

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 6 OKTOBER 2013 ÄRGÅNG 2

NY ARBETSMILJÖLAGSTIFTNING

Sanktioner kan utdömas utan rättegång

STÖRRE FARTYG HOT MOT SÄKERHETEN

Regelverket hänger inte med

SYDKOREA DRABBAS AV LÅGPRISKONKURRENS

Ofta bekymmer med kinesiska fartyg

BOHUSLÄN

100 ÅR 2014

S/S BOHUSLÄN VÄSTKUSTENS SISTA SKÄRGÅRDSÅNGARE



Sjöarbetskonventionen sätter segel

OKTOBER

ILO:s sjöarbetskonvention MLC 2006 har nu trätt i kraft. Som varande en organisation som tar tillvara både fackliga och yrkesmässiga intressen för sjöbefäl verkamma på alla de sju haven måste vi naturligtvis uppmärksamma detta på ledarplats i SBF:s tidskrift. För visst är det både glädjande och anmärkningsvärt att ett 30-tal länder kunnat enas om ett internationellt regelverk för arbets- och levnadsförhållanden ombord som omfattar cirka 1,5 miljoner sjöfarare över hela världen.

Det är inte vår avsikt att ta upp detta utrymme med en utförlig beskrivning av innehållet i MLC (information finns på Transportstyrelsens hemsida eller varför inte se filmen "A passport to decent work" på ILO:s webb). Betydelsen av MLC kan dock inte överskattas; det är helt enkelt fråga om den fjärde hörnstenen för sjöfartens internationella regler, tillsammans med Solas, STCW och Marpol. Konventionen täcker områdena minimikrav för sjöpersonal, anställningsförhållanden, bostad/rekreation/mat/förplägnad samt social trygghet.

Men vad är det som säger att MLC får någon vind i sina segel? MLC är ju trots allt bara en sammanslagning av tidigare ILO-konventioner. När det gäller möjligheterna att upprätthålla en efterlevnad av MLC:s regler finns det dock en nyhet i denna konvention som saknats tidigare. Det är naturligtvis Sjöarbetscertifikatet som är detta nya verktyg. Vi menar att genom kravet att fartyg skall medföra detta certifikat, tillsammans med Försäkrans om överensstämmelse, ges hamnstaterna och ITF en reell möjlighet att enkla-

re kontrollera regelefterlevnaden, även beträffande fartyg som för flaggan för en stat som inte signerat MLC.

Hur kan man då se på MLC utifrån ett snävare svenskt perspektiv? I mångt och mycket var ju redan den befintliga svenska lagstiftningen i paritet med konventionen.

gränsas för sjömän från Sverige. Denna negativa effekt uppstår på grund av att kostnaderna för socialavgifter stiger med mer än 30 procent. Sjöbefälsföreningen driver för närvarande frågan i regeringskansliet, och någon lagändring har ännu inte skett.

BETYDELSEN AV MLC KAN DOCK INTE ÖVERSKATTAS; DET ÄR HELT ENKELT FRÅGA OM DEN FJÄRDE HÖRNSTENEN FÖR SJÖFARTENS INTERNATIONELLA REGLER, TILLSAMMANS MED SOLAS, STCW OCH MARPOL. KONVENTIONEN TÄCKER OMRÅDENA MINIMIKRAV FÖR SJÖPERSONAL, ANSTÄLLNINGSFÖRHÅLLANDEN, BOSTAD/REKREATION/MAT/FÖRPLÄGNAD SAMT SOCIAL TRYGGHET.

Förbättrade regler om tandvård har dock införts. Vidare har utbildningskraven för fartygskockar preciserats. Vi har emellertid även stött på problem. Vid införlivandet av MLC i svensk socialförsäkringsrätt har konventionen tolkats på så sätt att sjömän bosatta i Sverige och som arbetar på fartyg flaggade utanför EU skall ges även arbetsbaserade förmåner till skydd mot inkomstbortfall. För landanställda som arbetar utanför EU finns inget motsvarande skydd, och den svenska tolkningen av konventionen riskerar att leda till att den internationella sjöarbetsmarknaden be-

Summa summarum är ändå sjöarbetskonventionen en stor framgång för arbetet med att ge sjömännen drägliga arbets- och levnadsförhållanden ombord. För svensk del är det också av stor betydelse att MLC ger ett "level playfield", det vill säga att den högkvalitativa svenska sjöfarten ges likartade konkurrensförutsättningar med övriga världssjöfarten.

Se även Jörgen Loréns kolumn på sidan 5, där den sista meningen ovan utvecklas närmare.



sjöbefälen Nr6



- 04 Antiklimax om skärgårdstrafik
Plus notiser om *Costa Concordia* och Världssjöfartens dag
- 05 Förste vice ordföranden har ordet
Jörgen Lorén oroas över olikartad tillämpning av MLC2006
- 06 Lagskydd för oorganiserade
Europadomstolen anser att sådant skydd får vara begränsat
- 08 Svårt rekrytera den som bor långt bort
I Luleå Bogserbåt gäller 1:1, men man bör ändå bo relativt nära
- 10 Ny arbetsmiljölagstiftning
Sanktioner kan komma att utdömas utan att gå till domstol
- 11 Koreanska befäl i Stenafärja
Stenafärja mellan Sydkorea och Ryssland lockar koreaner
- 14 Aktiva ITF-inspektörer i Sydkorea
"Lågpriskonkurrensen" från grannlandet Kina är ett problem
- 18 Växande fartyg ett säkerhetsproblem
Regelverket hänger inte med de allt större fartygen
- 20 Idealister kör ångbåt
Västkustens sista skärgårdsångare fyller 100 år nästa år
- 24 Krav på återbetalning av subventioner
Omfördelade subventioner hotar jobben på franska färjor
- 26 Sjöfarten lockar äventyrliga investerare
En hög risknivå medför också chans till höga vinster

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 2 Utgivningsdag 8 oktober 2013

Ansvarig utgivare Christer Themnér

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

Layout Trydells Tryckeri AB

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress 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 2013

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

Framsidesbild *S/S Bohuslän* fyller 100 år nästa år och drivs av ideella entusiaster. Foto Christer Hansson.

TS-kontrollerad upplaga 8 800 ex

MEMLEM AV 

MANUSSTOPP 2013

Nr 7 – 22/10

Nr 8 – 26/11



Västgötaklimax i skärgårdstrafiken

STOCKHOLM SEPTEMBER 2013

I slutet av september skulle trafiknämnden i Stockholms läns landsting fatta beslut om upphandlingen av skärgårdstrafiken. Detta ärende hade väckt åtskillig rabalder. Bland annat hade de preliminära turlistorna orsakat skarp kritik, inte minst från de fastboende. Och de entreprenörer som nu kör trafiken åt Waxholmsbolaget har varslat de anställda om uppsägning "för säkerhets skull", vilket renderat dem en stämning från SBF (se förra numret av SB).

Nu tog plötsligt det ansvariga landstingsrådet Christer G Wennerholm (M) initiativ till att avbryta upphandlingsprocessen. I den fortsatta hanteringen kommer trafiklandstingsrådet att föreslå att man inrättar ett "sjötrafikråd" som ger de som bor och

arbetar i skärgården möjlighet till insyn och påverkan. Vad den omedelbara konsekvensen blir av beslutet om att avbryta upphandlingen innebär är för tidigt att säga. Högst sannolikt är dock att kontrakten för de nuvarande entreprenörerna, som skulle löpa ut 1 april 2014, förlängs.

– Vi hoppas att även de som kör trafiken, alltså våra medlemmar, får vara med i sjötrafikrådet, säger SBF:s vice vd Hans-Dieter Grahl.

Skyller på styrmannen

GROSSETO SEPTEMBER 2013

När *Costa Concordias* kapten Francesco Schettino den 23 september för första gången talade på rättegången mot honom, hävdade han att hela olyckan var styrmannens fel.

– Om styrmannen uppmärksammat min order om att lägga rodet åt babord, eftersom skeppet vid den tidpunkten accelererade åt styrbord, hade det inte blivit någon grundstötning. Genom manövern ville jag minska akterns rotationshastighet, så att skeppet gick framåt, bort från klipporna. Det hade åtminstone blivit en stöt mer mot fören, även om vi inte lyckats råta upp skeppet, deklarerade han inför tinget.

Enligt chefen för expertgruppen som utreder olyckan, amiralen Giuseppe Cavo Dragone, la styrmannen om kursen 13 sekunder efter order, och detta hade inget inflytande på olyckans utgång. Expertgruppen motsäger även Schettinos uttalanden om att det var han som sedan förde skeppet mot land, eftersom rodet var ur funktion och det enligt den svarta lådan inte gavs några andra styrororder efter grundstötningen. Skeppet drev inte ut till havs utan mot ön Giglio eftersom det den kvällen blåste stark frånlandsvind, enligt experterna.

Tingsrätten har nu gett tillstånd till en undersökning ombord, för att försöka förstå om det fanns tekniska problem på skeppet som kan ha orsakat grundstötningen och kantringen. Det är redan klarlagt att reservgeneratorn inte fungerade, men enligt expertgruppen hade det inget inflytande på skeppets styrbarhet.

Francesco Schettino har nu fått sitt sjökaptensbrev återkallat av transportministeriet. Om han blir dömd, bland annat för vållande av mångas död och övergivande av skepp, riskerar han 20 års fängelse. Dom väntas komma tidigast i vår.

KRISTINA WALLIN



Den 27 augusti hölls ett opinionsmöte utanför landstingshuset i Stockholm. Flera Sjötrafik-anställda deltog, bland annat (fr h på bilden) Christian Rosendal, matros och Göran Mannbrink, befälhavare. Foto Benkt Lundgren.

Hållbar sjöfart

GÖTEBORG SEPTEMBER 2013

Hållbarhet var temat för årets Världssjöfartens dag. All utveckling, inklusive sjöfarten, måste vara hållbar i relation till jordens resurser. Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd uttryckte det som att det är nödvändigt av hänsyn till framtiden och kommande generationer. Hon stack ut hakan, när hon kom med en känga till Sveriges kommuner att just sjöfarten är ett transportslag dit kommunerna inte ska bidra. Den inställningen betecknade hon som "hål i huvudet".

En talare som uttryckte optimism var John Holmberg, vice rektor på Chalmers och tillika innehavare av en Unesco-professur i lärande för hållbar utveckling. Han påpekade att befolkningstillväxten håller på att bromsas upp och eventuellt kommer till och med att vända när jordens befolkning nått 10 miljarder. Som exempel på teknikens möjligheter nämnde han en tävling

Foc-staterna fortsätter att glida på ett bananskal

Bästa läsare, jag måste tyvärr åter kommentera det svenska sjukvårdssystemet, vare sig det gäller behandling från sjukvårdande enheter eller Försäkringskassans handläggning. Det är ett sjukt system, som genererar tragedier hos de enskilda där nu andra delar av samhället får hjälpa till för att bistå de drabbade. Jag har företrätt och företräder medlemmar, och i den rollen baxnar jag mer än en gång av de galenskaper de sjuka drabbas av under sin rehab-process. Min ståndpunkt att systemet för att ta hand om sjuka är i behov av förändring, där man faktiskt börjar ta hänsyn till den enskilde individen och dennes behov, kvarstår. Givet att man ska arbeta för att få så många som möjligt att kunna återgå till sitt arbete eller, om så ej är möjligt, får den bästa handläggning för att finna ett nytt arbete. Men det får inte gå in absurdum, som nu är legio inom samhällstjänsten.

Jag kommer säkert få anledning att även i framtiden kommentera hur enskilda blir behandlade av olika myndigheter, men det är inte bara i vårt eget land som människor behandlas olika beroende på vem man är. I föregående nummer av Sjöbefälen kommenterades flaggstaten Panama i en inte så god dager, och även om andra flaggstater beskrevs hur falska certifikat sprids från dessa länder. Det är inte bara falska certifikat som genererar negationer, det senaste från Panama är att man nu när MLC 2006 blivit ratificerad, så ska man bestämma vilka ombord som ska omfattas av detta regelverk. Till min häpnad har man för avsikt att exkludera elever från sjöbefälsskolorna. Detta oroar de fackliga organisationerna, då Panama representerar en av de största flaggstaterna, och en klar skiljelinje kan skönjas mellan de fok-staternas implementering av MLC 2006 kontra de nationella flaggstaterna. Beslutet är taget av PMA (Panama Maritime Authority). Detta undantag innebär att hundratals sjöbefälselever ej kan räkna med att kunna få sig till del rättigheter som reglerad arbetstid, arbetsrättsligt skydd etc.

i bränslesnålhet, som Shell brukar arrangera. Där har en grupp franska studenter konstruerat ett bilexemplar, som gått 490 mil på en liter bensin!

Birgit Marie Liodden, generalsekreterare i Youngship International, påpekade att en svårighet i att rekrytera ungdomar till sjöfarten är branschens tvivelaktiga rykte. När man googlar på sjöfart, kommer väldigt många fler nedslag på *Costa Concordia*, andra kryssningskatastrofer och piratverksamhet än på positiva nyheter.

Två priser delades ut. Kvinnoorganisationen Wistas kompassros för gott ledarskap gick till Karolina Kjellgren, vd i Wallenius Wilhelmsens Sverigeorganisation. Folke Patrikssons pris till unga kreativa krafter inom svensk sjöfart gick till fiskarna Ante och Tim Ottosson. **BL**

Personligen är jag luttrad, och jag har tidigare beskrivit att MLC 2006 bara kan fungera om man implementerar regelverket likvärdigt över hela världen. Tyvärr tvivlar jag på att det kommer att fungera. Vi kommer att i den industriella världen se till att utföra allt till punkt och pricka, och sen kommer några tvivelaktiga sjöfartsländer att glida igenom på ett bananskal och se till att hålla nere sina kostnader både vad gäller utbildning och sociala förmåner, varefter vi åter sitter med svartepetter och inte kommer i fråga då nya tjänster ska tillsättas.

