

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 1 FEBRUARI 2019 ÄRGÅNG 8



TEMA BRAND OMBORD

Nya bränslen – nya utmaningar

NYHETER

**Nils Brandberg ny Saco-S
ordförande i Trafikverket**

INTERVJUN

Johnny volonterade på Mercy ships

GILLAR INTE KONTOR

INTENDENTEN INGELA ÖRNBERG HAR JOBBAT OMBORD I ÖVER 30 ÅR

Vi välkomnar en ny intendenturutbildning

FEBRUARI

God fortsättning på 2019! Avtalen är redan klara, vi är nu inne på det tredje och sista året i vår överenskommelse med både Almega och Sarf. För de som omfattas av Almegas avtal har lönejusteringen redan gjorts, samtliga har erhållit 2,3 procent på löner och tillägg från den 1 januari. De som omfattas av avtalen med Sarf får sin lönejustering den 1 februari, även på detta avtalsområde är det 2,3 procent som gäller.

Sjöbefälsföreningen har tillsammans med Seko sjöfolk kommit överens med Sarf om ny kost- och traktamentsersättning att gälla från den 1 januari 2019. Samtliga nya siffror finns på nyhetssidorna i det här numret samt på hemsidan. Den dagliga kostersättningen höjdes med 4 kronor till 144 kronor per dag, samtidigt höjde Skatteverket förmånsvärdet för fri kost med 10 kronor till 245 kronor per dag. Dessa justeringar ligger dels till grund för den pensionsgrundande inkomsten, men också för de beräkningar vi gör för att kunna fastställa justeringarna i utlandsavtalen.



MIKAEL HUSS

Utlandsavtalen, eller som de kallas till vardags INT-avtalen, har nettolönetariffer och förutsätter att ingen beskattning skall ske. Lönerna är uträknade för att motsvara den nettolön som motsvarande befattning på ett svenskflaggat fartyg har. I år så kan vi konstatera att lönejusteringen blev 3,3 procent netto på utlandsavtalen. Det innebär också att samtliga med vanlig svensk sjöinkomst, som beskattas, har fått en bruttolönehöjning på 2,3 procent, men de facto en nettolönehöjning på 3,3 procent. Detta utfall har sin grund i ändringarna av kostersättning, förmånsvärde och skattetablellerna för 2019, samt naturligtvis också den överenskomna lönejusteringen. Normalt brukar nettolönen

höjas med mindre än bruttolönejusteringen, men med årets nya skattetableller blir det ett riktigt bra nettolöneutfall.

Branschen håller på att förbereda för en större rekryteringskampanj till sommaren eftersom arbetsgivare inom sjöfartsbranschen har problem att hitta kompetent personal. Sjöbefälsföreningen kommer att hålla sig försiktigt positiva till denna kampanj, vi kommer dock inte att satsa några stora resurser på plats under konvojen.

Däremot vill vi gärna slå ett slag för en ny utbildning för intendenturbefäl som kommer att starta i Kalmar. Sjöbefälsföreningen har varit initiativtagare och nu efter ett antal år av förberedelser så har vi en utbildning på plats. Utbildningen kommer att marknadsföra sig som en managementutbildning med inriktning mot passagerar- och kryssningsfartyg. Det kommer att bli en bred och innehållsrik treårig utbildning med ekonomi, marknadsföring och turism som ingredienser. Sverige har sedan mycket lång tid haft sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningar i världsklass men saknat högre utbildningar för intendenturbefäl, detta är ett välkommet inslag bland sjöbefälsutbildningarna.

I årets första nummer har vi tema brand som fokus och här kan vi följa Sveriges arbete i IMO om brandsäkerheten ombord i fartyg då det gäller alternativa drivmedel. Dessa så kallade alternativa drivmedel finns dels för drivning av fartyg eller hjälpsystem men också i lasten, vanligen då i form av fordon. Detta är utmärkt, men vi måste parallellt med detta också utbilda personalen för att kunna ta hand om utmaningarna. Sjöbefälsföreningen har tidigare påpekat vikten av att vara 'up to date' med utvecklingen. Batteridrift fanns för 100 år sen, men tekniken har förfinats och batteridrift ser ut att kunna vara tillbaka i större skala. De nya batterierna brinner mycket bättre än de gamla och vi måste informera och utbilda de ombord som har hand om brandskyddet. Tekniken går framåt fasligt fort och befälet ombord måste följa utvecklingen så att de får de bästa förutsättningarna för att kunna göra korrekta ingripanden vid olyckor, i första hand för att undvika personskador, men också för att begränsa de materiella skadorna. Här har redarna ett stort ansvar dels för sin personal men också som en försäkring för sin egendom. Det Sverige uppenbarligen glömt i sitt internationella arbete med att forma nya regelverk för att göra fartygen säkrare, är att också ställa krav på utbildning och certifiering av personalen ombord. Dags för Transportstyrelsen att vidga sina vyer från tekniska lösningar till att också ställa krav på de som dagligen opererar fartygen!



sjöbefälen Nr 1

04 Nyheter

Efterfrågad avhandling
Sigrid får rätt till sjöfartsstöd
Nils Brandberg ny Saco-S ordförande i Trafikverket
Nya regler för stuguthyrning

