nästa steg är att arrangera praktiskt upplagda kurser som så långt det är möjligt speglar realistiska inslag i en gisslansituation och ger deltagarna kunskap och värdefulla tips för att kunna överleva och förbereda sig för vad en piratattack mot egna fartyget kan föra med sig.

Nyligen arrangerade Mærsk träningscenter sin första skräddarsydda kurs i överlevnad som gisslan hos pirater.

– Säkerhetsfrågan utifrån pirat och rånhot blir allt viktigare inom sjöfarten. Vi konstaterar dessutom att det blir vanligare med gisslantagning jämfört med regelrätta värderån och stölder av fartygslast. Inte mycket talar för att situationen kommer förbättras i en nära framtid, menar Bo Grønhøj, chefinstruktör vid Safety & Security Department inom Mærsk Training A/S.

Flera kurser

Kursen i överlevnad i samband med piratattack arrangeras av Mærsk i samarbete med krisberedskapsverksamheten Citadel Solutions. Den två dagar långa kursen omfattar följande huvudämnen: stresshantering, psykologisk krisberedskap, samarbete med beväpnad säkerhetspersonal, mediahantering, anpassning till hot och tortyr, gisslanförhandling och samverkan med räddningsledning samt psykologiska övergripande avlastningssamtal i samband med krissituation, "defusing".

Mærsk har lång erfarenhet av att arrangera kurser inom ämnet "överlevnad i samband med piratattacker och väpnade rån". Under drygt sex år har Mærsk Träningscenter regelbundet arrangerat kursen Spar, "Surviving Piracy and Armed Robbery", som är psykologiskt fokuserad och nästan enbart inriktad på hur befälen ska leda för att upprätthålla en psykiskt stabil beredskap bland besättningen.

– Den kursen vi kör nu, "Counter piracy and hostage survival course", är mer komprimerad och riktar sig mot samtliga befälsgrader ombord. Innehållet är mer maritimt operationellt och utgår mer från aktuella faktiska piratförhållanden än Spar. Vi tittar på hur man rent fysiskt, praktiskt och operationellt kan agera för att så långt det är möjligt preparera sig för att klara en gisslansituation, berättar Bo Grønhøj som förklarar:

– Exempelvis om du som besättning blir filmad av gisslantagarna hur ska du då uppträda och vad ska du helst undvika att exponera för att inte medverka till att skapa en situation som den som filmar gärna vill förmedla, det vill säga kanske förtvivlan, uppgivenhet, rädsla. Vart ska du rikta blicken om du utsätts för vapenhot? Det är den typen av praktiska råd vi tar upp på kursen, och det har visat sig att det ibland är små detaljer som räddar en gisslans liv, berättar Bo Grønhøj.

Praktisk inriktning

Kursens innehåll är starkt praktiskt övningsbaserat. Hur långt är det möjligt att gå för att skapa realistiska situationer?

– Det går att komma tätt på, men i ett skarpt läge sätts det sympatiska nervsystemet igång och det påverkar ditt sätt att agera. Det innebär att kroppen slukar mycket energi för att kunna bemästra olika fysiska känslor och för att kunna tänka



Bo Grønhøj, chefinstruktör vid Safety & Security Department.

rationellt. En sådan situation kan vi inte skapa. Vi kör mycket på det rent tanke-mässiga och utan att köra alltför fysiskt krävande träningsmoment, som kan vara starkt obehagliga för deltagarna. Vi ser inget behov av den typen av övning.

Samtal, diskussioner, rollspel ska skapa beredskap inför en eventuell krissituation.

– Det finns en rad olika nivåer på den stress en gisslan utsätts för när ett gisslanhot upptäcks, när ett fientligt angrepp är iscensatt, första reaktionerna och reaktionerna de efterföljande dagarna. Har du som tagen gisslan kännedom om detta och kan relatera till den information du fått på denna kurs är möjligheten större att överleva och dessutom minskas risken för framtida fysiska och psykiska symptom, berättar Bo Grønhøj.

Databas ska ge stöd

Krispsykologer, överlevnadsexperter och gisslaninstruktörer är engagerade som utbildare på kurserna.