En viktig del i att fortsätta arbetet med att ifrågasätta orättfärdigheter och sprida kunskap om desamma, är att vi har engagerade människor inom vår organisation och där vi deltar och upprätthåller en kunskap inom sjöfartsklustrets alla organ. Det gör mig särskilt glad att vi inom de yrkesgrenar vi representerar är en aktiv aktör och att vi arbetar och debatterar för att skapa förändring och förbättring för allt sjöfolk.

FAIR WIND
JÖRGEN LORÉN
1: E VICE ORDFÖRANDE

MariTerm AB

Kan lastsäkring!

Utbildning

Lastsäkring, ISPS SSO, ISM, farligt gods

Konsultation

Manualer (BWMP, ETB, CSM) och prov (krängning, manöver)



www.mariterm.se
042-33 31 00

Om lagskyddet för oorganiserade

I två artiklar i Sjöbefälen (nr 2 och nr 5/2013) har jag redogjort för ett par domar från Arbetsdomstolen (AD) om föreningsrättskränkningar. I det ena fallet var det en facklig organisation och dess medlemmar som var utsatta för en föreningsrättskränkning. Det andra fallet rörde en arbetsgivarorganisation som påstod sig vara utsatt för en föreningsrättskränkning. Men vilket skydd mot en föreningsrättskränkning har en oorganiserad arbetstagare eller arbetsgivare? TEXT STIG GUSTAFSSON

STOCKHOLM SEPTEMBER 2013

Frågan om oorganiserades skydd diskuterades redan vid tillkomsten av 1936 års förenings- och förhandlingsrättslag, då vi fick ett lagreglerat skydd för föreningsrätten. Tidigare fanns bara en föreskrift i Safs stadgar och som återfanns i de flesta kollektivavtal om att "föreningsrätten å omse sidor skall lämnas okränkta". Vad som skyddades i 1936 års lag var den s k positiva föreningsrätten, alltså rätten att tillhöra en förening. Den "negativa" föreningsrätten eller möjligheten att stå utanför en fackförening eller förening av arbetsgivare skyddas inte av lagstiftningen. Svenska arbetsgivarföreningen (Saf) ansåg dock att det behövdes ett skydd mot påtryckningar på oorganiserade arbetsta-

gare som inte vill organisera sig. Men man ska komma ihåg att lagen tillkom i första hand för att få ett föreningsrättskydd för den växande gruppen av tjänstemän. Det var deras fackliga organisationer som krävde och behövde skydd för sina organisationssträvanden.

Lag om organisationernas inre liv

Reglerna i 1936 års lag överfördes 1976 oförändrade till Medbestämmandelagen (MBL). MBL ändrade inte rättsläget. Frågan om den negativa föreningsrätten behandlades utförligt av den s k § 32-utredningen, som lade fram förslaget till MBL. Utredningen föreslog dock inte några förändringar. Ett skydd för den negativa föreningsrätten skulle även innebära ett skydd för arbetssökande. Om ett sådant skydd skulle bli effektivt, skulle det komma att föra mycket långt och komma in på lagstiftning om organisationernas inre förhållanden, något som inte heller Saf var intresserat av. Safs representanter i utredningen argumenterade därför denna gång inte för något skydd för den negativa föreningsrätten utan tillstyrkte utredningsförslaget.

Inget lagskydd för arbetssökande

När man talar om föreningsrättskydd för arbetssökande kan det påminnas om att MBL:s föreningsrättsregler inte heller

skyddar en organiserad arbetstagare som blir vägrad anställning, därför att hon eller han är fackligt organiserad. Där är den fackligt organiserade i samma situation som en oorganiserad. Den positiva föreningsrätten sträcker sig alltså inte till att vara ett skydd även för den arbetssökande. Och den som redan har en anställning kan inte sägas upp för att hon eller han är oorganiserad. En sådan uppsägning är inte sakligt grundad och därför ogiltig.

På senare tid har den negativa föreningsrätten främst diskuterats i samband med att den europeiska konventionen om mänskliga rättigheter sedan 1995 är gällande rätt i Sverige. Konventionens artikel 11 om föreningsfrihet innefattar ett skydd av såväl den positiva som den negativa föreningsrätten. Skyddet för den negativa är dock inte absolut utan kan i vissa situationer få vika för andra intressen som skyddas i konventionen. Tvister om konventionen kan prövas av Europadomstolen i Strasbourg.

Visst "tvång" anses legitimt

Denna domstol har haft en del tvister där den negativa föreningsrätten varit uppe. I några domar har domstolen antytt att den enskilde i vissa situationer får tåla ett visst tvång att ansluta sig till en organisation. Det s k fallet Ihrebaden rörde en företagare på Gotland som inte ville träffa kollektivavtal och därför utsattes för en blockad. I det fallet har Europadomstolen slagit fast att en facklig organisation får anses ha ett legitimt intresse av att få till stånd ett kollektivavtal på arbetsplatsen. Arbetstagsidans intresse av en kollektiv reglering ansågs väga tyngre än arbetsgivarens intresse av att stå utanför kollektivavtalssystemet på arbetsmarknaden.

Domstolen lämnar också ett relativt stort utrymme för den "nationella särarten", dvs den nationella lagstiftaren ges ett avsevärt utrymme att utforma regler i syfte att skapa balans mellan arbetsmarknadens parter. **SG**



**HJÄLP FLER
CANCERSJUKA BARN
ATT BLI FRISKA**



www.barncancerfonden.se 020-90 20 90

Old safety systems in giant ships

Cruisers and container ships become larger and higher. To maintain the stability and safety in the giants of the seas, the regulations need to be improved, according to shipbuilders.

In late August the world's largest container ship, the newly built *Mærsk Mc-Kinney Møller*, came to Gothenburg. She is 400 meters long, 59 meters wide, 73 meters high and has a loading capacity of 18 000 TEU. Among cruisers Royal Carribiens' *Oasis of the Seas* has the giant record with 18 deck and space for 5 000 passengers. A huge ship is not necessarily more instable than a smaller, but the consequences of an accident risk to be considerably more comprehensive.

Shipbuilder Martin Schreuder at Chalmers Institution of Shipping and Marine Technology is working in the final phase with a dissertation about ship stability. According to Mr Schreuder the regulations about shipbuilding have not kept up with the development. The rules are adjusted to older types of ships and don't always give support to new constructions.

– The calculation models that are used are based on experiences and tests with minor ships, not the enormous boats that are built today. We need to do more tests with new models, he emphasizes.

The stability of a ship, the ability to return to an upright position after heeling, is affected by the centre of gravity and the shape of the hull. When the centre of gravity is lower the stability is improved.

– But you don't want a low centre of gravity on cruise ships, since this can influence the comfort on board. A lower centre of gravity can give rapidly accelerating movements in rough seas, explains Mr Schreuder.

Modern ships are not always safer

Different stabilizers are used to reduce the heelings. A so-called anti-heeling system consists of a tank placed athwartships. When the ship rolls to one side the water in the tank moves to this side. When the ship moves to the other side the water lingers for a while before it follows. Thus the movements are moderated. Active stabilizers with wings in the hull under the

waterline are common on passenger ships. The wings are folded out if necessary and reduce the movements of the ship sideways.

– The wings are very efficient during normal operations and are functioning optimal in cruising speed that usually is around 20 knots, but are completely unfit if the ship is still, says Mr Schreuder.

When we talk about the form of the hull and its effects on the stability, Mr Schreuder says that modern constructions are not always safer or more stable than older. Modern ships, passenger as well as cargo ships, are often broader right above the sea than older ships. This makes the deck larger, but it also increases the risk of so-called parametric roll. I.e. the ships quickly begins to heel heavily and uncontrollably.

– During parametric roll very big movements are made after just a few wave meetings, says Mr Schreuder.

Four years ago new rules for stability were entered into force. The constructors got more freedom and possibilities to variation. Mr Schreuder thinks that the rules basically are good, but there are gaps that need to be filled.

Unfair situation to the seamen

During an evacuation the stability of the ship is of vital importance. The possibility to evacuate thousands of passengers in a safe way is questioned in shipping.

– The situation is not fair to the seamen who will take care of the evacuations. They are expected to manage a very difficult task and with an equipment that is hard to handle, says technology doctor Monica Lundh.

The accident with *Costa Concordia*, where 32 people died, got a lot of attention, and the issue of maritime safety was on the agenda again. Monica Lundh at the Chalmers Institution of Shipping and Marine Technology has studied the phenomenon mass evacuation. According to

her the stability of the ship is a determining factor in a crisis.

Passengers can be hard to handle

– Cruises have become popular among ordinary people. There are bluehaired pensioners, middleaged couples and families with small children. People react differently when there is a mortal danger. Most of the passengers do not realize how serious the situation is and are cautious and passive. A minor group understands immediately what has happened. They act powerful to save themselves or others. A small group become irrational, shout, are apathetic and hard to get in contact with, says Monica.

The first group is often easily controlled, but the other two are significantly more difficult to take care of, according to Monica. The crew must have the ability to take command and lead the evacuation of the ship.

– You must be very distinct and authoritarian to get passengers quickly do as you want. Not everyone have that ability, especially when they are under pressure.

Traditional lifeboats not always good

The equipment used when a ship is abandoned has shortcomings. This is especially true for traditional lifeboats, which under calm exercise conditions have caused several serious injuries and even casualties. To launch the lifeboats under risky conditions can be even more problematic.

– One may only hope that the weather is not so bad that the liferafts fly away or that the lifeboats are smashed against the hull sides, says Monica.

She is also critical to the training of the crew in handling the lifeboats.

– The course in Basic Safety is short. On cruise ships cleaners, catering staff and tax-free shop personnel are expected to manage the evacuation. I think it is very doubtful if this is possible, even if you have safety exercises every week. And the *Estonia* disaster in 1994 showed us that we have no good method to fetch a lot of people up from the ocean.

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

”Toppen att kunna åka hem varje dag”

Avlösningssystem 1:1 och oftast kunna åka hem varje dag även under ombordveckan – det tycker de ombordanställda i Luleå Bogserbåt AB är utmärkt. Förutsättningen är att man bor någorlunda nära arbetsorten, men det finns förstås övernattningsmöjligheter ombord. Det är dock problematiskt att få tag i en ny befälhavare, när en av de fyra nuvarande har sagt upp sig. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDRÉN

LULEÅ SEPTEMBER 2013

En stor fördel med att jobba till sjöss är att man inte är beroende av att bo nära fartygets hemmahamn. Det gäller även i kommunägda rederiet Luleå Bogserbåt AB – i teorin. Det finns kojor ombord i de tre fartygen *Viscaria*, *Valkyria* och *Victoria*, vilket också utnyttjas särskilt i samband med kvälls- eller nattuppdrag. Och man jobbar 1:1 med en vecka på och en vecka av. Problemet uppstår i de fall man behöver tillfälligt rycka in under sin lediga

vecka, något som inträffar ganska ofta.

– Vi har bra övertidsättning vid sådana inlägg, berättar befälhavare Staffan Bramberg. Men om någon bodde väldigt långt från Norrbotten, skulle man knappast kunna förvänta sig att denne skulle åka upp för ett uppdrag på ett par timmar. Då blir någon annan tvungen att ställa upp.

I praktiken måste man alltså bo någorlunda nära de tre stationeringsorterna (Luleå, Piteå och Karlsborg nära Kalix) för att inte sätta press på kollegan. Det

kan bli långt att åka ändå vid tillfällig inryckning. Befälhavaren Öjvind Nordsvan befann sig en gång i sitt fritidshus i Moskosel.

– Jag körde nog sammanlagt uppemot 50 mil den gången, berättar han.

De speciella förhållandena skapar ett rekryteringsproblem i den situation man befinner sig i just nu.

Fyra besättningar på tre båtar

Viscaria har två besättningar, befälhavare, teknisk chef och matros, medan de två andra båtarna har en besättning var. Men en av befälhavarna har sagt upp sig eftersom han driver en passagerarbåt att köra i Luleå skärgård. Att hitta någon som har rätt behörighet och som helst ska bo i närheten är inte det enklaste.

Behörigheten förresten: Vi råkar glida in på vad som krävs för att köra en båt med en dräktighet på strax över 500 i närfart. Det duger inte med klass II. Men klass III kan räcka, fast för chiefen måste det i så fall vara klass IIIA... Där avbryter vi diskussionen!



Öjvind Nordsvan, befälhavare i Luleå Bogserbåt AB.



Conny Smedkvist, teknisk chef i Luleå Bogserbåt AB.



Staffan Bramberg, befälhavare i Luleå Bogserbåt AB.

– Skriv inget om behörighetskraven! uppmanar Staffan, det blir bara fel i alla fall!

Öjvind inflikar en synpunkt på att köra bogserbåt jämfört med att köra på Atlanten.

– Hur mycket kör en befälhavare i ett Atlantgående fartyg? Ute på havet lämnar man över till styrman, och i hamn överlämnar de åt oss i bogserbåtarna. Det är stor skillnad mellan att navigera på öppet hav och manövrera i en hamnbassäng.

Anonym trafik även för stadsborna

Både Staffan och chiefen Conny Smedkvist har erfarenheter av utesjöfart. Staffan har jobbat i bland annat Donsötank och Argonaut, och Conny jobbade fem år i Norge på bland annat supplybåtar.

– Och visst var det bra på flera sätt, bra lön och fina båtar med modern teknik, säger Conny. Men med småbarn hemma blev det för jobbigt att vara borta fyra veckor åt gången.

Det var samma orsak som drev bort Staffan från tankerflottan. Men ingen av dem hade i början av sjömanskarriären reflekterat över att börja på bogserbåt. De tänkte inte ens på att Luleå Bogserbåt AB fanns, trots att båda bodde i Luleå och Staffan till och med vuxit upp där.

– Nej, man ser knappt de här båtarna, fast man bor här! säger Staffan. Man ser de stora havsisbrytarna och tänker inte på att det finns andra båtar som sköter om isbrytning i hamnområdet.

Detta är alltså en viktig arbetsuppgift utöver de rena bogseringsuppdragen. Trots båtarnas litenhet ska de bryta is inne i hamnen. Och, påpekar de ombordanställda, det blir alltid is vintertid i Luleå hamn,

även under så kallade milda vintrar.