12 Fackligt

Kollektivavtal vs lagstiftning
Vice ordförande har ordet
Fråga ombudsmännen

14 Reportaget: Destination Gotland

Intendenten Ingela Örnberg trivs ombord

18 Intervjun: Johnny Joensuu

Han fick en chans att volontera för Mercy Ships

22 Tema: Brand ombord

Brandlarmet går
Nya bränslen skapar nya utmaningar
Skarpt läge

30 Kultur/historia: Roslagens sjöfartshistoria

Sjöfarande rospiggars uppgång och nedgång

32 In English: Fire on board

Real-life situation



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 8 Utgivningsdag 1 februari 2019

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2019

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

Framsidesbild Ingela Örnberg trivs ombord på Destination Gotland. Foto: Sofi Cederlöf

TS-kontrollerad upplaga 6 800 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**



Fredrik Ahlgren har försökt att få fartyg att minimera sitt bränsle bland annat genom maskininlärning. Det har lett till att hans avhandling efterfrågats av hundratals aktörer och att han nu har "letter of intent" och en dialog med Wallenius.

Efterfrågad avhandling

Fredrik Ahlgrens avhandling har gett genklang i sjöfartseuropa. Intresset handlar främst om maskininlärning och hur fartyget som energisystem kan effektiviseras. Något som kan påverka framtidens miljötank.

TEXT AGNETA SLONAWSKI FOTO STIG SANDSTRÖM

KALMAR JANUARI 2019

– Min forskning ligger rätt i tiden. Det är därför så många hört av sig och velat ta del av avhandlingen. Jag har kontakt med flera aktörer som vill ha ett samarbete i framtiden, säger Fredrik

Ahlgren som menar att vi står inför en revolution när det gäller energiområdet inom fartygsbranschen.

– Maskininlärning är ett hett område inom industrin och utvecklingen drivs framförallt av företag som Facebook, Google och Amazon. Men maskininlärning är ett relativt outforskat område inom sjöfarten. Det är idag både billigt och enkelt att mäta. Om en fem, tio år kommer exempelvis maskininlärning sannolikt att vara en stor del av ett förebyggande underhåll. Istället för att gå ner och lukta och titta i maskinrummet, kommer man att ersätta vissa moment med algoritmer. Det kommer inte bara kosta mindre, det blir även bättre, menar Fredrik Ahlgren.

Genom att samla in data från fartygets energisystem kan bränsleförbrukningen effektiviseras med hjälp av maskininlärning. Det handlar exempelvis om att ta vara på all energi, däribland värmen i motorns avgaser, så att den kan göras om till elektricitet. Något som, enligt Fredrik Ahlgren, minskar utsläppen med fem procent.

– När det gäller energianvändning och spillvärme är det viktigt att kartlägga var alla förluster finns. Även om man tror att man vet det, påpekar han.

Blev en aha-upplevelse

Under den praktiska delen av arbetet var Fredrik Ahlgren med på kryssningsfartyget *M/S Birka* Stockholm vid upprepade tillfällen.

– Det förvånade mig att det fanns så mycket data ombord. Det var nog ingen egentligen som visste om det, så det blev en slags aha-upplevelse för både chiefen, mig och andra involverade, menar Fredrik Ahlgren som samlade på sig data under ett års tid. Och hittade en guldgruva av information.

– Det ledde till att jag kunde göra analyser och mätningar av data som blev ett slags hårdvaluta. Jag tog också fram bränslerapporter från varje dag och kombinerade dem med data som varvtal och temperatur. Med hjälp av den datan och maskininlärningsalgoritmer kunde jag beräkna vad fartyget drar i realtid, förklarar han.

Endast en bråkdel togs till vara

Under forskningsarbetet samlades det också in motordata: temperaturer, tryck och avgaser. Allt för att sätta in det i en teoretisk modell av ett ORC-system (Organic Rankine Cycle), som används för att göra el av spillvärme.

Men kronan på verket i avhandlingen har alltså rört delen om maskininläring. I moderna fartyg finns en hel del data från huvudmaskiner sparade i lokala databaser. Datan används i regel för veckorapporter och för att titta på trender eller se om service skall göras på motorer. När Fredrik Ahlgren var på plats på kryssningsfartyget *M/S Birka* så såg han att endast en bråkdel av all information togs till vara.

– Jag ställde mig frågor som: Hur kör hon och hur kan vi använda henne för att dra mindre bränsle? När jag kartlade det hela blev det snabbt en komplex bild. Det handlar om att se datan som finns och hur man kan använda den bättre, förklarar Fredrik Ahlgren.

Funderade på att hoppa av

Han hade ett stort teknikintresse redan som tonåring; byggde egna datorer och har sedan dess varit uppdaterad inom IT-området. Han berättar att hans arbete med avhandlingen gick på tomgång först. Någonstans i halvlek funderade han på att hoppa av. Men när hans avhandling blev mer intressestyrd tog det hela ordentlig fart. Då kom både lust, kreativitet och lagrade IT-kunskaper till pass.

– Nu har jag en dialog med Wallenius om ett kommande samarbete. Sedan har bland annat både Maersk och Wärtsilä hört av sig. Så timingen med det jag har kommit fram till är jättebra, säger Fredrik Ahlgren som fortsätter sitt arbete vid Sjöfartshögskolan i Kalmar där han hoppas på att maskininläring snart blir en framtidsfråga även inom grundutbildningen. **A S**

Fotnot: Algoritm är en systematisk procedur för hur man genom ett begränsat antal steg utför en beräkning eller löser ett problem.