– Medverkar gör även tolkofficerare från flottan, som tjänstgjort på de danska krigsskeppen och som har erfarenhet av att intervjua både somaliska pirater och deras gisslan.

Det finns ett förslag från IMO att fartyget

som genomgått en piratkapning ska förbinda sig att i efterhand avlägga en konfidentiell rapport baserad på gisslans upplevelser. Alla länder har ännu inte godkänt överenskommelsen, varken Sverige eller Danmark har gjort det ännu. Detta rapporteringsverktyg ska leda till att branschen får bättre insyn och kännedom om omständigheterna vid maritima gisslansituationer. Det svåra kan vara att få beskrivningar av just de detaljerade upplevelserna som riskerar att glömmas och förträngas bara kort tid efter händelsen. Detaljer som kan vara viktiga att känna till för att ytterligare stärka kommande beredskap i samband med gisslansituationer. All information samlas i en databas, bearbetas och leder till nya råd och rekommendationer.

Bo Grønhøj understryker att det är vik-

tigt att successivt och konsekvent stärka beredskapen vid gisslantagningar.

– Piraterna är organiserade och utvecklar sitt sätt att agera och förhandla för att nå sitt mål utifrån den erfarenhet de drar på sig. Omständigheter och innehållet i en piratsituation ändrar sig över tid och därför är det viktigt att samla all kunskap som kan ge en starkare beredskap.

Kunskap räddar

Oftast finns det en stor skillnad i kulturell, språklig och religiös bakgrund mellan gisslantagare och gisslan.

– Det är viktigt att känna till olika inslag i deras kultur, och den typen av information finns med i kursen. Det är alltid en fördel att känna till hur den person som håller dig som gisslan, normalt tänker, reagerar och upplever sin situation och

omvärlden, hur de påverkas av eventuella droger med mera. Denna kunskap gör det lättare för en gisslan att veta vid vilket tillfälle man ska kunna be om extra mat, vatten och andra förnödenheter. Ett exempel: Många pirater vet inte vad en dörr är, ska du som besättning då förklara en väg och använder benämningen dörr, skapas lätt en otydlighet, ett missförstånd som kan leda till onödigt aggressivitet. De flesta våldsepisoder i samband med "pirateri" sker när det uppstår ett missförstånd.

Kursens mål för den enskilda deltagaren är att denne ska förstå att kunskap om detaljer och olika tekniker i sättet att uppträda och genomleva dygnet ökar möjligheterna att genomgå den kris ett piratangrepp utgör. Dessutom minskar risken att drabbas av betydande framtida psykiska och fysiska men. **J E**

Kritiserad säkerhetsutrustning

– Det viktigaste för säkerheten i en passagerarfärja är att ha en ordentligt samtränad besättning, som klarar av de skitsystem vi har.

Så drastiskt uttryckte sig Jörgen Lorén, befälhavare i *Stena Jutlandica* och 1:e vice ordförande i Sjöbefälsföreningen, på Världssjöfartens dag. *TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN*

mångfalt Oscarsbelönade storfilmen, har ofta varit i luven på varandra. Ett exempel är den världsberömda trappan i förstaklassavdelningen. Den är någorlunda korrekt återgiven i filmen, men scenen där Rose vandrar nerför trappan i aftonklänning för att möta sin älskade Jack är helt orealistisk, kunde Claes-Göran berätta. I verkligheten gick trappan inte ner från hyttavdelningen utan från promenaddäcket, där det definitivt inte var väder att gå i aftonklänning!

Det var vid den första estraddebatten, som Jörgen Lorén undslapp sig sitt bistra omdöme om räddningsutrustningen ombord. När SB efteråt bad honom utveckla problemet, sa han att han framför allt tänkte på mobbåten med en

GÖTEBORG SEPTEMBER 2012

Temat för Världssjöfartens dag i år var sjösäkerheten, inspirerat av året 2012 – 100 år efter *Titanic*.

Därför var det naturligt att förste talaren var Claes-Göran Wetterholm, ledande

expert på *Titanic* och intervjuad i SB nr 2/2012.