Man räknar med fördubblad omsättning i hamnen i framtiden, främst på grund av ökad utskeppning av malm. Genom muddring ska djupgåendet öka från dagens 10,9 meter till drygt 14 meter. Då kan man ta in även fullastade panmaxare. Man planerar också att beställa en ny bogserbåt. Det behövs en eskortbogserare, och två av de nuvarande båtarna är rätt ålderstigna. *Victoria* ligger på varv i år efter att ha dragit på sig skador på tvärstycket och dragstång.

– Iskörningen frestar på, konstaterar Conny. Jag hoppas att det kommer en ny båt, det skulle vara väldigt roligt att få vara med och följa ett nybygge hela vägen.

I en del avseenden är det ”omvända världen” att köra bogserbåt jämfört med vad som lärs ut på sjöfartshögskolan, påpekar Staffan.

– Där fick man lära sig att hålla sig så långt borta som möjligt från andra fartyg. Här är det tvärtom, vi måste gå så nära som möjligt, fast utan att gå med propel-

lern på bulben. Och det är stora krav på att grejorna fungerar, och även samarbetet ombord. Det måste flyta på utan att man ska behöva snacka så mycket.

Arbetsstrivseln är hög, vilket yttrar sig i liten personalomsättning. En önskan finns dock att övergå till enhetslöneavtal.

– Jag engagerade mig som facklig kontaktperson av den anledningen, säger Conny. Det vore bättre än det nuvarande systemet med en massa beräkningar av traktamente och övertid.

– Ja, det ska ändå skrivas paper till förbannelse, inflikar Öjvind Nordsvan.

Någon kock ombord har de inte, och måltiderna får i regel intas i land. Så även denna dag. SB:s reporter avslutar ombordbesöket på *Viscaria* med att göra Öjvind sällskap på buffélunch på Coop Arena, Luleå hockeys hemmarink. Bara lite synd att jag inte hade bandspelare på, det hade varit intressant att få med Öjvinds många synpunkter på vindkraft, solpaneler, miljöfrågor i allmänhet, matrosers yrkeskunskap och annat. **BL**



Dyrare nonchalera arbetsmiljön

Från nästa sommar kan myndigheterna agera snabbare mot brister i arbetsmiljön. Många ärenden har hittills fastnat i rättsväsendet, men från den 1 juli blir det fler och mycket dyrare sanktionsavgifter, som inte behöver gå via domstolarna. Inspektionen av sjömäns arbetstider omfattas dock inte av de nya reglerna. TEXT LARS SOOLD

STOCKHOLM AUGUSTI 2013

Efter ett beslut i riksdagen görs stora ändringar i arbetsmiljölagens föreskrifter. I stället för att, som nu, ett stort antal fall tas via polis och domstolar kommer myndigheterna att direkt kunna döma ut sanktionsavgifter. Då behöver tillsynsmyndigheterna inte heller bevisa att överträdelsen har skett med uppsåt eller oaktsamhet. Samtidigt höjs också maxbeloppet för sanktionsavgifter kraftigt från dagens 100 000 kronor till en miljon.

Lagändringarna beslutades av riksdagen i början av sommaren. Skälet är att många anmälningar har fastnat i rättsväsendet och inte lett till någonting. Lagstiftarna tror att förändringarna skapar effektivare sätt att komma åt problemen, och man har fått stöd av betydande remissinstanser som fackförbund, Rikspolisstyrelsen och domstolar. De politiska partierna tycker också att detta är rätt väg att gå.

Färre fall till domstol

Fler sanktionsavgifter betyder också att ett stort antal överträdelser mot Arbetsmiljölagen inte längre kan tas till domstol. Det blir bara ett fåtal överträdelser, som exempelvis när det gäller arbetstid för minderåriga, som kan lagföras.

Detta har fått skarp kritik av flera remissinstanser. LO, TCO och Saco ansåg att lagen avkriminaliseras för mycket, åsikter som delas av Socialdemokraterna och Vänsterpartiet. LO tyckte att utredningsförslaget inte tog den avskräckande effekten att riskera att dras inför rätta på allvar. Det borde ha utretts mer, beslutet fattades på för lösa grunder, tycker LO.

Man ska dock komma ihåg att dessa regler gäller för Arbetsmiljölagen och dess föreskrifter, som anger hur det förebyggande arbetsmiljöarbetet ska gå till. När något hänt, exempelvis att någon skadats eller omkommit, kan alla händelser

fortfarande bestraffas enligt Brottsbalken.

Tillsynen av Arbetsmiljölagens föreskrifter sköts av Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen (TSS), varav den senare har hand om sjöfarten. Men Arbetsmiljöverkets beslut och agerande har stor betydelse för sjöfarten.

– Vi måste se över om vi behöver göra några ändringar. Men i stort kan vi nog bara sätta i kraft de nya föreskrifter som Arbetsmiljöverket tar fram för sanktioner för olika överträdelser, säger Christina Östberg, arbetsmiljöhandläggare på TSS.

Olika redskap

Sanktionsavgifter är ett av Arbetsmiljöverkets och TSS redskap för att komma åt brister i arbetsmiljön. Sanktionsavgifter kan tas ut direkt när något är fel.

Ett annat ofta använt verktyg är förelägganden eller förbud mot delar av eller hela verksamheten. Då ska arbetsgivaren åtgärda problemen inom en viss tid. Myndigheterna kan krydda kravet på åtgärd med vite, vilket har visat sig vara effektivt när beloppet sätts tillräckligt högt. Nytt från och med nästa år är att även statliga arbetsgivare kan beläggas med vite. Det tredje verktyget är polisanmälan och domstolsförhandlingar, där ett stort antal ärenden alltså har fastnat.

TSS använder sig också av fartygscertifikaten som ett starkt påtryckningsmedel. Man kan hålla inne certifikatet, om man upptäcker brister eller dra in det helt, om problemen är riktigt allvarliga.

– Om det handlar om allvarliga brister ombord har vi möjlighet att lägga ett nyttjandeförbud för hela fartyget. Detta är åtgärder som i många fall är hårdare än en sanktionsavgift, säger Christina Östberg.

Nästa sommar införs samtidigt identiska regler för tillsynen av arbetstider på järnväg och landsväg men inte för sjön. TSS tycker att vilotidslagen för sjömän borde

ha ingått och påpekade detta i sitt remissvar men fick inget gehör.

Sjöbefälsföreningen anser också att ändringarna även ska gälla för sjöfarten. Det är bra om det går snabbare att komma åt problem med arbetsmiljö.

– Problemet med sanktioner är vem som ska bestraffas, speciellt om lagen även hade omfattat vilotidsreglerna. Är det den högste ansvarige inom avdelningen, den som bryter mot reglerna eller redaren? Dessutom har TSS fattat beslut, där de anger hur många som måste vara ombord för att säkert framföra ett fartyg. Har de något ansvar? Alla problem löses inte genom att införa sanktioner, säger Mikael Huss på Sjöbefälsföreningen.

Ska ta fram nya föreskrifter

När utredningen presenterades för remissinstanserna var det inte klart vilka avgifter som skulle gälla för olika överträdelser. LO, Saco och TCO tyckte att det gjorde att man inte riktigt visste vilka förändringar man tog ställning till.

Arbetsmiljöverket har fram till nästa sommar på sig att ta fram dessa föreskrifter och har nu kommit med ett förslag som skickats ut på remiss.

– Vi är positiva till de nya reglerna. Hittills har det inte varit effektivt via domstolssvängen. Sanktionsavgifter slår direkt i verkligheten. Ofta räcker det med att arbetsgivaren riskerar ett kännbart belopp, säger Arbetsmiljöverkets generaldirektör Mikael Sjöberg.

I förslaget har avgifternas storlek satts i förhållande till den risk som arbetstagarna utsätts för. Man föreslår fyra risknivåer där den allvarigaste bland annat innehåller arbetsmiljöbrister som innebär fara för livet.

Sanktionsavgifternas storlek ska enligt förslaget också ta hänsyn till företagets storlek. För de värsta riskerna föreslås avgiften som lägst till 100 000 kronor för små företag och en miljon för stora.

Arbetsmiljöverket ser förslaget som ett första steg. Arbetet fortsätter under hösten, bland annat med dialog med arbetsmarknadens parter.

– Vi hade gärna sett att lagen kommit ett år senare, så att vi i lugn och ro kunnat förbereda oss, eller att vi fått mer resurser. Vi prioriterar detta högt och får vänta med annat, säger Mikael Sjöberg. **L S**



KOREANER MED SVENSK ANKNYTNING

Bägge är före detta officerare i sydkoreanska flottan med lång erfarenhet. På ålderns höst bestämde sig dock Jeong Hee Seob och Jeong Chung Hwan att det var dags att satsa på något nytt. Nu arbetar de som skeppare och chief ombord på Stena Dae Lines nya färjelinje mellan Sydkorea och Ryssland.

TEXT PETER AHLGREN FOTO LEIF HANSSON

SOKCHO, KOREA MAJ 2013

Det är en strålande fin majdag i hamnstaden Sokcho i nordöstra Sydkorea. Regnet, som tidigare dragit ett gråvått draperi över den här bergiga delen av landet, har försvunnit vidare ut över Japanska havet. Ute på redan börjar besättningen på ropax-fartyget *New Blue Ocean* göra sig beredd att anlöpa hemmahamnen och lasta av passagerare och last från Ryssland och Kina. Sedan knappt två månader går hon mellan Sokcho och de ryska hamnarna Zarubino och Vladivostok. Den nyöppnade färjelinjen är intressant på flera sätt. Den inte bara förbinder Sydkorea med de viktiga export- och importländerna Ryssland och Kina samt, via Transsibiriska järnvägen, Europa. För en svensk är linjen extra intressant, då den

ägs och drivs av Stena Dae Line som i sin tur ägs av Stena till 90 procent och är bolagets första färjelinje i Asien.

Sen kort tid tillbaka arbetar befälhavaren Jeong Hee Seob och tekniske chefen Jeong Chung Hwan ombord på *New Blue Ocean*. Ingen av dem reflekterar dock över att deras arbetsgivare indirekt är ett svenskt bolag.

– Maskinen är densamma, oavsett om det är ett svenskt, koreanskt eller för den delen japanskt företag som äger den, säger Jeong Chung Hwan och skrattar – något han och Jeong Hee Seob gör både hjärtligt och ofta.

Soldater i civila kläder

Både Jeong Hee Seob och Jeong Chung Hwan har militär bakgrund. Efter att ha utbildats och tjänstgjort i den sydkorean-



Sedan någon månad tillbaka är Jeong Hee Seob den enda kaptenen på Stena Dae Line. "Det innebär att jag är den enda som aldrig får vara ledig", säger han och skrattar.

ska flottan som kapten respektive maskiningenjör tog de av sig uniformerna och började arbeta inom den civila sjöfarten.

– Det var inte så att jag vantrivdes i flottan på något sätt, men jag kände efter många år att jag hade gjort mitt i det militära, säger Jeong Hee Seob.

Han arbetade sedan i många år som kapten på passagerarfartyg i Syd-kinesiska sjön fram tills en bekant, som hade kontakter på Stena Dae Line, tipsade honom



Chieften Jeong Chung Hwan har alltid nära till skrattet.

Sokcho är en gammal fiskehamn och det är fullt med mindre fiskebåtar i farvattnen utanför staden.

att söka arbete på den nya färjelinjen. Jeong Chung Hwan har en liknande historia. Efter att ha avslutat sin tjänstgöring i flottan gick han i 30 års tid mellan Korea och Japan till han fick höra talas om att det kunde finnas arbete i Sokcho.

– Jag arbetade i många år på ett japanskt bolag. Det var visserligen bättre betalt där, men det var långa arbetsdagar och jag hade knappt någon tid hemma hos familjen.

På sitt tidigare arbete jobbade han ett år för att sedan vara ledig en månad. När han fick erbjudande om jobbet på *New Blue Ocean*, som för samtliga ombordanställda utom filippinarna betyder en månads arbete och en vecka i land, tvekade han därför inte länge innan han bestämde sig för att byta arbetsgivare.

– Nu får familjen mycket mer tid tillsammans.

På nya poster

Både Jeong Hee Seob och Jeong Chung Hwan trivs bra på den nystartade linjen och med sitt nya fartyg. Byggt 1989 i Japan tar *New Blue Ocean* 1 400 lastmeter

rullande last och containrar och har plats för 750 passagerare. Hon är renoverad, och Jeong Chung Hwan berömmar maskineriet.

– Det är den 34 år gamla originalmaskinen, men hon går som en klocka. Fast det är klart, i jämförelse med mig är det en ungdom, säger 56-åringen och skrattar gott.

Jeong Hee Seob skrattar med och det märks att de två har ett bra samarbete. De är rörande överens om att säkerheten ombord är en fråga både de och rederiet prioriterar.

– Vi tar visserligen både last och passagerare, men det betyder att vi är ett passagerarfartyg. Säkerheten måste därför alltid få högsta prioritet.

Ombord arbetar sammanlagt 50 personer, varav 20 filippinare. Besättningen är uppdelad i tre lag. Ett som ansvarar för passagerarna, ett för lasten och ett för bilarna. Det finns dock inga riktiga inarbetade rutiner och heller inte alltid tillräckligt med personal.

– Jag kan exempelvis inte vara ledig eftersom jag är den enda anställda kaptenen i bolaget. Fast eftersom jag inte är



den enda kaptenen i Korea så blir det väl ändring på det antar jag, säger Jeong Hee Seob med ett leende.

Åldringar med framtiden för sig

I Sydkorea var pensionsåldern fram till år 2011 60 år men kommer nu att sakta öka fram till 2033 då den ska stanna vid 65. Vare sig 58-åriga Jeong Hee Seob och 56-åriga Jeong Chung Hwan har därför speciellt många år kvar till pensionen. Fast trots det valde bägge att börja ett nytt arbete i ett nytt företag.

– Det här är en spännande linje med framtiden för sig, säger Jeong Chung Hwan. Det går snabbare med vår linje att få gods till Kina än genom någon hamn i söder och det märks också eftersom godstransporterna ökar snabbt.

Pensionsåldern är heller inte huggen i sten, utan många arbetar vidare långt efter pensionering. Något som bland annat Stena Dae Lines platschef, den pensionerade före detta löjtnanten i marinkåren Pilman Kim, är ett levande och energiskt bevis för.