SCAN UNIT

Our skill - your benefit



Scanunit.se | Info@scanunit.se | +46 42 37 33 50

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Mer ström när elslaggen försvann

Med hjälp av ett kondensatorbatteri löste motorman Christoffer Hassellöv problemen med M/S Scandicas överbelastade landströmskabel. För det förärades han Sjömanshusstiftelsens största belöning 2018 på 40 000 kronor.

Varje kväll går Sjöfartsverkets arbetsfartyg M/S Scandica till kaj och förtöjer för natten. Under tiden i hamn ansluts fartyget till landström som försörjer inredningen med el. Vintertid fungerade den här proceduren utan bekymmer, men när fartygets klimatanläggning var igång under sommarhalvåret blev belastningen på landströmskabeln högre än systemet klarade av. Det resulterade i att säkringarna gick eller att kabeln brann och man tvingades starta fartygets hjälpkärra för att få tillräckligt med el ombord. Christoffer tyckte att den lösningen var en onödig belastning på miljön. Dessutom hade han börjat fundera på att installera ännu ett elkrävande system (en innovation för att minska oljeförbrukningen ombord) och då skulle landströmskabeln inte räcka till under vintern heller.

”Reaktiv elström kan jämföras med skummet som bildas när man häller upp en öl i ett glas”

– Vi pratade om att ha två landanslutningar istället, men eftersom det sällan finns två uttag i hamnarna var inte det heller någon hållbar lösning, säger Christoffer.

Men när han för ett par år sedan gick en distanskurs i ellära insåg han att det fanns ett annat alternativ, nämligen att installera ett kondensatorbatteri. Ett kondensatorbatteri är en elektrisk enhet som tar hand om den reaktiva elströmmen (slaggen) som bildas när elektrisk utrustning används. Därmed frigörs utrymme i elkabeln vilket i sin tur möjliggör ett högre energiuttag.



Motorman Christoffer Hassellöv på M/S Scandica.

– Reaktiv elström kan jämföras med skummet som bildas när man häller upp en öl i ett glas, det ger ingen effekt men tar ändå utrymme, säger Christoffer.

Han började räkna på hur mycket större effekt som landströmskabeln skulle kunna ge om slaggen försvann och kom fram till att det handlade om mellan 15 och 20 procent. Det var tillräckligt för att strömförsörja både A/C-anläggningen och driva den nya oljebesparande innovationen.

– Sedan var det bara att räkna på hur stort kondensatorbatteri vi behövde och sätta upp det i maskinrummet. Själva installationen tog inte mer än en dag och vi gjorde det själva. Våra chiefar, som är elansvariga ombord, är väldigt duktiga, säger Christoffer.

I fjol belönade Sjömanshusstiftelsen hans kreativitet med 40 000 kronor. Det var den enskilt största arbetsbelöningen som stiftelsen delade ut 2018. För Christoffers del kom pengarna mycket väl till pass.

– Jag hade precis köpt mitt första hus så pengarna gick direkt in i renoveringsbudgeten, säger han.

hasselov1@gmail.com



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2020

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

Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2019.

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

Sigrid får rätt till sjöfartsstöd



FOTO SKB/LASSE MODIN

Rederiet Furetank har fått rätt mot Delegationen för sjöfartsstöd i Högsta förvaltningsdomstolen. Detta innebär att de nu kommer att få sjöfartsstöd. Målet handlade om att bedöma hur fartyget *Sigrid*, som transporterar radioaktivt avfall, är konkurrensutsatt. Domstolen ansåg att varje uppdrag inte behöver vara konkur-

rensutsatt, det räcker med att den trafik som fartyget normalt sett används i är konkurrensutsatt.

– Utfallet är mycket glädjande för oss. Under tre år har Delegationen hållit inne med stöd och det är därför nu en stor lättnad att vi äntligen fick rätt. Samtidigt visar domen på hur sårbart systemet är. Att överklaga är dyrt och vi skulle inte vågat riskera den arbetsplats och de människor vi är ansvariga för om vi tvingats bära den ekonomiska risken själva. Om det inte vore för att vi haft ett så stort företag som SKB som stöttat oss hade vi därför inte kunnat överklaga och därmed tvingats flagga ut från Sverige för länge sen, säger Lars Höglund, vd på Furetank, i ett pressmeddelande från Svensk sjöfart.

De ska minska risken för kränkande särbehandling

Ett nytt forskningsprojekt ska kartlägga strategier för att minska risken för kränkande särbehandling inom sjöfarten.



FOTO LINNÉUNIVERSITETET

– Vi vill åstadkomma förändring på både kort och lång sikt. Vi vill bidra till en säker, effektiv och jämställd sjöfart, där alla människors kompetenser och förmågor tas till vara, säger Cecilia Österman i ett pressmeddelande.

– Vi vill åstadkomma förändring på både kort och lång sikt. Vi vill bidra till en säker, effektiv och jämställd sjöfart, där alla människors kompetenser och förmågor tas till

Hon är lektor i sjöfartsvetenskap och ska, tillsammans med kollegan Karin Lundberg, arbeta med projektet. De har beviljats 1,2 miljoner kronor från AFA Försäkring för att genomföra projektet, som kommer att pågå i två år.

Tanken är att de ska ta reda på vad som fungerar, varför och under vilka förhållanden. De kommer att arbeta med en referensgrupp där representanter för rederier, fackförbund och yrkesnätverk deltar.

– Vi har båda en bakgrund från sjön, jag som sjöingenjör och Karin som sjökaptän. Vi brinner verkligen för att få bidra till att göra en fantastisk bransch ännu bättre!