Han återgav ett par av de oräkneliga dramatiska och gripande detaljer som katastrofnatten på Atlanten bjöd på. Men han tillät sig även en liten dråplighet. Han och James Cameron, regissören av den

STIFTELSEN STOCKHOLMS SJÖFARTSHOTELL SÖKER EN VERKSTÄLLANDE SEKRETERARE

Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell är en fristående ideell stiftelse som har till uppgift att driva en professionell hotellrörelse samt förvaltning av Stiftelsens tillgångar. Härigenom skall resurser skapas för att förbättra de sociala förhållandena för sjömän i form av rabatterat hotellboende och därmed sammanhängande sociala aktiviteter. Hotellverksamheten bedrivs i Sjöfartshotellet i Stockholm, genom avtal med Scandic Hotels. Stiftelsen skall vidare ge service till sjömän vid tillfällig vistelse i land. Serviceverksamheten bedrivs inom ramen för Katarina sjöfartsklubb (ligger i Sjöfartshotellet) med två anställda. Eftersom nuvarande Verkställande Sekreterare kommer att gå i pension söker vi nu en efterträdare.

ARBETSUPPGIFTER OCH ANSTÄLLNINGEN

Den Verkställande Sekreteraren har det övergripande ansvaret för Stiftelsens löpande verksamhet och administration. Bland uppgifterna kan nämnas föredragningsansvaret inför styrelsen, den löpande hanteringen av Stiftelsens tillgångar, ansvaret för Stiftelsens hotellfastighet samt övergripande ekonomiansvar och ansvar för eventuella utredningar. Vi tror att Du har akademisk utbildning, med inriktning mot förvaltning/juridik och ekonomi samt har

lång erfarenhet inom förvaltnings-, administrations- och ekonomirådena.

Anställningen motsvarar i nuläget halvtid.

UPPLYSNINGAR

För ytterligare information om anställningen kan Du ringa nuvarande Verkställande Sekreterare Olav Johansen, 070-331 01 10 eller Styrelsens ordförande Barry Andersson, 070-618 26 13. Mer information om Stiftelsens verksamhet hittar du på vår hemsida, www.katarinasjofartsklubb.com

ANSÖKAN

Din ansökan med löneanspråk och tillträdesdag vill vi ha senast den 30 oktober, under adressen: Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell, att: Olav Johansen, Box 150 56, 104 65 Stockholm.



Stiftelsen
Stockholms Sjöfartshotell
Box 15056
104 65 Stockholm

- utombordsmotor, som han tycker är under all kritik, komplicerad att använda och omöjlig i skarpt läge i dåligt väder.
- Det är en "govädersbåt", lite mer till utflykter i skärgården än till räddning av nödställda eller bogsering av flottar. Jag kommer aldrig att tillåta min besättning att använda den vid en olycka i dåligt väder.
- Vid ett senare samtal som SB hade med Jörgen Zachau på Sjöfartsverket uttalade denne förståelse för namnen Loréns åsikt.
- När man läser incidentrapporterna i Insjö-systemet, kan man ibland läsa mellan raderna en uppgivenhet över utrustningen, berättar han. När det sedan blir en officiell rapport, är detta ofta borttaget.
- Andra kritiska synpunkter under själva mötet var att *Titanic* lärt sjöfarten att ha tillräckligt med livbåtar. Men dessa ser ut ungefär likadant som för 100 år sedan. Och regelverket behöver uppdateras.
- Vår nya räddningsfarkost är inte kompatibel med Solas, sa Mikael Hinnerson från SSRS.
- Huvuddiskussionen gällde mest det som togs upp på en särskild konferens i början av sommaren (se förra SB): Att evakuera passagerare från en nödställt fartyg är en sak, men hur plockar man upp dem från havet? **BL**



Ett av flera priser som delades ut var Wista Swedens ledarskapspris till Karolina Boholm, transportdirektör på Skogsindustrierna. Hon kunde inte närvara utan tackade för priset på distans.