De tre grånande före detta militärerna är överens om att arbetet på färjelinjen mellan Sydkorea och Ryssland är alldeles för spännande för att tacka nej till på grund av en sådan trivial sak som ålder.

– Än så länge är inte färjelinjen någon braksuccé – som mest har vi haft 226 passagerare – men vi har precis startat, och området vi trafikerar i Ryssland blir allt viktigare för transporter till och från Ryssland och Kina, säger Pilman Kim.

Det finns också en stor, självstyrande koreansk enklav i Kina, som bildades efter Koreakriget då många koreaner flydde över gränsen. Och eftersom det nu pratas om att ge alla koreaner ett fritt fyramånaders visum till Kina finns det många koreaner som kommer att ta chansen att åka och hälsa på sina släktingar i Kina.

Hotet från norr

Koreahalvön har varit i världens blickpunkt ett otal gånger sedan mitten av 1900-talet. Från delningen av den forna japanska kolonin 1948 och det därpå följande Koreakriget som avslutades 1953 och fram till idag har läget mellan länderna alltid varit mer eller mindre spänt. Nord- och Sydkorea har aldrig enats om något fredsavtal och är därför fortfarande officiellt sett i krig. Efter att ha tagit över makten i Nordkorea i slutet av 2011 skärpte också den nordkoreanske



I mars startade Stena Dae Line sin nya färjelinje. En del av den sammanlagt 12 man starka personalen på kontoret i Sokcho uppför sin version av artisten Psis berömda dans.

ledaren Kim Jong-Un tonen mot både Sydkorea och USA. Kärnvapentester, avklippta telefonlinjer och hotfull retorik drog återigen världens ögon mot den här delen av världen. Fast de flesta sydkoreaner tar konflikten med ro och skrattar bara när man frågar om de är rädda. Det samma gäller besättningen ombord på *New Blue Ocean*.

– Nordkorea är ingenting jag oroar mig för, säger Jeong Hee Seob och fortsätter:

– Vi håller oss hela tiden utanför säkerhetszonen på vägen till och från Ryssland, så nordkoreanska flottan har ingen anledning att störa oss.

Han säger sig aldrig ens ha sett ett nordkoreanskt örlogsfartyg efter sin tid i flottan. Fast även om hoten skämtas bort kvarstår det faktum att stränderna i Sokcho, som ligger nära gränsen och fram till slutet av kriget tillhörde Nord, lyses upp av strålkastare på nätterna för att avslöja eventuella ilandsatta spioner och att rederiet, när läget var som mest spänt, gick upp till säkerhetsnivå två – vilket innebär strängare kontroller av passagerare och gods samt generellt högre uppmärksamhetsnivå.

– Visst finns det en medvetenhet om hoten, men som korean är jag inte oroad. Jag tror ärligt talat inte att de ens har kapacitet att skicka missiler över gränsen, säger Jeong Chung Hwan.

Inte heller den före detta löjtnanten Pilman Kim oroar sig över den nordkoreanska flottan.

– Det har gått transporter i de här vatten i mer än tio år, och så här långt har allt gått bra, vi har inte ens haft några incidenter. **PA**



Platschefen i Sokcho, Pilman Kim, har liksom kaptenen och chieften, en bakgrund i det militära.

Kinesisk sjöfart pressar ITF – i Korea



Löner betalas motvilligt ut för att sedan tas tillbaka. Hetta, brist på mat och isolering. Den ökande handeln med Kina är inte bara positiv. ITF:s inspektörer i Sydkorea stöter i sitt dagliga arbete allt oftare på missförhållanden ombord på fartyg som tillhör små kinesiska rederier.

TEXT PETER AHLGREN FOTO LEIF HANSSON

SYDKOREA MAJ 2013

– Det värsta jag sett var ett kinesiskt fartyg, där ägaren var konkursmässig. Besättningen hade ingen som helst mat och dåligt med vatten. Naturligtvis hade de inte fått någon lön, och bränslet var i stort sett slut. Det var rent ut sagt fruktansvärt, säger Kyoung-Woo Jang, en av ITF:s inspektörer i Sydkorea och fortsätter:

– Jag har stött på sovsalar där det var så varmt att jag var tvingad att gå ut. Det gick helt enkelt inte att stanna eftersom det var över 35 grader.

ITF har sammanlagt tre inspektörer och en koordinator i Sydkorea. De gör årligen cirka 100 inspektioner, varav 60–70 procent på fartyg där besättningarna inte anslutna till federationen, och stöter allt oftare på missförhållanden på kinesiska fartyg från små rederier.

– Det är sällan några problem med de stora kinesiska rederierna, utan det är framförallt de små, med ett eller kanske två fartyg, som inte sköter sig, säger Hye Kyung Kim, ITF-koordinator i Sydkorea sedan många år.

Ökad handel

Sydkorea är en snabbväxande ekonomi med grundstomme i tillverkningsindustrin, som är helt beroende av fartygstransporter. Det beror inte bara på att man är en halvö med dålig tillgång på råvaror utan också för att landtransporter norrut är omöjliga på grund av grannen Nordkorea. Det går i realiteten inte ens att ta sig från Sydkorea till nord. Länderna har ett gemensamt industriområde, Kaesong, som kom till 2002 i ett försök att tina upp relationerna. Men så mycket mer har dock inte hänt, förutom att området tillfälligt stängdes ned i samband med krisen i maj. Fast även om länderna gränsar till varandra, så är Nordkorea och dess eventuella sjöfart helt okänd för ITF i Syd.

– Årligt talat vet jag inte ens om de har någon handelsflotta. För många år sedan stötte vi på ett fartyg med nordkoreansk

besättning, men det är enda gången det hänt under mina år här, säger Hye Kyung Kim.

Misstänksamhet mot Kina

Sydkoreas största marknad är Japan, men Kina blir allt viktigare som både import- och exportland. Det innebär också ökad sjötrafik mellan länderna.

Fast det är inget man ser odelat positivt på från ITF:s sida i Sydkorea.

– Det är ytterst viktigt att även Kina ansluter sig till internationellt erkända avtal och standard. Det är inte bara för besättningarnas skull, utan även för att den globala transportmarknaden ska kunna fungera och konkurrera på lika villkor, säger Bae Jung Ho, ITF-inspektör med ansvar för södra Sydkorea.

Minoritetsbesättningar

Inspektörerna berättar att det oftast inte är de kinesiska besättningsmedlemmarna som drabbas utan den minoritet som kommer från länder som Burma, Kambodja och Vietnam.

– Generellt är kinesiska besättningsmän dåliga på andra språk, och ägarna hyr därför in någon eller några från exempelvis Burma som kan prata engelska. Det är nästan uteslutande de som drabbas och inte får ut lön, övertidsersättning och liknande, säger Kyoung-Woo Jang.

De är också, av flera anledningar, rädda för att ställa krav och vet väldigt lite om sina rättigheter.

– Det här är människor som växt upp i länder, där man misstror myndigheter och organisationer, och de är helt i händerna på agenter och rederier eftersom de inte vågar eller kan söka hjälp. Inte kan de få någon hjälp av övriga i besättningen heller, eftersom de som utlänningar i helt kinesiska besättningar är helt isolerade, säger Hye Kyung Kim.

Ett problem är också att de inte kan få någon hjälp i Kina, enligt Bae Jung Ho.

– Det finns helt enkelt inte någon organisation eller myndighet som kan hjälpa besättningsmedlemmar som inte är kine-



Hye Kyung Kim är koordinator på ITF i Sydkorea. Hon har under många år märkt ökade problem med besättningsmedlemmar på kinesiska fartyg som inte får ut sina löner.



1996 blev hamnarbetaren Bae Jung Ho ITF-inspektör.



Efter att ha arbetat som sjöbefäl i sex års tid sadlade Kyoung-Woo Jang om till ITF-inspektör. För att kunna prata med kinesiska rederier och besättningsmän studerar han nu kinesiska.

ser i Kina, och det är också därför de allt oftare söker hjälp hos oss i Korea. Det vanligaste problemet är besättningsmedlemmar, som inte får ut sin lön eller andra former av ersättningar de har rätt till. Inspektörerna försöker då på olika sätt se till att rederierna betalar ut lönen kontant eller åtminstone ställer ut ett kreditbrev. Ibland går det så långt att kraven

hamnar i domstol. Fast bara för att löner betalas ut innebär det inte att besättningsmedlemmarna får behålla dem.

– Vi har haft ett fall där vi såg till att den burmesiska besättningen fick sin lön utbetald kontant här i Sydkorea. Fast när fartyget senare anlände till Kina tog bolaget tillbaka pengarna, säger Hye Kyung Kim.

Om det förekommer ofta vet hon dock inte eftersom det är svårt, om inte omöjligt, att följa upp vad som händer.

Det är inte bara uteblivna löner som besättningar vänder sig till ITF för att få hjälp med. Det händer att besättningsmedlemmar inte får resa hem, om exempelvis en nära anhörig blivit sjuk, eller att de blir strandsatta efter slutförda kontrakt utan möjlighet att ta sig hem. Arbetsmiljön är ett annat område där det ofta brister.

– Framför allt på mindre fartyg och i maskinrummen kan det bitvis vara fruktansvärda förhållanden med extrem hetta och, i bästa fall, undermålig ventilation, säger Kyoung-Woo Jang.

Säkerhet

Det är inte bara löner och arbetsmiljöförhållanden som kontrolleras vid inspektionerna. Säkerhet och fartygens standard är också prioriterade områden.

– Jag arbetade själv som sjöbefäl med ansvar för säkerheten ombord innan jag blev ITF-inspektör, så jag har rätt bra kunskaper inom området, säger Kyoung-Woo Jang. Förutom den elektroniska utrustningen kontrollerar jag exempelvis om det genomförts övningar. Fast generellt tycker jag att säkerheten är bra ombord på de fartyg vi inspekterar.

Däremot märker han, som ansvarar för västra Sydkorea, att många besättningsmedlemmar oroar sig för pirater. De frågar ofta efter information om pirataktiviteter och vad som görs för att stoppa dem.

– Fast det är inte mycket jag kan göra förutom att informera om läget och ge allmänna råd om hur man förebygger och skyddar sig från överfall.

Oro för pirater är dock inget som övriga inspektörer stöter på, eftersom problemen är koncentrerade till Indiska oceanen.

Framtiden

Även om ITF-inspektörerna bitvis målar upp en dystert bild av förhållandena ombord på framförallt kinesiska fartyg i sydkoreanska vatten så ser man med förhoppning framåt. Den ökade handeln med Kina innebär inte bara att tivelaktiga rederier med slavliknande anställningsförhållanden dyker upp, utan också att besättningsmännen får upp ögonen för vilka rättigheter de har.

– För bara 20 år sedan stötte du aldrig på en kinesisk besättningsman som kunde engelska. Nu är det en helt ny generation på väg som lärt sig utländska språk på universitet och genom utländska filmer.



Sydkorea är helt och hållet beroende av sjöfarten för import och export. Det går inte att ta sig till Sydkorea landvägen, eftersom inga transporter släpps igenom Nordkorea.

De pratar med sina kollegor i hamn och lär sig på det sättet hur det ser ut på fartyg från andra länder, säger Hye Kyung Kim.

– Jag tror det kommer leda till att de enskilda sjömännen kommer att sätta press på de kinesiska myndigheterna för att få samma villkor som alla andra sjömän.

Bae Jung Ho anser att mycket har förbättrats bara sedan han blev inspektör 1996, och han märker i likhet med sina kollegor att allt fler i området blir medvetna om att ITF finns och vad de gör. Han tror också mycket på de insatser man nu genomför för att öka medvetenheten

bland de kinesiska besättningsmännen.

–Vi har flera projekt där vi försöker informera kinesiska besättningsmän om deras rättigheter och att vi inom ITF finns. Vi har bland annat böcker och informationsblad på kinesiska som vi lämnar ut till besättningsmännen. **P A**

UTBILDNING INFÖR EXAMINERING PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB

AV INCERT GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRA

Praktisk kylteknik

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

Praktisk kylteknik för maskinbefäl

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Praktisk kylteknik	2013	44, 48

Nyexaminering

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

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

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Nyexaminering Kategori 1	2013	45, 49

Omexaminering

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Omexaminering Kategori 1	2013	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



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

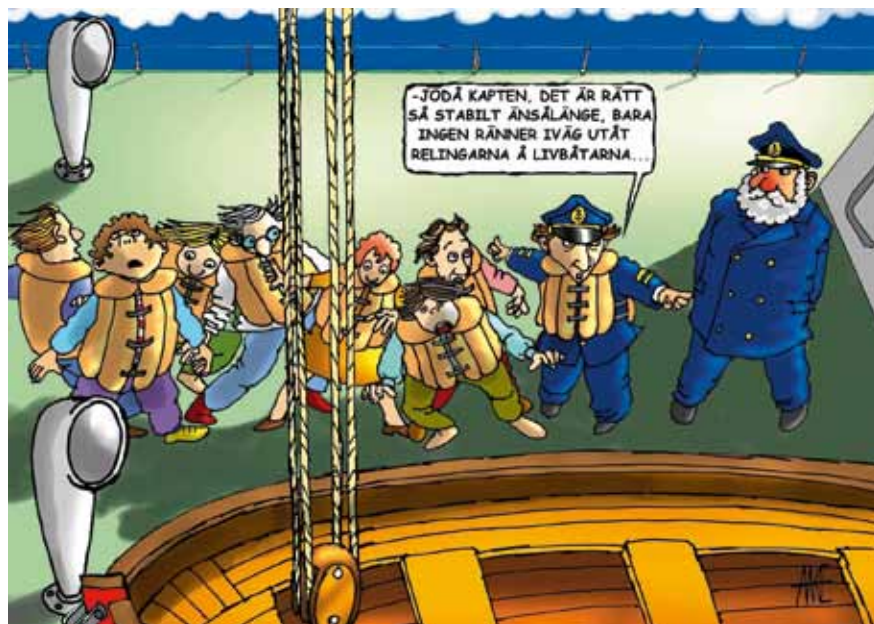
Vill du veta mer, ring eller kom och besök oss. Du är alltid välkommen! **Telefon 08-640 94 96**

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

Säkerheten hänger



Kryssningsfartyg och containerbåtar blir allt större och högre. För att bibehålla havsjiättarnas stabilitet och säkerhet behöver regelverket förbättras, menar skeppsbyggare. TEXT LINDA SUNDGREN ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG SEPTEMBER 2013

I slutet av augusti kom världens största containerfartyg, nybygget *Maersk Mc-Kinney Møller*, till Göteborg. Hon är 400 meter lång, 59 meter bred, 73 meter hög och har en lastkapacitet på 18 000 TEU. På kryssnings-sidan innehas bjässerekordet av Royal Carribiens *Oasis of the Seas* med 18 däck och plats för 5 000 passagerare. Ett stort fartyg är inte nödvändigtvis mer instabilt än ett mindre, men konsekvenserna vid en olycka riskerar att bli betydligt mer omfattande. Skeppsbyggare Martin Schreuder vid Institutionen för sjöfart och marin teknik på Chalmers, är i slutskedet med en avhandling om fartygsstabilitet.