Nya löner för utlandsavtalet

Sjöbefälsföreningen har kommit överens med Sarf om nya tarifflöner i utlandsavtalen. De nya nettolönerna kommer att

höjas med 3,3 procent från och med den 1 februari 2019.

Dag-, kost-, och traktamentsersättningar för 2019

Sjöfartens Arbetsgivarförbund, Sjöbefälsföreningen och Seko har överenskommit om nya dag-, kost-, och traktamentsersättningar att gälla från och med 1 januari 2019 enligt nedan. Alla belopp är fullt ut skattepliktiga för den anställda.

Kostersättning 144 kr/dag
Såväl kost som logi för natt 1062 kr/dag
Resa logi för natt 520 kr/dag
Resa kost 545 kr/dag
Kort resa under 8 timmar 144 kr/dag

Ny ordförande

HALLÅ DÄR Nils Brandberg som blivit vald till ordförande i Saco-S i Trafikverket.



FOTO SÖL CEDERLÖF

Hur känns det?

– Det är skräckblandat, men mest förtjusning. Det är ett stort ansvar, men jättespännande och mycket nytt att sätta sig in i.

Vad innebär den nya rollen?

– Jag kommer att leda styrelsearbetet i Saco-S. Jag kommer att representera Saco-S i Trafikverkets styrelse och sitta med i centrala samverkansorgan och förhandlingar.

Tidigare har du bara jobbat med färjetrafik, nu blir det helt plötsligt alla trafikslag.

– Ja, nu blir det både väg och järnväg, jag kommer att representera allt från ingenjörer till betendevetare. Det blir många nya områden att lära sig. Nu har jag ansvar för alla Saco-S drygt 3 500 medlemmar. Jag kommer också att se den politiska styrningen mer direkt än vad jag har gjort tidigare i Färjerederiet.

Fotnot: Saco-S är en förhandlingsorganisation för statligt anställda akademiker som driver frågor på central nivå med Arbetsgivarverket som motpart. Saco-S består av 21 Sacoförbund.

Nils Brandberg har tidigare varit klubbordförande i Sjöbefälsföreningens klubb i Trafikverket. Han ersätts nu av Kenneth Toresson, som går från posten som vice ordförande.

Upphandlingen överklagad



Upphandlingen av skärgårdstrafiken i mellanskärgården i Stockholm är nu överklagad. Detta skriver tidningen Skärgården.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

Stockholms läns landsting tilldelade mellanskärgården till Blidöundsbolaget i

början av december förra året och tanken är att trafikstart ska ske i december 2019. Men nu har detta överklagats av NOS, Northern Offshore Services, som var ett av de tre företag som deltog i upphandlingen. Överklagan grundar sig i att landstinget inte har utvärderat bolagets anbud eftersom de lämnade delar av sitt anbud

på engelska, och ett av grundkraven är att anbuden ska vara på svenska. Upphandlingen tillåter att intyg lämnas in på engelska och NOS menar att för att deras certifikat ska vara giltigt krävs det att säkerhetsledningssystemet skrivs på engelska.

– Vi jobbar med upphandlingar över hela Europa. Vi är förvånade över deras resonemang. Vi har lagt mycket tid och resurser på ett väl genomarbetat anbud och därför valt att skicka in en överprövning, säger David Kristensson, vd på NOS, till tidningen Skärgården.

– Vi har valt att låta Förvaltningsrätten pröva vad ett intyg egentligen omfattar. Här skiljer sig vår uppfattning från upphandlingsmyndigheten och det respekterar vi. Likafullt är det viktigt att pröva frågan eftersom vi är ett europeiskt rederi som vill kunna hänvisa till våra godkända kvalitetssystem i alla våra upphandlingar, säger David Kristensson, vd på NOS, till tidningen Skärgården. **S C**



Boka din kursplats idag
sjoskolan.se

STCW Manila-kurser mitt i Stockholm city

Sjösolan ligger mitt i Stockholm i marin miljö, med god access via kollektivtrafik, bil och båt. Även nära till flera centrala boendalternativ. Kurserna genomförs av erfarna instruktörer i genuin fartygsmiljö.

Sjösolan är kvalitetscertifierade sedan 2001

sjoskolan
 PÅ BECKHOLMEN

www.sjoskolan.se info@sjoskolan.se tel 08-661 09 09

APROPÅ EKOBONUS:



ILLUSTRATION AKE NYSTEDT



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 Sjöfartshotelllets entré - **Hotellbokning** 08-517 349 80

Nya regler för stugbokning

Nu ändras reglerna för att hyra föreningens fjällstugor. Detta för att skapa ett lättare och rättvisare system för alla medlemmar.

Sjöbefälsföreningens fjällstugor är populära och inför vintersäsongen är det många som hoppas på att få en av de åtråvärda veckorna. Det är också många som blir besvikna, när de önskat många veckor, att de inte fått precis den veckan som de hade velat ha "egentligen". Många har också uttryckt en önskan om att få svar tidigare för att kunna hyra stuga på annat håll vid ett negativt besked. Sjöbefälsföreningen har nu lyssnat på synpunkterna och bestämt sig för att ändra reglerna för stughyrning. De viktigaste förändringarna är:

- Sista anmälningsdatum blir den 31 maj. Det innebär att alla kommer att få svar senast den 15 september.
- När man söker så kommer man att få



- ange förstahandsval och andrahandsval för att föreningen lättare ska veta vilka veckor den sökande helst vill ha.
- Antal önskade veckor begränsas till totalt två förstahandsveckor och två andrahandsveckor.