NYEXAMINERADE

Sjöingenjörsexamen Gbg

Julian Ademius
Björn Ahnell
Peter Albinsson
Claes Andersson
Simon André
Stefan Asplund
Anders Axelsson
Carl Berg
Petter Berg
Andreas Björfelt
Alexandra Blakéus Blaxmann
Elin Cidh
Robin Cook
Allan Dassoum
Silvio Falletta
Mattis Forsberg Perkiö
Elin Frändberg
Anders Gustafsson
Stefan Helgesson
Tobias Holmqvist
David Holmsten
John Höglind
Adai Jacob
Thomas Jansson
Kristian Johansson
Daniel Karlsson
Emil Karlsson
Robin Lacoste

Alexander Leckborn
Jonas Levin
Henrik Linder
David Lindquist
Daniel Mattsson
Björn Ohlzon
Karl Olsén
Ivan Pirkov
Richard Rinddevret
Björn Rosén
Patrik Rosendal Larsson
Philip Rucinski
Martin Silebäck
Oscar Sjölund
Morgan Slapak
Per Spång
Johnny Stahre Eisemark
Pontus Torvaldsson
Elina Venbrant
Mikael Vestman

Sjökaptensexamen Gbg

Henric Algotsson
Christian Andersson
Elias Andersson
Louise Andersson
Staffan André
Johan Augustsson
Alexandra Backman

Klas Berg
Josefin Bergagård
Jonas Berglund
Johan Bonander
Fredrik Bornevret
David Borud
Jonas Carlsson
Marcus Carlsson
Mattias Carlsson
Fredrik Dahlgren
Jonas Danielsson
Max Ed
Linus Edberg
Johan Edvall
Christoffer Elgelid Glomsten
Robin Elgelid Glomsten
Linda Eliasson
Ann Eriksson
Daniel Ernstsson
Martin Eskelinen
Calvin Fakourvand
Mikael Gannve
Henrik Glifberg
Anders Christoffer Guldbrand
Matilda Haak
Marcus Hansson
David Hermansson
Daniel Heldebeck
Martin Hjortsjö

Andreas Hultin
Alexandra Häggström
David Hällgren
Christian Jangvert
Kristian Jernberg
Sabrina Jikander
Henrik Johansson
Karl Johansson
Ida Kærsgaard
Sebastian Kammerling
Gasper Kamnik
Benjamin Karlsson
Louise Karlsson
Johannes Karlsten
Zahars Korobicins
Henning Käck Sandgren
Nils Lagerqvist
Martin Lidström
Albin Lilja Albinsson
Jens Lind
Alexander Lindberg
Malin Lindbom
Olle Lindmark
Mikael Lundholm
Peter Mattsson
Gustav Melin
Adam Michanek
Martin Molander
Martin Nordtedt

Kristoffer Olausson
Joanna Paraíso
Jacob Reed Jonsson
Björn Ridderstråle
Ana Paula Robalo da Silva
Rodrigues
Charlotta Rodrigues
Christian Rylander
Mikael Schoultz
Therese Schumacher
Kristofer Skoglund
Alf Sköld
Martin Sommer
Torbjörn Stenkula
Wiktor Swanson
Jesper Taube
Max Thörn
Måns Uneborg
Johan Willers
Damian Wlodarczyk
Josefine Ytterberg
Lina Zander

Sjöingenjörsexamen Kalmar

Andersson, Christopher
Andersson, Jimmy
Dahlén, Christoffer
Edvinsson, Olle
Elmblad, Alexander
Gerdås, Daniel
Gustavsson, Victor
Hansson, Alex
Idberg, Andreas
Johansson, Andreas
Johansson, Magnus
Johansson, Marcus
Jönsson, Christian
Karlsson, Emil
Landin, Karin
Larsson, Erik
Lundberg, Viktor
Lundgren, Per
Lundin, Edward
Mohlin, Håkan
Pettersson, Fredrik
Rågberg, Karl
Salame, Schadi
Stjernborg, Alexander
Ström, Jesper
Strandberg, Martin
Svantesson, Johan
Thanke Wiberg, Joakim
Wester, Marie

Sjökaptensexamen Kalmar

Alfredsson, Kim
Andersson, Johan
Andersson, Stefan
Arnold-Larsen, Kimmo
Beyersdorf, Oskar