– Inget fartyg är osänkbart, och ju fler det är ombord, desto allvarigare kan det bli om något händer, säger han.

Enligt Martin har regelverket kring fartygsbyggen inte hunnit med i utvecklingen. Bestämmelserna är anpassade efter äldre fartygstyper och ger inte alltid till-

räckligt stöd vid nybyggen.

– De beräkningsmodeller som används bygger på erfarenhet och tester av mindre fartyg, inte de enorma båtar som byggs idag. Vi behöver göra fler tester med nya modeller för att försäkra oss om att säkerheten tillgodoses, säger han.

Tyngdpunkten flyttas uppåt

Ett fartygs stabilitet, alltså förmågan att återgå till upprätt läge efter krängning, påverkas av flera faktorer. De två som, enligt Martin, har störst betydelse är tyngdpunkt och skrovform. Grundprincipen för det förstnämnda är att ju lägre tyngdpunkt desto stabilare fartyg. Inom kryssningsflottan är det här något av ett dilemma, eftersom de många passagerardäcken leder till att tyngdpunkten hamnar högre upp.

– På kryssningsfartyg vill man heller inte ha för låg tyngdpunkt eftersom det kan påverka komforten ombord. Lägre tyngdpunkt kan ge påfrestande, kraftigt accelererande rörelser i grov sjö och det

vill man undvika när man har passagerare ombord, säger Martin.

Olika sorters stabilisatorer används för att minska krängningarna. Så kallade anti-heelingssystem används för att fartyget ska röra sig mjukare och långsammare i vågorna. Systemet består av en tank som är placerad tvärskepps i fartyget. När fartyget rullar åt ena sidan flyttas vattnet i tanken åt det hållet. Då fartyget sedan rullar åt andra hållet dröjer vattnet kvar en stund innan det följer efter. Därmed dämpas rörelserna. På passagerarfartyg är aktiva stabilisatorer i form av vingar i skrovet under vattenlinjen vanligt. Vingarna fälls ut vid behov och minskar fartygets rörelser i sidled.

– Vingarna är väldigt effektiva under normala driftförhållanden, men de har ingen kapacitet om fartyget exempelvis blir skadat och börjar ta in vatten. Systemet bygger också på att fartyget har hyfsat bra fart framåt, annars lyfter inte vingarna. De fungerar optimalt i fartygets marschfart som brukar ligga runt 20 knop, men är helt obrukbara om det ligger still, säger Martin.

Nya fartyg inte säkrare

När det handlar om skrovformens betydelse för stabiliteten, säger Martin att nya konstruktioner inte alltid är säkrare eller mer stabila än äldre modeller. Moderna kryssningsfartyg och även lastbåtar, är ofta bredare i ändskeppen strax ovanför vattenlinjen än vad äldre fartyg är. Konstruktionen ger mer däcksyta, men leder också till ökad risk för så kallad parametrisk rullning. Parametrisk rullning innebär att fartyget snabbt hamnar i kraftiga, okontrollerbara krängningar.

– Parametrisk rullning uppstår framför allt i långskeppssjö. Mycket stora rullningsrörelser byggs upp under bara några få vågmöten, säger Martin.

För fyra år sedan trädde nya stabilitetsregler för skeppsbyggen ikraft. Syftet med de nya bestämmelserna var inte främst att öka säkerheten utan att ge konstruktörerna större handlingsfrihet och variationsmöjlighet. Så länge tillräcklig stabilitet uppnås ger regelverket vida ramar att välja den lösning man anser bäst lämpad. Martin menar att det förändrade tankesättet kring

inte med storleken

Vid evakuering är fartygets stabilitet avgörande och ju fler människor ombord desto mer tid behövs. Inom sjöfarten ifrågasätts möjligheten att på ett betryggande sätt utrymma kryssare med tusentals passagerare och någon hållbar beredskapsplan för att ta hand om stora folkmassor efter att de hamnat i livbåtar finns inte.

– Situationen är inte riktigt schysst mot sjömännen som ska sköta evakueringarna. De förväntas klara av en jättetuff uppgift och med utrustning som i många fall är besvärlig och riskfylld att hantera, säger teknologie doktor Monica Lundh.

Då och då påminns världen om de tragedier som ett sjunkande fartyg kan ge upphov till. Senast var det den uppmärksammade olyckan med *Costa Concordia*, där 32 människor miste livet, som åter flyttade upp sjösäkerhetsfrågan på agendan. Med allt större fartyg och fler passagerare ökar svårigheterna att evakuera. Monica Lundh vid Institutionen för sjöfart och marin teknik vid Chalmers har tidigare studerat fenomenet mass-evakuering. Enligt henne är fartygets stabilitet avgörande i en krissituation.

– Tidsaxeln blir alltmer kritisk. Kryssningar har blivit gemene mans sätt att turista, och bland passagerarna finns allt från blåhåriga pensionärer till medel-

reglernas utformning i grunden är bra, men det finns luckor som behöver täppas till.

– Vi har för liten kunskap om hur stabiliteten påverkas av olika konstruktioner för att kunna hantera och till fullo utnyttja den här valfriheten. Ett sätt att pröva nya konstruktioner är genom simuleringsprogram.

I sin avhandling har Martin designat ett sådant simuleringsprogram. Det kan användas för att testa i princip alla fartygstyper.

– Fördelen är att du på ett ganska enkelt sätt kan pröva hur olika fartygsmodeller beter sig i olika sorters sjö, säger han. **L S**

ålders par och småbarnsfamiljer. Det här ställer mycket stora krav på säkerhetsorganisationen ombord, och det behövs tid för att utrymma fartygen.

Tre olika reaktionsmönster

Människor reagerar olika när de utsätts för livsfara. Lite grovt brukar man tala om tre olika beteendekategorier, säger Monica.

– De flesta inser inte riktigt allvaret och är avvaktande och passiva. En mindre grupp fattar på några sekunder vad som hänt. De tar saken i egna händer och agerar kraftfullt för att rädda sig själva eller andra. En liten grupp människor blir irrationella. De gapar och skriker eller blir apatiska och svåra att nå.

Enligt Monica är den förstnämnda gruppen ofta relativt lättstyrd medan de övriga två är betydligt svårare att hantera. Det ställer krav på besättningens förmåga att ta kommandot och leda utrymningen av fartyget.

– Du måste vara väldigt tydlig och auktoritär för att få folk att snabbt göra som du vill. Det är inte alla som har den förmågan, särskilt inte när de själva är under press.

Också den utrustning som används när ett fartyg överges har brister. Det gäller inte minst traditionella livbåtar, som under lugna övningsförhållanden lett till åtskilliga, allvarliga skador och till och med dödsfall. Att då sjösätta dem i ett skarpt läge kan vara än mer problematiskt.

– Man får bara hoppas att det inte är för dåligt väder så att livflottarna flyger all världens väg eller att livbåtar slås sönder mot fartygssidan, säger Monica. Enligt regelverket ska livbåtar kunna sjösättas vid 20 graders slagsida åt båda håll och med tio graders trim. Det finns också en rad tekniska specifikationer som behöver vara uppfyllda. Men har vi en situation som överstiger det utrustningen är testad för att klara av, vad gör vi då?

– Tittar man på bilderna på *Costa Concordia* efter olyckan ser man att livbåtarna ligger längs sidan på fartyget. Det hade behövts helt annan utrustning

än den som finns idag för att få av folk i det skedet.

Monica är också kritisk till den utbildning i hantering av livbåtar som besättningen får.

– Kursen i basic safety är ganska kort. Att vid ett tillfälle ha sjösatt och tuffat runt i en livbåt räcker kanske för driftspersonalen, som i någon mån jobbar med närbesläktade uppgifter. Men på kryssningsfartyg förväntas även andra, städare, cateringpersonal och taxfreepersonal, att klara av det med samma typ av utbildning. Jag är mycket tveksam till om det räcker, även om man har säkerhetsövningar varje vecka.

Modern utrustning bristfällig

Även modernare livräddningsutrustning, som strumpor och uppblåsbara rutschbanor (slides) har begränsningar. När Elena Tsyckkova vid Kungliga tekniska högskolan i Stockholm under nittio-talet gjorde modellförsök med olika typer av evakueringsutrustning, stod det klart att hanteringen involverade stora problem. Som att slides vid hård bläst kan vrida sig på mitten och bli obrukbara. Ett annat problem är den begränsade möjligheten att öva med slides.

– Vid övningar med säkerhetsorganisationen kan du bara torrträna med slides. Du öppnar luckan och säger att "nu trycker jag på den här knappen och därefter trycker jag på den här knappen". Men du kan inte testa hela systemet eftersom det då måste tas iland efteråt och packas om.

Men, konstaterar Monica, evakuering handlar inte bara om att få folk av fartyget på ett säkert sätt. När passagerare och besättning väl sitter i livbåtarna väntar nästa utmaning.

– Det problemet blev tydligt efter vårt eget trauma, *Estonia*. Då låg det en väldig massa enheter i vattnet som man hade stora svårigheter att få upp. Helikoptrar kan bara plocka upp ett fåtal åt gången och deras räckvidd är heller inte alltför imponerande. Vi har helt enkelt ingen bra lösning för att få upp stora mängder folk ur vattnet. **L S**



IDEELL ÅNGDRIFT

Tack vare ideella entusiaster stävar *S/S Bohuslän* fortfarande genom västsvenska farvatten. Nästa år gör hon det med en hundraårigs hela värdighet. Sjöbefälen följde med på en ångbåtsfärd en afton i juni – fylld av glädje och gemenskap, räkmackor, kunskap och tradition. TEXT OCH FOTO CHRISTER HANSSON

GÖTEBORG JUNI 2013

Det duggar lätt när *S/S Bohuslän* med tio knops fart styr ut mot väst. Men längre ut tonar himlen mot blått. När Vinga siktas är temperaturen behaglig, luften klar och vinden svag. De cirka 70 passagerarna ombord får, trots en darrig prognos, uppleva en fin junikväll i Göteborgs vackra skärgård. Dessutom från däckets på en ångbåt.

Under några år i ungdomen jobbade Håkan Rosell, 70, till sjöss, som maskinbefälselev och motorman. Sedan gick han i land, studerade till maskiningenjör och jobbade med logistik.

Men på äldre dagar läste han in kurserna för full behörighet som teknisk chef för ångdrivna traditionsfartyg upp till 750 kW. Numera är han en av fyra–fem man som delar på jobbet som chief på ångaren *Bohuslän*.

– Nu har jag varit här i tio år. Jag fick börja som elev ombord. Med tiden blev jag eldare och sedan rullade det på. Jag tyckte det var kul. Både min far och min farfar seglade ju som chief i Broströms under många år, och jag hade nog alltid en tanke på att jag skulle gå till sjöss igen, berättar han.

Så blev det också. När Håkan närmade sig pensionen och hustrun dessutom gick

bort så sökte han sig till det ideella arbetet på *Bohuslän*. Han väljer själv vilka turer han vill göra men har samtidigt huvudansvar för inköp av bunker och oljor, liksom för de vatten- och kemikalietester som görs på pannan ombord. När det är kort om folk så går han ibland som vaktgående fartygsingenjör, vilket också är roligt. Arbetsuppgifterna är då främst att elda och slå manöver när skepparen signalerar från bryggan genom maskintelegraf. Vintertid jobbar han dessutom två dagar i veckan med service och underhållsarbete.

– Jag lägger mycket tid och kraft på det här, men det är jättekul att jobba här. Det är lite som ett gubbdagis, säger han och skrattar gott.

Sista ångaren på västkusten

Ångaren *Bohuslän* är Västkustens sista skärgårdsångare och Sveriges största ångmaskindrivna fartyg i reguljär drift. Fartyget byggdes 1914 på Eriksbergs Mekaniska Verkstad, för Marstrands Nya Ångfartygs AB (Marstrandsbolaget) och

är idag renoverat till i det närmaste originalskick. Hon är både k-märkt av Statens maritima museer och av Transportstyrelsen klassad som traditionsfartyg.

Även maskin och panna är från 1914. Ångan genereras av en skotsk eldrörspanna med tre oljeeldade fyrar. Pannan rymmer 20 kubikmeter vatten och högsta ångtrycket är 14 bar. Huvudångmaskinen är en tripplexpansionsmaskin, som ger 700 hk (405 kW), utrustad med Stephensons slidstyrning, som även var vanligt förekommande på ånglok.

– Tidigare eldades pannan med kol, men sedan 1951 är den oljefyrad. Tuberna i kondensor och panna byttes för några år sedan, berättar Håkan.

– Det är ju gamla grejer det här, med glidlager som ska skavas in ordentligt och så. Det är inte som med nya maskiner där man bara monterar in nya delar när det behövs, fortsätter han.

– Men vi kör inte så våldsamt. Förr i tiden så låg de kanske på 140–145 rpm. Vi ligger på 120–125. Folk är inte här för att åka fort. De tycker det är trevligt att äta en råksmörgås, dricka ett glas vin och uppleva vår vackra skärgård i lugn och ro. Vi gör en kulturell gärning, konstaterar han.