- I lottningen gäller att man endast kan få en vecka per medlem. Har man fått en vecka man önskat deltar man alltså inte i lottningen av de andra veckor man önskat.
- När lottningen är avslutad släpps alla lediga veckor på föreningens hemsida. På dessa veckor är det först till kvarn.
- De veckor som lottas är vecka 52 och vecka 1-16.

Till exempel kan man alltså önska vecka 9 och 10 i Sälen i första hand och vecka 9 och 10 i Åre A i andra hand. Eller vecka 9 och 10 i Sälen i första hand och vecka 8 och 11 i Sälen i andra hand.

Sjöbefälsföreningen håller också på att renovera några av stugorna för att höja standarden. Därför höjs nu också priserna något. De nya priserna börjar gälla från vecka 18 i år, förutom för dem som redan bokat. För att se de nya priserna, gå in på www.sjobefalsforeningen.se.

Blidösundsbolaget

Välkommen till ett av Sveriges största skärgårdsrederier

Blidösundsbolaget trafikerar Stockholms skärgård med tyngdpunkt i Stockholm, Vaxholm, Österåker och Norrtälje. Flera fartyg går i linjetrafik för Waxholmsbolaget och andra i charter- och nöjestråfik i egen regi. Vi har även ett stort bemanningsuppdrag åt Skärgårdsrederiet som är ett snabbt växande sightseeingrederi i Stockholm.

Vi äger tio passagerarfartyg och vi är delägare i ytterligare fem sightseeingfartyg. Vi driver även ett vandrarhem och museum på skärgårdsön Siaröfortet.

Våren och sommaren är högsäsong för oss men vi har även flera fartyg i drift året runt. På de flesta fartyg driver vi caféer och restauranger.

Vi söker medarbetare för tillsvidare-, säsongs- och korttidsanställningar ombord i fartygen, på Siaröfortet och till vårt kontor i Gamla Stan.

Vi söker

- Befälhavare till mindre och större fartyg
- Däcksmän
- Kockar
- Kallskänkor
- Serveringspersonal
- Vandrarhemspersonal
- Bokningspersonal

Läs mer och ansök via vår hemsida www.blidosundsbolaget.se



Nynäshamn · Oskarshamn · Västervik · Visby



Jobba hos oss i sommar!

Information hittar du på destinationgotland.se/jobb

DESTINATION  GOTLAND

Pia Berglund ny samordnare

Svensk sjöfarts tidigare vd Pia Berglund har blivit utsedd till nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Hon tillträder redan i februari.

– Jag är mycket glad över att få tjänsten som Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Jag har jobbat med sjöfart hela mitt liv och hoppas med min kunskap och erfarenhet kunna bidra till att vi får till den överflyttning av gods till sjöfart som alla parter så länge önskat. Arbetet är brett och en god samverkan med alla inblandade delar, myndigheter, branschen samt intresseorganisationer, kommer bli en viktig faktor för att vi tillsammans ska nå målet om bättre nyttjande av sjöfarten, säger Pia Berglund, i ett pressmeddelande.

Som samordnare ska Pia Berglund bland annat förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Men också föra dialog med berörda aktörer och verkställa en handlingsplan som främjar inrikes- och närsjöfart.

– Vi är väldigt nöjda med att ha rekryterat just Pia Berglund för den här tjänsten. Hon har en mycket gedigen bakgrund och kunskap om branschen. Det är också mycket positivt att Pia kan börja arbetet redan i februari eftersom en handlingsplan ska redovisas till regeringen i maj, säger Håkan Persson enhetschef på Strategisk planering på Trafikverket, i ett pressmeddelande.

Ny intendenturbefäls- utbildning startar i höst

Hösten 2019 startar den nya treåriga managementutbildningen i turism med inriktning mot intendenturbefälsrollen, Cruise Management, ombord på färjor och kryssningsfartyg. Utbildningen är ett samarbete mellan ekonomihögskolan och sjöfartshögskolan vid Linnéuniversitetet i Kalmar.

– Att ha sjöfartshögskola och ekonomihögskola i samma universitet, det är vi unika med i Sverige. Vi är jätteglada över att ha möjlighet att erbjuda den här utbildningen, säger Per Pettersson Löfquist, universitetslektor i turismvetenskap på Linnéuniversitetet.

Färjetrafiken och kryssningsturismen har sedan länge haft en mycket stark tillväxt, och ett specialdesignat utbildningsprogram som kombinerar yrkesrollens särskilda kompetenser vad gäller service och turism, ledarskap och ekonomi med fartygsrelaterad kunskap har saknats. Utbildningen ges som en specialisering i programmet International Tourism Management och ger en examen i företagsekonomi med inriktning mot Cruise Management. Sista ansökningsdag är 15 april.

Fel i korsordet

I korsordet i nummer 8/2018 hade det smugit sig in ett stavfel. Det var ordet GITARRVIRTUOSEN som fick bokstäverna U och O omkastade. Sjöbefälen beklagar det inträffade, men gläds åt våra uppmärksamma läsare.