Brandberg, Jan
Broander, Axel
Bävermalm, Joakim
Christiansson, Asker
Davik, Christoffer
Dyhr, Johan
Ek, Oskar
Ekberg Collin, Camilla
Eklund, Per
Eklund, Peter
Falk Lundgren, Daniel
Goll-Rasmussen, Adam
Gottberg, Joel
Gustafsson, Hans
Gustafsson, Viktoria
Görloff, Peppe
Hedåkers, Erik
Helbro, Anton
Henriksson, Jonas
Herslow, Gustav
Jakobsson, John
Jansson, Jonathan
Jeppsson, Anders
Jeppsson, Sami
Karlsson, Therese
Lagercrantz, Johan
Larsen, Ellen
Lindholm, Alexander
Lindholm, Hampus
Ljung, Joakim
Lundahl, Mikael
Löwing, Gustav
Mansnerus, Martin
Molin, Anna
Murray, Nick
Nielsen, Henrik
Nilsson, Ola
Nord, Mihai
Norström, Robert
Pettersson, Hjalmar
Pettersson, Daniel
Pettersson, Jem
Rosengren, Hampus
Rubin, Marcus
Rudolfsson, Patrik
Rundqvist, Albin
Salmoose, Ina
Samuelsson, Lars
Sandberg, Magnus
Sandgren, Mattias
Schalburg, Christian
Schönström, Michael
Ståhl, Ulf
Svedin, Lina
Tilly, Jonas
Torstensson, Christian
Wallerstein, Fanny
Westerbom, Erik
Östman, Nils



SOIC SHIP MANAGEMENT

**Svenska Ostindiska Companiet och
SOIC-Ship Management i Göteborg**

BEFÄLHAVARE till Ostindiefararen "Götheborg"



SP/S "Götheborg", klassat som "special purpose ship"

Ostindiefararen seglar vidare. Därför söker vi nu ny befälhavare, för att ersätta pensionsavgångar.

Kraven är höga: Förutom oinskränkt behörighet som sjökaptan krävs även erfarenhet av råttacklade segelfartyg. God kunskap i engelska är ett måste, då vi dels har engelska som säkerhetsspråk ombord, dels har många utländska gäster som seglar med oss. Social kompetens är nödvändigt, då man som befälhavare här ofta får ta hand om gäster vid hamnbesöken.

Fartyget är byggt som en mycket trogen replik av det historiska skepp "Götheborg", som strandade utanför Göteborgs hamn 1745. Det har dock en toppmodern utrustning ombord för både navigering och framdrivning. Likaså finns ombord även all tänkbar modern säkerhetsutrustning som barndalarm, sprinklersystem och övervakningsutrustning.

Fartyget är även registrerat som ett modernt handelsfartyg enligt IMO.

För ytterligare information se vår hemsida www.soic.se eller kontakta:

SOIC-Ship management
BENGT-GÖRAN NILSSON, +46 709-556443

Teknisk chef
Email: bengt-goran.nilsson@soic.se
eller

JOAKIM SEVERINSON, +46 706-232510
VD, SOIC-Ship Management
Email: joakim.severinson@soic.se

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
2–6	3 500 kr
7–16	5 000 kr
17–51	2 000 kr
52–1	5 000 kr



SÄLEN

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

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



TORREVIEJA

Fritidshuset ligger 5 mil söder om Alicante, har två lägenheter – den övre i två etage med plats för 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 fritidshuset och lägenheten i Stockholm, kontakta Anita Isaksson på telefon 08-598 99 112 eller Agneta Häll på telefon 08-598 99 204.