Skulle huggas upp för 48 år sedan

Bohuslän glider tryggt genom vattnet. I mer än 40 år gick hon ruten mellan Stenpiren i Göteborg och Gravarne, nuvarande Kungshamn, med anlop vid ett antal mellanliggande bryggor, bland annat Marstrand, Lysekil och Smögen.

Besättningen är runt 20 personer, varav en stor del ingår i intendenturen. Förr i tiden, sommartid, när extra många passagerare förväntades, förstärkte man med två-tre extra servitriser. Då var torsdagarna liggedag – då bunkrades det kol, och intendenturen fyllde på sina förråd. Men när öarna längs kusten fick färje- eller broförbindelse med fastlandet, blev konkurrensen från bussar och lastbilar övermäktig. En efter en såldes de gamla båtar



na, ofta förvandlades de till skrot.

Vårvintern 1965 bogserades även ångaren *Bohuslän* från Marstrand till Göteborg för upphuggning, men räddades av ett gäng entusiaster, som snabbt bildade Sällskapet Ångbåten.

Genom att sälja 600 andelar à 100 kronor i Ångbåten Ekonomisk Förening, lyckades man få ihop den nödvändiga köpesumman 60 000 kronor. Efter ett intensivt upprustningsarbete gick ångaren redan nästa sommar åter i sina gamla farvatten.

Idag har Sällskapet Ångbåten cirka 1 400 medlemmar, och varje säsong från maj till mitten av september gör *Bohuslän* både kvällsturer i Göteborgs skärgård och längre turer norrut längs västkusten. Dessutom chartras ångaren för olika typer av arrangemang.

Numera krävs det färre besättningsmedlemmar, åtminstone vid de korta turerna, men oftast ansluter fler ändå. Grundbemanningen i maskin är chief plus fyra

Chiefen Håkan Rosell på besök uppe på bryggan hos befälhavare Jerker Paulusson.

– Vi är ett väldigt gott gäng som jobbar med båten, tycker både Håkan och Jerker.

övrig maskinpersonal. Vid vaktgång ska det vara minst en fartygsingenjör och en eldare, och vid avgång och ankomst ska chiefen alltid befinna sig i maskinrummet.

– Alla arbetar helt ideellt, utan betalning, men med gratis mat. Fast det är obligatoriskt med medlemskap i Sällskapet Ångbåten, av försäkringsskäl, säger Eva Helmersson, sekreterare i sällskapet, tillika eldare/fartygsingenjör ombord.

Hög medelålder

Med sina 53 år är Eva, som till vardags arbetar som transportplanerare på Stora Enso, en av de yngre i kvällens besättning. Enligt henne behövs det fler unga i Sällskapet Ångbåten.

– Det är svårt att locka de yngre, det finns ju så mycket annat som lockar, konstaterar Eva. Själv har hon varit medlem i åtta år och trivs väldigt bra i föreningen.

– Båten är ett levande väsen. Vi har ju ingen modern övervakning i maskin, bara fem olika manometrar att titta på, för olika tryck och vacuum. Det handlar väldigt mycket om känsla.

Eva har dessutom siktat inställt på mer ansvar i maskin. Även hon tänker läsa in full behörighet för fartygsklassen, alltså "Teknisk chef TF750 ånga".



FAKTA S/S Bohuslän

Byggt	1914 vid Eriksbergs Mek. Verkstad
Längd	43,05 m
Bredd	7,27 m
Djupgående	3,00 m
Maskin	Ångmaskin, 700 hk
Kapacitet	280 passagerare
Mer info på www.steamboat.se	



Bertil Ryberg tar en paus från jobbet i maskin för lite frisk havsluft ute på däck.

– Förhoppningsvis kan jag börja redan under det kommande läsåret, säger Eva glatt.

Det klarnar upp. Skärgården bjuder, trots gråvädret i Göteborg, på en fin kväll med lätt bris och hyfsad sikt. Allt fler passagerare går ut på däck, ett fåtal besöker också maskinrummet.

Flertalet stannar dock kvar i salongen och njuter av öl, vin, räkmacka och kaffe. De blir väl omhändertagna av damerna i intendenturen, som utgör ungefär hälften



– Båten är ett levande väsen, säger Eva Helmerson. Hon är sekreterare i Sällskapet Ångbåten, tillika eldare/fartygsingenjör ombord.

av de runt 20 i kvällens besättning. Däcksgänget tar som vanligt hand om disken.

Uppdaterade behörigheten

Uppe på bryggan står befälhavare Jerker Paulusson, 56. Han kör utan styrman idag, vilket inte är det vanliga, men tillåtet vid resor under tolv timmar. Rorgångaren står skyddad i en styrhytt, i övrigt är bryggan öppen, förutom en mindre inbyggnad över yttersta bryggvingarna.

– Men vi kör ju inte året runt som de gjorde förr i tiden. Då var det betydligt tuffare, de har nog frusit en del här genom tiderna, säger Jerker.

Han fick ut sin sjökaptensexamen 1985 och seglade sedan styrman under några år, innan han 1992 gick i land och började jobba med sjöförsäkringar. För fem år sedan uppdaterade han sin behörighet för att bli styrman på *S/S Bohuslän*. Efter två år blev han en av de fem–sex man som numera delar på jobbet som befälhavare ombord.

– Jag har alltid tyckt att det här är ett väldigt fint fartyg, som man mött många gånger när man varit ute och seglat i skärgården. Sedan lärde jag känna folk som jobbade här ombord – och här är jag nu, förklarar han.

Krävs dispens för att gå till utlandet

Som befälhavare behöver man ingen särskild behörighet för ångbåt, det gäller bara på maskinsidan. Däremot gäller Transportstyrelsens vanliga krav för passagerarfartyg, eftersom *Bohuslän* tar fler än 12 passagerare.

Dessutom är det så, enligt Transportstyrelsens regler, att *Bohuslän* numera enbart får köras inom fartområde E, alltså den

allra innersta kustfarten. Det innebär bland annat att man inte kan gå upp till Strömstad och absolut inte till grannländerna, vilket man gjorde förr.

– För att klara högre krav skulle man bli tvungen att bygga ett vattentätt skott rakt igenom maskinrummet, säger Jerker. Föreningen har sökt dispens men hittills fått avslag.

Men det förtar inte Jerker Paulussons glädje i att köra ångbåt.

– Dels handlar det om tradition. Hon har gått här längs kusten i 99 år, så nästa år firar vi hundraårsjubileum. Då blir det lite extra ståhej, som vi håller på att planera tillsammans med några av kustkommunerna.

– Dessutom är vi ett väldigt gott gäng. Det finns fortfarande folk i föreningen som var med och räddade henne på 60-talet, men de är inte ombord idag, fortsätter han.

SB: Och hur är hon att manövrera?

– Det är som det är. Hon har en stor propeller baktill, inga styrmaskiner och en maskintelegraf. Det skiljer sig helt från ett modernt fartyg, men hon svarar omedelbart och kraftfullt på alla kommandon.

– Det här är väldigt mycket "hands on", både vad gäller sjömanskap och maskinteknik, men jag är barnsligt förtjust i att köra båt – och det får man verkligen göra här, sammanfattar han.

En av dem som varit med länge är Mats Demker, 79. Med sina 14 år som medlem i Sällskapet Ångbåten är före detta arbetsledaren för montage av fartygsmotorer på Lindholmens varv i Göteborg en av de verkliga yrkesmännen ombord på *S/S Bohuslän*.

– Jag har jobbat med fartygsmaskiner och byggt motorer i hela mitt liv. Är det något jag kan så är det maskineriet här ombord, säger han och skrattar.

– Det här är underbart, men jag börjar bli lite för gammal nu, säger Mats och fortsätter:

– Jag åker inga långturer längre, jag orkar helt enkelt inte gå där nere i värmen en hel arbetsdag. Men jag jobbar fortfarande två dagar i veckan på vintern, det är väldigt roligt.

Efter 30 år på varvet jobbade Mats de sista 15 åren av arbetslivet som verkmästare på dåvarande Gränges Metalock, där man reparerar fartygsmotordelar.

Kontakterna därifrån har föreningen haft väldigt god nytta av.

– Under de 14 år som jag varit med så har vi haft nere alla rörliga delar på



Mats Demker har jobbat med fartygsmaskiner och byggt motorer i hela sitt liv. – Är det något jag kan så är det maskineriet här ombord, säger han.

maskinerna. Det finns ju inga reservdelar att få tag i så vi har själva nytillverkat det vi behövt – lager, kolvar, kolvringar och massor av andra grejer. Då är det så lyckligt att en av gubbarna som jag värvat hit är svarvare på Metalock, så vi har kunnat använda deras verkstad. Det har sparat in mycket pengar för oss, konstaterar han. Det har varit viktigt för föreningen. Enligt Eva Helmerson får Sällskapet Ångbåten inga bidrag. Det finns visserligen en del fonder, men i princip kommer alla intäkter från biljettförsäljning, serveringen ombord och från charter för slutna sällskap. I övrigt är det ideellt arbete som gäller.

Håkan Rosell håller med om att det med åren tar allt mer på krafterna:

– Går man där nere en hel dag så blir man trött, men att få tag i folk med rätt behörighet är inte lätt. Äldre sjöfolk som verkligen har tid för ideellt arbete tycker ofta att de ”gjort sitt”.

– Vi har fått en del nya killar, men det tar tid att lära sig fartyget, fortsätter Mats.

Jerker Paulusson konstaterar att föreningen ännu inte har någon kvinna bland däcksbefälen.

– Men det kommer säkert med tiden, tror och hoppas han.

Ångbåten *Bohuslän* närmar sig åter sin kajplats vid Stenpiren i Göteborg. Skymningen lägger sig tätare, duggregnet tilltar, paraplyer tas fram.

Ännu en gång är det dags att lägga till.

CH

Hårda straff för miljöbrott i USA

Två grekiska maskinbefäl riskerar 31 års fängelse för sammansvärjning och förfalskning av dokument. Deras rederi kan få böta 5,5 miljoner dollar (36 miljoner kronor). Brottet är att ha dumpat olja och oljeförorenad sludge i USA-vatten. Domen faller i november.

Två rederier från Tyskland och Cypern har dömts till 10,4 miljoner dollar (68 miljoner kronor) i böter för liknande brott. En filippinsk teknisk chef fick 10 000 dollar (65 000 kronor) i böter för att ha uppmanat besättningen att ljuga för USA-myndigheterna.

I samtliga fall hade de skyldiga försökt dölja föroreningarna genom rör som lett utsläppen förbi separatorn, s k magic pipes. (TELEGRAPH)

Norskägda skandalfartyg

De två systerfartygen *Olympus* och *Aqua Hercules* har kvarhållits i Egypten i mars respektive i Turkiet i augusti. Orsaken är problem med bareboat-charteringen till det grekiska bolaget NEL Lines samt obetalda fakturor och löner.

Båda fartygen är norskägda men brittiskflaggade och har tekniskt management av Monaco-baserade V Ships Leisure. Brittisk-holländska befälsfacket Nautilus kontaktades av rumänska besättningsmedlemmar på båda fartygen för obetalda löner och dåliga ombordförhållanden med brist på både mat och färskvatten. En sändning ombesörjdes omgående. På *Olympus* fungerade inte luftkonditioneringen, och i hamnen i Adabiya var det 39 grader varmt. Liknande förhållanden rådde i *Aqua Hercules*, där besättningen befarade utbrott av sjukdom på grund av detta.

Brittiska sjöfarts- och kustbevakningen MCA ska försöka evakuera besättningen men påpekar att de obetalda lönerna är en civilrättslig fråga, och de har kontakt med ITF om detta. De har också påmint ägarna om dessas sociala och moraliska ansvar. (TELEGRAPH)

Förslag till EU-Jones Act

USA:s strikta lagstiftning mot inrikes sjöcabotage, den s k Jones Act från 1920, utsätts ofta för hård kritik för protektionism både från omvärlden och inrikes handelsintressen. Lagen säger att fartyg som går mellan två USA-hamnar måste vara USA-byggda, -ägda, -flaggade och ha minst 75 procent USA-invånare i besättningen.

Nu föreslår ordföranden i Frankrikes maritima kluster Francis Vallat att Europa ska följa USA:s exempel.

– Ultraliberal sjöfartspolitik är potentiellt en självmordspolitik, sa Vallet till tidningen *Le Marin*. Nationell protektionism är inte lösningen, men på europeisk nivå kan en lagstiftning liknande Jones Act generera 10 000-tals jobb, ansåg Vallet.

Samtidigt ska Frankrike uppdatera den lag från 1992 som säger att tanker som importerar råolja måste vara franskflaggade. Sjöfacken vill utvidga lagen till att även gälla import av raffinerade produkter, LNG, kol och andra energiprodukter. (TELEGRAPH)

Farligt kasta ankar i hög fart

Den holländska haverikommissionen varnar för att kasta ankar i nödsituationer efter en dödsolycka i fjol.

Antigua & Barbuda-flaggade *Planet V* hade drabbats av ett maskinfel efter avgång från Antwerpen, ett fel som gjorde att fartyget var nära att kollidera med en bogserbåt och en ponton. *Planet V*'s befälhavare beslöt då att kasta ankar. Farten var 7,5 knop, och rörelsekrafterna gjorde att ankarkedjan lossnade och träffade den matros som hanterade ankarvinschen. Matrosen omkom.

Haverikommissionen anser det alltför riskabelt att använda ankaret i en sådan situation. "Ankaret är inte till för att bromsa ett fartyg. Det ska bara användas i låg fart under strikt kontrollerade former", konstaterar kommissionen.

(TELEGRAPH)

Svagt franskt fack bekämpar liberalisering

Färjeterminalerna i Joliette är färdigbyggda, kajerna är rena och välsopade, promenaden och utsikten mot öarna Frioul och Medelhavet är fritt – ty Marseille är Europeisk kulturhuvudstad i år! Men hos SNCM, Korsika-trafiken, gror de anställdas missnöje, då subventionerna för trafiken går till konkurrenten och hotar jobben.