Sjömanskyrkan Stockholm

Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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

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



Vikarier till sommarsäsongen 2019

Befälhavare

- Fartygsbefälsbehörighet lägst klass VI
- CCM-behörighet
- Radiocertifikat lägst SRC
- Utbildning i grundläggande säkerhet, Basic Safety (meriterande)

Läs mer och sök tjänsten på:
stysobolaget.se/arbete-hos-oss/lediga-jobb

Sista ansökningsdag: 3 mars 2019, urval sker löpande så skicka in ansökan snarast möjligt



EN DEL AV TRANSDEV

Kollektivavtal eller lagstiftning

Just nu pågår förhandlingar om att förändra LAS. Men det är inte första gången som lagstiftning om arbetsrätten kommer på tal. Stig Gustafsson reder ut.

Arbetstagarna av idag är upplysta och välutbildade och har ofta specialkunskaper som gör dem starka nog att träffa individuella avtal sägs det ofta från arbetsgivarhåll. Kollektivavtal är därför överflödiga. I de regeringsförhandlingar som i skrivande stund pågår mellan riksdagens partier har förändringar av arbetsrätten och framför allt då turordningsreglerna i Las blivit en central fråga. Det har till och med talats om snabba och detaljerade förändringar av Las. Från fackligt håll – men även på arbetsgivarsidan – är man starkt kritiska till dessa tankegångar. Om förändringar i arbetsrätten ska göras så ska det ske genom förhandlingar mellan parterna.

Egentligen är diskussionen om lag eller avtal en gammal fråga. Redan på 1930-talet kom arbetsmarknadens parter överens om att principen om avtal är den bästa lösningen vilket också manifesterades i Saltsjöbadsavtalet 1938. Från fackligt håll finns det all anledning att se allvarligt på tendenser till angrepp på kollektivavtalet som normerande på arbetsmarknaden.

Med anledning av dagens debatt kan det finnas skäl att se på den historiska bakgrunden till dagens förhållanden. Industrialismens genombrott i slutet av 1800-talet medförde en stark omvälvning av hela det svenska samhället. Det tidigare ståndssamhället uppbyggt på särskilda stånd med privilegier och skyddade företrädesrättigheter slogs sönder när den fria konkurrensen släpptes loss.

Legohjonsstadgan var den lag som dits till sedan 1600-talet reglerat anställningsförhållandet mellan husbonde-tjänstehjon och den var inte möjlig att tillämpa på industrins anställda som kunde sägas upp på dagen. Enligt legohjonsstadgan var tjänstehjon anställda på årsbasis med ömsesidig rätt till uppsägning av anställningskontraktet endast en gång årligen, i månads-skiftet oktober-november. Tjänstehjonen betraktades mer eller mindre som familjemedlemmar och familjerättsliga regler, till exempel husbondens rätt att aga familjemedlemmar, gällde även för dem. Stadgan upphävdes inte förrän 1926 men då hade den betydelse bara för oorganiserade årsanställda inom jordbruket.

Straffbart att sammansluta sig

Industrianställdas organisationssträvanden mötte starkt motstånd från både arbetsgivarernas och lagstiftarens sida. Det var långt in på 1800-talet straffbart att sammansluta sig för att löneförhandla. En av de två äldsta fackliga organisationerna var Machinistsamfundet (sedermera Maskinförbundet) som bildades 1848. Den andra var Typografiska föreningen i Stockholm som bildades 1846. Under många år var de dock mera att betrakta som yrkesföreningar för ”nyttä och trefnad” eftersom fackliga ambitioner var förbjudna och till och med kunde medföra fängelsestraff. Först under 1870- och 1880-talen lyckades

fackliga organisationer bli starka nog för att betraktas som en motpart i förhandlingar med arbetsgivarerna. Arbetsgivarernas motstånd mot fackliga organisationer ledde emellertid till förbittrade strider innan kollektivavtalet fick sitt erkännande. Ett lagligt erkännande kom först 1928 med lagen om kollektivavtal.

Många fördelar med kollektivavtal

Alternativet till kollektivavtal är lagstiftning. Med kollektivavtal vinner man många fördelar. I flera europeiska länder finns till exempel ingen direkt koppling mellan förekomsten av kollektivavtal och fredsplikt. Där finns helt andra förutsättningar när det gäller rätten att vidta stridsåtgärder – och strejker är där även betydligt vanligare. I dessa länder måste staten ingripa med detaljerad lagstiftning i olika former för att reglera stridsrätten.

Andra viktiga fördelar med kollektivavtal istället för lagstiftning är

- Reglerna får större legitimitet och övervakningen av reglerna blir effektivare.
- Det är möjligt att branschanpassa reglerna och ändra dem på ett enkelt sätt.
- Det främjar ansvar och goda relationer mellan parterna.
- Den enskilde arbetstagaren skyddas av avtalet och behöver inte själv driva tvister om avtalet.

Sammanfattningsvis: den svenska modellen med kollektivavtal och fredsplikt som normgivande system har i mer än 100 år visat sig vara till fördel inte bara för parterna utan även för Sverige som nation. Det finns därför all anledning att slå vakt om kollektivavtalet.