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

Allmän e-postadress: sbf@ledarna.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

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

Sjöbefälsföreningen – O

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

Ombudsmän i Stockholm

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

Johanna Briding –08-598 99 583

Ombudsman i Göteborg

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

Informationschef

Marie Halvdanson –08-598 99 288

Medlemsservice & Administration

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

Ekonomi

Inga Bergengmalm –08-598 99 149
Mariette Grankull –08-598 99 030
Sherly Joseph –08-598 99 031

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress S:t Eriksgatan 26
Telefon 08-598 99 085
Telefax 08-651 08 48
E-post sbf@ledarna.se

Internetadress

www.sjofbefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478
Expeditionstid 8.00-16.10

Expeditionen i Göteborg

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

Brandhärjad nekad nödhamn

Tysklandsflaggade *MSC Flaminia* evakuerades i Atlanten den 14 juli efter en explosion med efterföljande brand som dödade två ur besättningen och åter väckte tvivel på säkerheten i containerfartyg. Sju fartyg gick för att bistå den övriga besättningen på 22 man och två passagerare. De hade tvingats gå i livbåtar och livflottar efter explosionen, som följde efter fruktlösa försök att släcka branden i ett av lastrummen.

Ett par fartyg tog upp de nödställda, av vilka några sårade togs till sjukhus på Azorerna. Ett holländskt och ett brittiskt bogserfartyg tog *Flaminia* på släp och fick branden under kontroll. Dessa beskrev skadorna som betydande med bland annat tre förstörda lastrum.

Men ännu 26 dagar efter olyckan hade fartyget inte beviljats nödhamn någonstans. Hon befann sig då i vänteläge 240 sjömil sydväst om Storbritannien.

– Det är chockerande att ett tyskflaggat fartyg i denna belägenhet vägras gå in i någon europeisk hamn, säger Reederei NSB:s vd Helmut Ponath.

Även den franska miljögruppen Robin de Bois och brittisk-holländska befälsfacket Nautilus har reagerat.

– Flaggstaten har ett ansvar för fartyg i sitt register, besättningarna och miljön, påpekar Nautilus sekreterare Allan Graveson. (TELEGRAPH)

Margareta & Richard Zedellers fond

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

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

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

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



									BÅR DÄCK	TÄTAR	MUS-TASCH-PLATS
									S:T SIG-FRIDS-STAD	SOM KORT OCKSA	
									ÄR ÄVEN DEN SOM HAR LITE	KALL-SINNING	SKAPAR GOOD WILL PÅ VISSA FLASKOR
REKONSTRUERAR IBLAND POLIS	HELT INKAPABEL	BARA	ERICUS HISTORISK HISTORIKER	MUSIK-JÄTTE	NY			HETER RÄTT FÅ FLICKOR	TUNNA		
ÅTTA PLAN	GRÄNS-FLOD DISK-MEDEL		FUL FISK					PLATT-FÖRM BOLAG I ÖSTER		VÄNDER OFTA RYGGEN TILL	
FÅR GIVEN			ORT MED ANSTALT	W	VÅDER-STRECK	BRA VARA UTE I				BOR I LABBET	DEN HOPPAS I LAND PÅ
BITRÄDER								LÄRAR-ORGANISATION		ETT LÅG I VAXHOLM	
ETT FINNS PÅ BERGA	GOLF GURA		BESTYRK							LAGOM FÖR SOLO	
		ÄR NOG NOA MEST KÄND SOM	GÖR LATEN GLADARE		UT-SLAG					KAN VARA AV SJÖTYP	
EN SOM SJÖNG ATT LIVET VAR SANT					NU MEST TILL FLERA ENGELSK OLJA			KAJ OCH GOLIN FÖR SLUT-FORVARING			
	TAS KRÄFTOR MED IBLAND	SPELAR NU ZAZA	PANTEON KÄND WEST							ETT LEVER VI TOG ABBA OM	VAR EN ZARAH GLAD SLIP-PÅ VARA
					KAN VILSEN						
BÅR REKLAM-BUODSKAP	SPRIDER VIRUS				SOM EN LISA						
						I KAR PÅ VÅRA BORD			ETT LÅG I SÖDER-TÄLJE		

KONSTRUKTION WILLY HAGEL

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Höstkrysset".
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 23/10 2012. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Slaveri kring Svarta havet

Sjöfackliga organisationer i Bulgarien, Georgien, Ryssland, Rumänien, Turkiet och Ukraina har skrivit en rapport om förhållandena inom sjöfarten på Svarta havet, "Black Sea of Shame". Den beskriver undermåliga operatörer, där arbetsförhållandena ombord närmast är ett modernt slaveri. Rapporten visar på en lång rad fall där sjömän överges, blir utan lön och lämnas sjuka och skadade utan försäkringsskydd. Det finns också exempel på systematisk svartlistning av sjömän för att skrämja dem från att protestera eller organisera sig fackligt.