TEXT OCH FOTO JOHAN HENRIK NILSON

MARSEILLE JUNI 2013

– Vi närmar oss en strejk, och Veolia kommer att ta det som förevändning till att rederiet försvinner. De vill av allt att döma bli av med hela rederiet. Missnöjet och oron för jobben bland 2 000 anställda, varav 180 befäl, är mycket stor, säger Daniel Suzzoni, ordförande i CGT/befäl* i Marseille då vi ses på stamkaféet nära hamnen.

Veolia övertog majoriteten i SNCM (Société Nationale Maritime Corse Méditerranée) 2006 – mycket förmånligt, gratis, menar affärens kritiker. Då protesterade hamnarbetarna på Korsika mot privatiseringen. De kapade ett av rederiets fartyg, och i Marseille utbröt vild strejk bland sjömän och hamnarbetare.

Förhandlingar om färjetrafik till Korsika

har varit föremål för diskussioner i flera år mellan rederiet och facket, CGT/befäl. Men ställningarna är låsta. Frågorna rör fartygen som blivit färre (för nuvarande fyra), minskad personal, lön och förmåner.

Den subventionerade trafiken är en viktig förutsättning för livet på ön och ges på villkor om att de intressena ska tillvaratas. Korsikas egen regionala församling beslutar om subventionerna.

– Korsika har nu beslutat att ge subventionerna till italienska Corsica Ferries, vars fartyg är registrerade i italienska internationella registret, säger Suzzoni. Utan subventioner kommer SNCM definitivt i gungning.

Arbetsgivarna hotar och skrämmer

Liberaliseringen av marknader har gått för långt, anser CGT. Den fackliga anslut-



Fr v Pascale Basset och Daniel Suzzoni, kassör respektive generalsekreterare i CGT/befäl i Marseille.

ningen i Frankrike är dålig och har bara blivit sämre de senaste åren. Arbetsgivare använder sig generellt av hot och skrämning för att försvåra fackligt engagemang hos personal. Det är fortfarande svårt att förena arbete med facklig aktivitet.

På en arbetsplats kan personalen, vid hot, förbjudas att ha med en facklig representant att göra. Att trakassera personal är inte främmande, berättar Suzzoni, som vid ett tillfälle själv blev hotad med repressalier efter en tv-intervju angående SNCM, där han tidigare arbetade som fartygsläkare fram till privatiseringen. Idag är han pensionerad.

– Är du befäl kräver en fransk arbetsgivare lojalitet till 100 procent av dig, säger Suzzoni.

Trakasserierna har även skördat offer, och rättegång väntar.

– En befälhavare på ett av franska rederiet Sea Tankers fartyg begick självmord för två år sedan. Anledningen till självmordet var, enligt det brev mannen lämnade efter sig, arbetsgivarens långvariga mobbning. Självmordet begicks en tid efter att han fört befälet på ett fartyg som varit inblandat i en kollision med ett annat fartyg på Nordsjön.

CGT - Confédération générale du travail, en landsorganisation som organiserar flera yrkesförbund. 682 000 medlemmar, (2010). Generalsekreterare från 2013 Thierry Lepaon.

CGT/Officiers - Federation des Officiers de la Marine Marchande.



I Estaque, fr v Messaoud Yahi, Daniel Suzzoni, Laetitia och Zaher Boyssemar samt gode vännen Jamal.

Byggnaden i förgrunden innefattar en Marégraphie, för geodetiska mätningar, utifrån vilket medelvattennivån och bland annat en plats höjd över havet bestäms.



De närmare omständigheterna kring fallet är inte helt klara, men CGT stöder nu den döde kaptenens familj som gått till domstol och anklagar arbetsgivaren för dråp.

– Det är vanligt att pensionerade medlemmar är fackets ansikte utåt, de är mindre känsliga för repressalier. Det är just för att yngre aktiva i yrkeslivet inte ska behöva äventyra jobbet och karriären, förklarar Pascale Basset, kassör i facket, som anländer och ansluter sig till oss.

Pascale Basset gick i pension vid 59 års ålder, efter 33 år hos främst Exhibition Logistics & Freight (Elf).

– I Frankrike utbildas befäl för behörighet i både teknik och navigation. Det är en längre utbildning men har sina fördelar, tycker Pascale som huvudsakligen ändå mest har arbetat i maskin.

Trots pension och facklig aktivitet är han verksam för franska haveriinspektioen, undersöker sjöolyckor i regionen mellan Sete och Nice och sammanställer

fakta för vidare eventuella rättsliga åtgärder. Ett toppenjobb, tycker han.

Staten stöder redarna

Daniel Suzzoni har under två år varit fransk ITF-representant i arbetet med Maritime Labour Convention. Amerikaner har störst inflytande över frågorna, även briter och normmän är starka. Han noterade attitydskillnader mellan nord och syd:

– Inte minst som läkare är jag förvånad över att det i Norden accepteras att en havande kvinna får föra befäl ombord, säger Suzzoni.

Han är kritisk till det egna landets åldriga regelverk kring sjöfart och sjömän. Det är ett militärt, auktoritärt system, först utvecklat för flottan under Ludvig XIV. På 1600-talet var det säkert radikalt och positivt för sjömännen, kring krav på hälsa och säkerhet, men mycket vatten har flutit under fartygen sedan dess.

– Redarna har inget intresse av att förbättra villkoren för sjöfarare, och lagstiftar

STEN PÅ BÖRDA

SNCM, tillsammans med samarbetspartnern CMN, (Compagnie Meridionale de Navigation) krävs av EU kommissionen att återbetala subventioner de fått av franska staten för den livsuppehållande Korsika-trafiken.

Kommissionens beslut kommer efter ett överklagande av privatägda Corsica Ferries, och avser stöd som SNCM och CMN tagit emot sedan 2007, 220 miljoner euro.

EU kommissionären med ansvar för konkurrensfrågor, Joaquín Almunía, menar bland annat att skattemedel i perioder kan kompensera för verkliga kostnader, men att under exempelvis sommartid, då förutsättningarna är bättre för trafiken, så ska skattebetalare inte behöva bidra till att favorisera en särskild operatör.

Franska fackförbund förkastar kommissionens beslut och fruktar att SNCM kommer att kollapsa. Beslutet är inkonsekvent, det lämnar fältet öppet för Corsica Ferries, som idag står för 53 procent av marknaden.

– Bryssels krav är inte nytt. Franska staten och SNCM driver en juridisk process mot kommissionen i frågan. Men det skapar ytterligare osäkerhet för SNCM. Beslut om tilldelning av skattemedel för färjetrafiken har skjutits upp till september säger Daniel Suzzoni, CGT/befäl i Marseille.

SNCM är i kris. Det måste banta totalt 600 tjänster fram till 2019, land- och ombordpersonal, det är priset det förlusttyngda rederiet måste betala för att klara framtiden, enligt tidningen La Provence. Samtidigt planerar man att beställa fyra nya fartyg. Hur ekonomin ska gå ihop för rederiet förstår inte huvudägaren Veolias aktieägare, men rederiets ordförande tycks vilja satsa sig ur krisen.



Marseilles äldsta hamnbassäng med kvarteret Vieux Port, samt katedralen Notre Dame de la Garde i bakgrunden.

na är ängsliga och vill inte stöta sig med redarna, menar Suzzoni. Ett tidigare avtal om sjömanshälsa har olagligt dragits tillbaka efter en strid, där staten stödde franska rederiet CMA-CGM som var emot avtalet. En annan intressegrupp är franska vinindustrin, med drygt fem miljoner i arbete inom hela kedjan av produktion

SJÖFART LOCKAR ÄVENTYRARE

Odin Maritim är en aktiefond som huvudsakligen investerar i sjötransporter. Branschen är av tradition hårt spekulationsdriven. Riskprofilen bland såväl rederiägare, direktinvestorer och maritima aktieplaceringar är ofta högre än genomsnittet. Men en ändring kan vara på gång, enligt Jarle Sjo, investeringsdirektör hos Odin Fonder och huvudansvarig för fonden Odin Maritim. TEXT JOHAN ERICHS, MERAMEDIA

NORGE JUNI 2013

Placeringar i bolag som bedriver maritim verksamhet är förenad med en högre risk än hos många andra investeringsobjekt. Generella aktiefonder har därför inte för vana att placera tillgångar i maritimt verkssamma bolag. Norska Fondförvaltaren

Odin har dock valt att driva en aktiefond, som enbart är inriktad på placeringar inom den maritima sektorn, Odin Maritim.

Aktiekurserna för rederierna är idag nedpressade till följd av överkapacitet i tonnage och den minskade efterfrågan som är en direkt konsekvens av den globala finanskras med minskad internatio-

nell handel som följd, som startade 2009.

– Vi upplever idag en väldigt dålig marknad i de flesta rederisegmenten. Orsaken är en konsekvens av det mönster som branschen upplevt många gånger tidigare, det vill säga att redarna beställer för mycket tonnage när det är goda tider. Det upplevde vi igen 2007-08. Den överkapaciteten lider branschen hårt av idag, i synnerhet inom containerfrakt och torrbulk, förklarar Jarle Sjo.

Omvärdering

Jarle Sjo understryker att detta scenario är starkt förknippat med den maritima sektorn.

– Ingångsbarriärerna är låga och många lockas att investera när hjulen rullar för fullt utan att ta tillräcklig hänsyn till det historiska mönstret och de svängningar som alltid påverkat branschen.

Som i många andra transportbranscher upplever även rederibranschen att priserna pressas till följd av ökad konkurrens och allt mer skärpta kostnadskrav från transportupphandlaren.

– Rederier som har en över tid gedigen, solid och seriös verksamhet och som prioriterar säkerhets- och kvalitetsfrågor borde värderas högre. Så är det inte idag. Men jag tror att vi får se en förändring med en begynnande trend, där säkerhet och trygghet i alla aspekter kommer att värderas högre av beställaren. Detta betyder att modernt tonnage och allmänt erkända rederier sannolikt kommer att uppvärderas. Andra faktorer som spelar in är att bankerna idag är restriktiva med finansiering till spekulativa rederier samt



➤ och försäljning, och med stor tyngd i politiska beslut. Att gå så långt som att anklaga dem för att avtalet drogs tillbaka vill inte Suzzoni, men nog har de intresse i frågan om hälsa.

Daniel Suzzoni har länge ägnat sig åt socialt arbete. Marseille är starkt präglad av invandring och har stora problem i främst de segregerade norra stadsdelarna. De är överrepresenterade vad gäller arbetslöshet och fattigdom. Droghandel har slagit rot och med den ett våld, som sedan 2012 skördat nära 30 döda unga män.

En kväll är jag hembjuden till Zaher

och Laetitia Boyssesmar, som tillsammans med Messaoud Yahi deltog i ett ungdomsläger i bergen, där Suzzoni med en blandad grupp ungdomar, franska och från invandrarfamiljer, restaurerade gamla byggnader i en by. Poängen var att ungdomar från skilda bakgrunder i arbetsgemenskap skulle lära känna varandra och vidga sina horisonter.

– Jag fick se att fransmän kunde vara bra människor, säger Messaoud, och ler. Idag är de medelålders män, Messaoud jobbar som busschaufför, Zaher med teknik för handikappade.

Där vi befinner oss, i stadsdelen Estaque,

låg en kåkstad fram till 1990-talet. De fanns tidigare runt om i norra Marseille. Hit till Estaque kom Zahers far, mor och syskon från Algeriet på 60-talet. Tiotusentals algerier kom till Frankrike som välkommen arbetskraft vid den tiden.

Med utsikt över taken ner mot en kaj, där den skadade SNCM-färjan *Napoleon Bonaparte* är förtöjd, (den körde in i kajen här 2012), talar vi om integrations svårigheter. Arbete är nödvändigt för att komma in i samhället. Där upplever franska, såväl som andra europeiska länder, kriser. Men som världen fungerar är arbete en absolut nödvändighet. **J H N**

att många aktörer slås ut på grund av dålig lönsamhet och efter att ha försatts i konkurs, förklarar Jarle Sjo.

Även om branschsanering pågår menar Jarle Sjo att det historiska mönstret med starka upp- och breda nedgångar i branschen till stor del kommer att upprepas i framtiden.

– Det blir överkontrahering så fort konjunkturen svänger, mest när det gäller tonnage för transport av handelsvaror (commodities). Bulk och tankerverksamhet påverkas sällan på samma sätt.

Som i de flesta branscher är det rådande efterfrågan på varor som styr underliggande pridfaktorer när det gäller tillverkning, transport och lagring.

– Tankermarknaden påverkas starkt av att oljeproduktionen i Nordamerika ökar vilket belastar efterfrågan i Mellan Östern negativt. Det ger konsekvenser för tankermarknaden kanske över de närmaste tre till fem åren. Kinas ekonomi är annars den generellt starkaste påverkansfaktorn på världshandeln, i synnerhet på torrbulk. Men jag vill ändå påstå att efterfrågan är god, det som påverkar negativt i störst utsträckning är överkapaciteten.

SB: När blir marknaden bättre?

– Vi tror på en ljusning under 2014 och på tre till fem års sikt ser det ganska bra ut och vi kan gå mot en klassisk motsats-situation med ökad efterfrågan och för lite tonnage. Att idag beställa nytt tonnage för leverans 2015 kan vara en god affär, spekulerar Jarle Sjo.

Äventyrare

SB: Rederiverksamhet och fartygstransporter har genom åren ofta fått en negativ medieexponering och kopplats ihop med miljöskandaler, oklara finansieringsupplägg, tvivelaktiga uppdrag med mera. Är det en vanföreställning att det inom delar av branschen existerar ett "vilt" tillstånd eller finns det en verklighetsförankring i påståendet?

– Det är definitivt så att branschen och dess rykte är präglad av en del "cowboys". Och dessa måste finnas eftersom investering i maritim verksamhet ofta medför ett högt finansiellt risktagande, och det attraherar placerare som kan kännetecknas som lite av äventyrare. Riskerna är stora och vinstchanserna är stora. Man brukar säga att de mest framgångsrika redarna har gått i konkurs ett par gånger under sin karriär, berättar Jarle Sjo.

SB: Värdet och ifrågasättandet av miljöimage och social image är kort



som spelas ut allt starkare och oftare av konsumenter, konsumentorganisationer och media när det gäller bedömning av vissa branschers produkter och tjänster. Hur påverkar dessa faktorer shippingverksamheter?