SJÖSPORTSKOLAN

Swedish Maritime Academy

Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

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

www.sjosportskolan.se

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

Vice ordförande har ordet

Jag har bestämt mig, nu är det dags att lämna stafettpippen vidare. Beslutet tog jag redan i maj förra året, och jag är glad att jag gjorde det med så lång framförhållning. Jag skall avgå som klubbordförande, och lämna vidare till förhoppningsvis någon yngre arbetskamrat som är villig att kämpa ett par år. Jag är nu glad, att jag var jävligt irriterad och frustrerad, då jag av en slump sprang på en av deltagarna i klubbens valberedning ombord. Jag tänkte inte, jag bara slängde ur mig att "jag ställer inte upp för omval" (om cirka tio månader). Sedan har beslutet fått mogna lite och nu är jag nöjd att det blir en så lång avslutsperiod. Dock så som kalendern ser ut kommer jag nog få förhandla in i det sista. Och frågan är om det kommer att ta slut rakt av? Jag kan tänka mig att sitta kvar i klubbstyrelsen och vara den nya ordföranden behjälplig tills den blir varm i kläderna. Och jag kan tänka mig att ställa upp och passa telefon/e-post när personen har semester (vilket jag själv inte hade på många år när jag började).

Det har blivit ett par år på posten. I början hade jag Leif Palm som ombudsman (då hos Sjöbefälsförbundet) att stötta mig på och lära av. Det var vid hans sida jag var med och tog fram mitt första lokalanpassade färjeavtal. Jag lärde mig mycket av honom och började få en förståelse för grunderna. Nästa ombudsman som fick "ta över" mig var Mikael Huss, även där från Sjöbefälsförbundet, och då lärde jag mig vikten av att kunna "räkna". Och ja, det kanske var lite annorlunda att vara en nautiker som klubbordförande hos före detta Maskinbefälsförbundet. Efter sammanläggningen så blev det Lennart R Jonsson som fick ta över ombudsmannaskapet och en kort period tillsammans med Johanna Briding. Jag är glad att jag har fått ha er alla som mina ombudsmän, men också övriga på kansliet. Jag är glad och tacksam för allt ni lärt mig under årens lopp och att inga frågor eller problem är för små att diskutera. Ytterligare en person som vill jag ge ett stort tack till är Christer Themnér som funnits där hela tiden med sin kunskap och sina historiska bakgrunder till frågorna, vilket vid vissa fall ger en helt annan bild av problemet.

Jag skall inte säga att allt varit trevligt och "rosenrött" som klubbordförande. Det har bitvis varit mycket kämpigt. Det har varit tidskrävande, förhandlingarna tar inte ledigt även om det är röda dagar, julafton, nyårsafton eller om klockan är 23 på kvällen. Att aldrig få vara "ledig," det som vi sjömän jobbar för (ja, jag har fortsatt 100 procent på min ombordtjänst nästan hela tiden och kört facket "vid sidan av") har ibland varit frustrerande. Det har påverkat mitt privatliv.

Personangrepp, ja det har förekommit, lite oftare än vad man tror. Att folk inte kan skilja på Person eller Funktion har ibland varit mycket jobbigt och tagit hårt.

Men jag ångrar inte denna tiden, jag skulle inte vilja ha den ogjord. Jag är tacksam att Sjöbefälsklubben DG har gett mig förtroendet i så många år, att få sitta kvar på posten. Jag hoppas att det är flera som vågar ta steget ut i den fackliga världen. Den kan vara lite trög att komma in i, men det ger så mycket. Själv tänker jag inte släppa den helt, jag kommer att fortsätta och koncentrera mig mer på den centrala verksamheten och att sitta kvar som 2:e vice ordförande.

Jag hoppas ni vågar ta steget ut i den fackliga världen!

ANNELIE HAMBERG



Fråga ombudsmännen

Här svarar våra ombudsmän på fackliga- och arbetsrättsliga frågor. Om du har en fråga du vill få svar på kan du maila till: sjobefalen@sjobefal.se

Hej!

Jag har en fråga som inte är av arbetsrättslig karaktär och hoppas ni ändå kan svara på min fråga. Saken är den att jag har jobbat som tekniskt befäl i några år efter min examen 2007. Jag fick barn rätt så tidigt vilket gjorde att jag tog jobb i land på ett värmekraftverk. Tiden i land har varit intressant men nu längtar jag tillbaka till sjöss. Läkarintyget tog jag för cirka ett år sedan men jag är osäker på mina behörigheter och certifikat lever upp till gällande krav. Har ni några tips på hur jag kan komma in på arbetsmarknaden igen efter några år på land?

Hej!

Självklart kan vi svara på din fråga trots att den är av en annan karaktär. För det första behöver du se över din behörighet och alla relevanta certifikat så att de är giltiga enligt gällande regelverk. Det är också viktigt att komma ihåg att behörighets-systemet idag är nytt med tanke på STCW Manilla.

Hur du går tillväga för att förnya dina certifikat och behörighet-/er får du enklast reda på genom att ta kontakt med Transportstyrelsen, som har en lista över alla godkända utbildningsanordnare samt vilka "papper" som behövs för det fartyg du tänkt tjänstgöra i.

När alla dina "papper" är uppdaterade är du klar för tjänstgöring. För att få hjälp med jobbsökande så är vårt tips att du hör av dig till Arbetsförmedlingen Sjöfart som kan hjälpa dig vidare. AF sjöfart är för övrigt också mycket duktiga på att reda ut vilka behörigheter som måste förnyas/införskaffas.

Rent generellt kan vi säga att som tekniskt befäl har du goda möjligheter till anställning.

Hoppas detta var svar på din fråga. Annars är du välkommen att höra av dig igen.

Lycka till!



Totalt annorlunda att jobba ombord

Intendenten Ingela Örnberg har jobbat nästan hela sitt liv ombord, på sträckan Gotland-fastlandet.