– Förhållandena är oacceptabla, och vi måste gå till berörda regeringar och kräva att de agerar, säger ITF:s blivande generalsekreterare Stephen Cotton.

Sjöfacken hoppas rapporten kan bli en väckarklocka för berörda regeringar att se till att reglerna i MLC 2006 verkligen tillämpas.

Massor av fartyg som går i Svarta havet är gamla och dåligt underhållna eller egentligen bara byggda för flodtrafik. Det resulterar i många haverier.

(TELEGRAPH)

Brandskydds-föreningens kurser

Fortbildningskurser

V 42	15–16 oktober	Helsingborg
V 43	22–23 oktober	Göteborg
V 44	29–30 oktober	Kalmar
V 45	5–6 november	Helsingborg
V 46	12–13 november	Kalmar
V 47	19–20 november	Göteborg
V 49	3–4 december	Göteborg

Advanced Fire Fighting

V 43	26–29 november	Helsingborg
------	----------------	-------------

För anmälan och ytterligare information kontakta:

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

Mystisk olycka i tanker

ITF har uppmärksammat en mystisk dödsolycka i Panamaflaggade produkt-tankern *El Valencia* den 4 augusti.

Sjöingenjörstudenten Dayra Wood från sjöfartshögskolan i Panama var på sin första resa och skulle pumpa sludgevatten till tankarna i maskinrummet. Hon bad en annan student om en nödpump för att länsa sludgen, eftersom ordinarie pump var trasig. Kort därefter fastnade hon i maskineriet. Överstyrman nödstoppade men för sent. Dayra var död.

Sedan dröjde det tre dagar innan rederiet informerade Panamas myndighet, som väntade 11 dagar (!) med att informera Mexikos myndighet. Först den 20 augusti, sedan nyheten kommit på tv, beslöt kvarhålla fartyget i Veracruz. Daylas kropp låg i fartygets frysk. Först den 29 augusti transporterades den till Panama, där hon begravdes två dagar senare.

ITF:s Panamainspektör Luis Fruto anmärker på den skandalösa tidsutdräkten men ifrågasätter också kompetensen i rederiet och myndigheternas bedömning av den. (ITFGLOBAL.ORG)

UK-flagg med enbart kineser

Rederiet Graig Group i Cardiff har beställt två bulklustare, *Graig Cardiff* och *Graig Rotterdam*. Den förstnämnda levererades i augusti och den andra kommer under hösten. Fartygen är alltså helägda av ett walesiskt bolag och har brittisk flagg, men de tillverkas på varvet i Jiangdong i Kina och kommer att ha helt kinesisk besättning.

– Vi är övertygade om att designen är praktisk för kunderna, säger Graig Groups vd Hugh Williams. Vi vet att de är välbyggda, eftersom vi övervakade bygget, och vi har fullt förtroende för den kinesiska besättningen. I de kinesiskägda fartyg vi bemannar i dag fungerar det utmärkt.

Fartygen beskrivs som designade ekonomiskt och effektivt, lätta att underhålla, flexibel lastningsutrustning. Lastutrymmena är indelade i fem avdelningar med dubbla skott, lättåtkomliga även för rengöring. Portabla rengöringsmaskiner med två tvättvattentankar bidrar till att minimera omlastningstiderna. Bränsleförbrukningen är cirka 25 ton om dagen. (TELEGRAPH)

LÖSNING TILL SEPTEMBERKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 5/2012



Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Karin o. Hans Lindh Varberg

Birger Larsson Häselsby

Ester Brodo Värmdö

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

ALLANDIA

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

A P MØLLER-MÆRSK

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

BOLLING & NORLING REDERI

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

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

FÄRREDERIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

NMM BULK

Sonny Andersson (kont p), Runhällsgatan 41, 42348 TORSLANDA
tel 031-56 14 26, 0730-68 70 84, e-post sonny.r.andersson@telia.com