– Allt starkare. Bränsleeffektiviteten blir allt viktigare både utifrån ekonomiska och miljömässiga skäl. Men som i många olika frågor så är den industriella shippingen ofta en föregångare och de renodlade varutransporterna något senare i utvecklingen med hänsyn till exempelvis miljöansvar. På sikt tror vi att ansvarstagande inom shipping kommer att ge en uppvärdering av de bolag, som medvetet engagerar sig i miljö- och social hänsyn. Annars finns risk för svartlistning hos de stora kunderna.

Tuffare befälsmarknad

SB: Låglönepolitik och lågbetald besättning är en parameter som länge vägts in utifrån ett lönsamhetsperspektiv. Kommer detta synsätt i framtiden att starkare än idag prägla framtidens rekrytering av fartygsbefäl?

– Ja, jag tror det. Det har nästan uteslutande varit nordiska befäl i de nordiska rederierna. Men nu märker vi att alltfler asiatiska befäl får högre positioner ombord. Detta kan betyda att de nordiska befälen utifrån kostnadsjämförelser går en tuffare framtid till mötes. När kompetensnivån är samma blir det lönen som avgör. Men därmed inte sagt att marknaden för nordiska sjöbefäl kommer att försvinna, en del rederier kommer fortsatt att efterfråga nordiska befäl, men marknaden

Odin Maritim är en aktiefond som placerat i tillgångar inom sjöfart.

– Branschen lider av överkapacitet, men vi ser en ljusning och ökade värderingar på tre till fem års sikt, säger den ansvarige förvaltaren Jarle Sjo.

kan bli kärvare för dessa, tror Jarle Sjo.

SB: En del ekonomiska analytiker talar om kortare konjunkturcykler för handeln framöver i takt med ökad globalisering och därmed kanske också större risker för störning och påverkan av olika omvärldsfaktorer. Hur slår kortare konjunkturcykler mot shipping?

– Jag tror att det skulle vara väldigt bra. Då kunde vi uppleva en mer stabil tillväxt över tid, och utrymmet för snabba svängningar och skiftande investeringsnivåer skulle minska. Värderingar skulle bli mer stabila, och shipping skulle kunna bli mer av industriell verksamhet, där stora aktörer kunde skapa kostnadsfördelar, tror Jarle Sjo.

Shipping är inte en bransch som drar till sig allmänhetens stora intresse som fondplacering eller investeringsobjekt.

– Globalt är det ett litet segment. I Norden är det dock större, eftersom vi har många stora internationella rederier i samtliga skandinaviska länder. Många investerare är dock skeptiska till branschen, eftersom den över tid är så volatil i värderingen. Men icke desto mindre spännande, avslutar Jarle Sjo. **J E**

Fotnot: Volatil innebär att fondens andelskurs oftast rör sig hastigare upp och ned i värde jämfört med generalindex.

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

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



TORREVIEJA

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

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

*15 april-30 sep



IDRE

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

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

För bokning och upplysningar om fritidshusen och lägenheten i Stockholm, kontakta Rocio Arevalo Perez på telefon 08-598 99 090.



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

Sjöbefälsföreningen – O

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

Ombudsmän i Stockholm

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

Ombudsman i Göteborg

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

Informationschef

Marie Halvdanson – 08-598 99 288

Medlemsservice & Administration

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

Human Resources

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

Ekonomi

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

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.sjofebalsforeningen.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

Klubbarnas ruta

Denna plats i tidskriften kommer i första hand att avsättas för information från SBF:s klubbar, gratisannonsering om årsmöten eller annat. Skicka in materialet till [sjofbefalen@ledarna.se!](mailto:sjofbefalen@ledarna.se)

Sjöbefälsföreningens Färjeklubb i Trafikverkets Färjerederi

Inbjuder till årsmöte torsdagen den 14 november kl 13:00 i Gullmarsledens vaktstuga. På dagordningen bl a:

Val av styrelseledamöter och suppleanter m m
Presentation av stadgarna
Lönerevisionen
Organisationsöversyn

Välkomna!
Styrelsen

Mindre anslag till brittisk haverikommission

Den brittiska haverikommissionen MAIB slår larm om att minskade anslag kommer att leda till allvarliga svårigheter att göra ordentliga haveriutredningar.

”Personalen arbetar under hård press för att hinna med att skriva värdefulla och välstrukturerade rapporter inom de snäva tidsramar som EU-kommissionen satt upp”, skriver MAIB i sin senaste årsrapport.

Olycksstatistiken i brittiska farvatten tyder inte på någon minskning på senare år. Brittisk-holländska befälsfacket *Nautilus* seniorsekreterare Allan Graveson befarar motsatsen.

– Med det ökade antalet tvivelaktiga befälscertifikat och den ständigt ökade arbetsbelastningen på besättningarna, är det risk att MAIB snarare får mer att göra, säger Graveson.

Även den brittiska kustbevakningen MCA får minskade resurser. Regeringen planerar att stänga nio av 19 kustbevakningsstationer och minska antalet anställda med 140. Men MCA uppger att redan nu är stationerna så underbemannade under mer än en fjärdedel av bevakningstiden att det ligger under en acceptabel säkerhetsnivå. (TELEGRAPH)

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan eller beställas från Sjöbefälsföreningens kansli.

Sjökaptenensring

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

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

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

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

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

Sjöingenjörarring och sjökaptensring



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 Rocio Arevalo Perez, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 090, e-post sbf@ledarna.se.

Propellersmycke

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



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

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

Pris att anmäla arbetsgivare

Den brittiska fackföreningsrörelsen fördömer en lag som den konservativ-liberala regeringen drev igenom i augusti. Anställda som anmäler arbetsgivaren för exempelvis felaktig uppsägning, sexuella trakasserier eller rasdiskriminering måste betala en avgift på upp till 1 200 pund (12 400 kronor) för att anmälan ska gå till rättslig prövning.

Regeringen vill motverka "spekulativa anmälningar som medför stora kostnader för företagen och skattebetalarna". Enligt justitieminister Helen Grant handlar det om 74 miljoner pund (764 miljoner kronor). Fackföreningsrörelsen replikerar att anställda kommer att dra sig för att anmäla dåliga arbetsgivare.

– Det här är en stor dag för landets värsta arbetsgivare, sa centralorganisationen TUC:s generalsekreterare Frances O'Grady. (TELEGRAPH)

Brandskydds-föreningens kurser 2013

Fortbildningskurser

V 42	14–15	oktober	Helsingborg
V 43	21–22	oktober	Göteborg
V 44	28–29	oktober	Kalmar
V 45	4–5	november	Helsingborg
V 46	11–12	november	Kalmar
V 47	18–19	november	Göteborg
V 49	2–3	december	Göteborg

Advanced Fire Fighting

V 48	25–28	november	Helsingborg
------	-------	----------	-------------

Fortbildning Advanced Fire Fighting

V 41	24–25	oktober	Helsingborg
------	-------	---------	-------------

För anmälan och ytterligare information kontakta:

Gunilla Friberg
Svenska Brandskyddsföreningen
11587 Stockholm
Telefon 08-58847494
Fax 08-6623507
E-post utbildning@svbf.se
www.brandskyddsforeningen.se

Krafttag krävs mot pirater

Flera intressenter uppmärksammar den ökade piratverksamheten i Västafrika och särskilt de brutala våldsinlagen. EU-rederiernas organisation Ecsa kräver en multinationell skyddsstyrka på plats.

"Problemet är akut, komplext och går långt över vad sjömännen och rederierna själva kan göra", betonar Ecsa.

De vill också att EU-länderna förhandlar med staterna i Västafrika för att göra det möjligt för rederierna att sätta ombord väpnade vakter på fartyg i området.

Ecsa varnar samtidigt för att minska den militära närvaron utanför Östafrika, trots att antalet piratattacker där har minskat avsevärt.

"Situationen i Östafrika är spänd och kan ändras snabbt. Problemet har minskat men inte lösts", anser Ecsa.

Även FN:s säkerhetsråd har uppmärksammat problemen i Västafrika och uppmanat berörda länder till krafttag mot piraterna. Rådet välkomnar en överenskommelse som nyligen slöts mellan länderna att öka samarbetet i kampen mot piraterna. (TELEGRAPH)

Olika sorters säkerhet

"Safety" betyder säkerhet enligt alla lexikon, men i internationell sjöfart är begreppets faktiska innebörd alltför varierande. Det påpekar brittisk-holländska befälsfacket Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson med anledning av en ny tragisk katastrof i Filippinerna i augusti.

40 år gamla passagerarfärjan *St Thomas of Aquinas* kolliderade med torrlastaren *Sulpicio Express Siete* nära Cebus hamn. Färjan sjönk efter 10 minuter, och 120 av de 870 ombordvarande omkom eller saknas enligt Filippinernas kustbevakning.

– Färjan skulle aldrig ha tillåtits gå i trafik i norra Europa, säger Dickinson. Det är skandalöst att världen tillåter andra klassens säkerhetsregler i vissa delar av världen. Hur många fler människor ska dö innan världssamfundet förbjuder alla färjor som inte lever upp till Solas regler?

Dickinson påminner om världens värsta fartygskatastrof i fredstid, *Dona Paz* haveri, som krävde mer än 4 300 människoliv i Filippinerna 1987. (TELEGRAPH)

LÖSNING TILL SEPTEMBERKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 5/2013

Alternativ lösning

Som det lodräta ordet längst ned t h har vi även godkänt "rörgängare".

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Lars Fejde
Väring

Lars Malm
Skara

Marianne Blom
Strömsnäsbruk

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 MÖLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I STENA LINE ÖRESUND

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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), Honnörsgatan 17, 170 69 SOLNA
tel. 0707-77 73 06, e-post henrik.eriksson@yahoo.se

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

ECKERÖLINJEN

Kjell Holmström (kont p), Sikvägen 4, AX-22100 MARIEHAMN, Åland
e-post kh@aland.net
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

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

FÄRJEREDERIET/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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

Vakant

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

SVITZER SVERIGE

Börje Jensen (kont p), Norgårdsvägen 58, 430 90 ÖCKERÖ
tel 031-96 96 25, e-post borje.jensen@rodabolaget.se

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Josefin Dellevik, Jungs väg 4M, 392 43 KALMAR
tel 0739-64 83 69, e-post josefin.dellevik@hotmail.com

Om du befinner dig här,
är vi snart där.

Vi har 1800 frivilliga sjöräddare beredda att rycka ut inom 15 minuter – i alla väder. Och våra moderna räddningsbåtar klarar att gå i hög fart även i mycket grov sjö. Ge en gåva eller bli medlem, så bidrar du till att rädda liv till sjöss – vi får nämligen inga bidrag från staten. Som tack för ditt stöd hjälper vi dig om du t.ex. får roderhavari eller motorstopp – även när sjön ligger spegelblank. Läs mer på sjoraddning.se eller ring 077-579 00 90.

SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag _____

Namn _____

Avdelning _____

Gatuadress _____

Postnr _____

Ort _____

Land _____

E-post _____

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

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Autogiro
- Inbetalningskort

Bank (endast vid autogiro)

Clearingnummer Kontonummer

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnteckning



Norges Maritime Utdanningscenter – ditt sikkerhetssenter i Norge – www.nmu.as

Miljøvennlige innendørs brannøvelser, sjøredningsøvelser i oppvarmet basseng med realistiske bølge- og vindforhold, moderne undervisningslokaler og god mat er det noe av det vi ønsker å tilby våre kursdeltagere i 2013.

Skipskurs:

Grunnleggende sikkerhetskurs for skip (Basic Safety Training, STCW A-VI/1.1-1.4), som er minstekrav for underordnet personell som skal tildeles oppgaver i et fartøys sikkerhetsorganisasjon.

Videregående sikkerhetskurs for skip (Advanced Safety Training, STCW A-VI/2.1, 3, 4-1), som er minstekrav for offiserer som skal tildeles oppgaver i et fartøys sikkerhetsorganisasjon.

Begge disse kursene kan på en enkel måte konverteres for å oppfylle kravene for å reise offshore. Man trenger da 3 timer HMS e-learning + helikopterevakueringkurs (HUET). HUET-kurs går normalt tirsdager og torsdager hos NMU.

Vi tilbyr videre kurs i brannvern, førstehjelp, medisinsk behandling, livbåt, hurtiggående redningsbåt, ISPS, ECDIS/AIS iht. STCW konvensjonen.

Hos NMU kan du også ta repetisjonskurs og oppgradering til ny STCW-konvensjon, og vi tilbyr kurs i norsk regelverk for utenlandske skipsførere.

Offshorekurs:

Det mest populære kurset på NMU er 4 dagers grunnleggende sikkerhets- og beredskapsopplæring, som er påkrevet for å kunne jobbe offshore på norsk sokkel. Det kreves ingen spesielle forkunnskaper for å kunne gjennomføre dette kurset. Dette kurset gjennomføres som ordinært ukeskurs og også nå som helgekurs.

GSK Offshore, helgekurs

20.-23 Sept

25-28 Okt

22-25 Nov (english course)

Om oss:

Norges Maritime Utdanningscenter holder til i Horten, som er ca 1 times kjøring fra Oslo eller 1,5 timers kjøring fra Strömstad. Man kan også ta ferge fra Strömstad til Sandefjord som ligger ca 30 minutter unna. Senteret er godkjent av Sjøfartsdirektoratet (STCW) og Norsk olje- og gass (offshore) for alle typer sikkerhets- og beredskapsopplæring.

På våre kurs får kursdeltakerne med seg teoretiske kunnskaper og meget realistiske og gode erfaringer fra øvelser på land eller ute på sjøen. All opplæring foregår i flotte omgivelser ved vårt helt nye og topp moderne sikkerhets- og beredskapscenter i Horten.

NMU er sertifisert iht ISO 9001 på styring av kvalitet, og vil iløpet av høsten 2013 bli sertifisert iht ISO 14001 og OHSAS 18001 på styring av ytre miljø- og arbeidsmiljø.



Norges Maritime Utdanningscenter
– ditt sikkerhetssenter i Norge