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SCANDLINES

Nils Dewár, Gjuterigatan 92, 271 44 YSTAD,
tel 0705-18 62 44, fax 0410-651 89, e-post sbf.trelleborg@stenaline.com

SEA WIND

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TYNNINGÖ SJÖTRAFIK

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

FARTYG UNDER INT-AVTAL

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag _____

Namn _____

Avdelning _____

Gatuadress _____

Postnr _____

Ort _____

Land _____

E-post _____

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm
Telefon 08-598 99 106 eller 08-598 99 112, Fax 08-651 08 48
E-post SMBF-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. Dock kan du på ansökningsblanketten på nästa sida kryssa i önskemål om inträdesblankett till Ledarnas a-kassa eller AEA.

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Rederi	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Autogiro
- Inbetalningskort

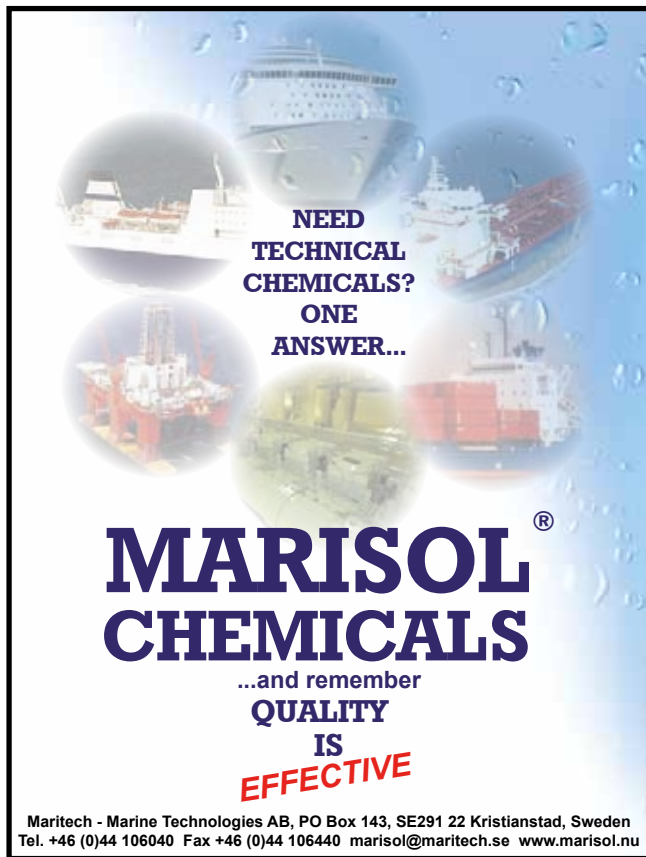
Bank (endast vid autogiro)

Clearingnummer Kontonummer

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnteckning



**NEED
TECHNICAL
CHEMICALS?
ONE
ANSWER...**

**MARISOL[®]
CHEMICALS**

...and remember
**QUALITY
IS
EFFECTIVE**

Maritech - Marine Technologies AB, PO Box 143, SE291 22 Kristianstad, Sweden
Tel. +46 (0)44 106040 Fax +46 (0)44 106440 marisol@maritech.se www.marisol.nu

DISPLAY

FÖRSÄLJNINGSFÖRETAGET INOM MEDIA

Din annons här?

Välkommen att kontakta oss:

Gunilla Johansson 090-711504,
gunilla.johansson@display-umea.se
eller

Nina Edlund 090-711540,
nina.edlund@display-umea.se

www.display-umea.se



Belöning 2013

Vi premierar förslag på förbättringar inom däck-, maskin-, och intendenturavdelningarna. Främst avseende ökad sjösäkerhet, minskade risker vid arbete och fritid ombord, förbättrad drifts- och materialekonomi, allmänt miljömässiga och/eller ekonomiska förbättringar, ökad driftsäkerhet och trivselfrämjande åtgärder.

Se mer info på www.sjomanshus.se