– När jag väl fick prova på, från första stunden, var jag fast. Jag vill att det ska hända saker, jag tycker inte om att sitta på ett kontor, säger hon. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

NYNÄSHAMN NOVEMBER 2018

– Vad många fina streck du har på axeln! Är du kapten? undrar en pratglad äldre man som kommer fram till informationsdisken där Ingela Örnberg står.

– Nej, kaptenen hoppas jag styr fartyget just nu, svarar hon lugnt.

– Jaha, jag trodde att du var kapten! Vad betyder alla de strecken då?

– De betyder att jag är intendent.

– Intendent för vadå?

– Jag är chef på den här avdelningen.

– Vilken avdelning då?

– På den här avdelningen, allt du ser här (pekar med handen över restaurangen och informationen).

– Är du chef för allt det här!? Då måste du tjäna jättemycket pengar!

– Inte så mycket som man skulle kunna tro...

Tufft som oerfaren 18-åring

Ingela Örnberg började sin karriär till sjöss som båtvärdinna i informationen på Rederi AB Gotland, även kallat Gotlandsbolaget, 1976. Då var hon 18 år och gick i gymnasiet, och valde att sommarjobba till sjöss.

– Jag växte upp utanför Stockholm men hade släkt på Gotland så jag åkte mycket färja som liten och jag har alltid haft en stark längtan till det. När jag väl fick prova på, från första stunden, var jag fast. Jag vill att det ska hända saker, jag tycker inte om att sitta på ett kontor.

Men att komma ombord som oerfaren 18-åring var tufft.

– Hon som skulle lära upp mig sa: 'Nu kommer det en till som jag måste lära upp. Jag är så j-vla trött på att lära upp folk.' Hon sa att 'här är kassan, här är micken', det var bara att hugga tag. Jag var livrädd. Men jobbet blir vad du gör det till. Det handlar mycket om din egen inställning.

I början av 80-talet blev hon fast anställd och strax efter det tog hon tjänstledigt för att plugga kommunikation på högskolan i Jönköping.

– Efter det försökte jag jobba i land, bland annat på informationsavdelningen på Gotlands kommun. Men det passar mig bättre att jobba ombord, säger hon.

Så 1986 gick hon tillbaka till informationen ombord, men efter två år där tyckte hon att arbetet stagnerat.

– Jag gick till min chef och skulle säga upp mig och då sa han att 'du kan få bli purser istället'. Det var 1988, nu har jag jobbat som befäl här i 30 år.

Många blir kvar till pensionen

Mellan 1988-1997 drevs trafiken mellan Gotland och fastlandet av Gotlandslinjen.

– På den tiden hade vi större ansvar ombord, maten beställdes av oss, vi rekryterade själva, gjorde lönerna själva. Vi var självgående. Nu har vi en personalavdelning och ett omlastningslager, säger Ingela.

Efter tio år vann Rederi AB Gotland tillbaka trafiken med det nystartade bolaget Destination Gotland och då flyttades personalen med.

– Det här är ett företag där många blir

kvar till pensionen. Det har varit slitningar också, men för det mesta har vi väldigt god stämning. Det är ett tecken på att folk trivs, säger hon.

– Min pensionerade sambo jobbade i 36 år som befälhavare här. Vi träffades på jobbet, vi har känt varandra länge.

Det bästa med jobbet tycker hon är alla människor hon träffar, både besättningen och passagerarna.

– Jag tycker att det är vansinnigt roligt att jobba. Skulle någon vara missnöjd så är det väldigt kul att vända den personen, säger hon.

– Jag känner att vi gör ett bra jobb, vi är ett bra team. Vi får väldigt mycket uppskattning. Pendlarna är här varje vecka, det är nästan som att man känner dem.

Det sämsta med jobbet är att vara ensamt befäl i sin avdelning.

– När man inte har någon att prata med. Ingen att bolla stora och små problem med. Då är det bara vid avlösningen och det är en kort stund där man tar det viktigaste. Att ha en kollega är en trygghet där man känner att någon annan kan ta vid, säger hon.

På Destination Gotland jobbar intendenten som ensam chef på intendenturavdelningen under vinterhalvåret mellan oktober-april. Under sommarhalvåret finns även en purser på plats. Just idag är pursern Mattias Westberg ombord, trots att det är november. Ingela och Mattias sitter vid varsitt skrivbord på däckskontoret på däck 9. Här har även överstyrman och andre styrman varsitt skrivbord. Många av arbetsuppgifterna för en intendent är administrativa, det är allt från schemaläggning till budgetarbete och beställning av material till hytter.

Den vanligaste frågan

En vanlig arbetsdag börjar klockan sex på morgonen. Ingela börjar med att se till att alla är på plats och kollar av mot besättningslistan. Sen är hon med och ser till att verksamheten går som den ska. Klockan



Ingela Örnberg gick till sin chef och skulle säga upp sig och då sa han att 'du kan få bli purser istället'. Det var för 30 år sedan.

Therese Nienhuysen och Anna Nygren står i receptionen och hjälper passagerare.



06.30 börjar de släppa på bilar och efter det börjar folk komma upp. Sen släpps de gående passagerarna ombord. Ingela är på plats och hälsar och svarar på frågor. – Den vanligaste frågan är 'var är min sittplats?', säger hon.

Efter att alla kommit ombord avgår båten från Visby klockan 07.15. Då går hon runt och försöker avgöra var trycket är, om hon kanske behöver dirigera om personal eller hoppa in och hjälpa till.

– Vi visar oss i fartyget. Är det dåligt väder är det en del som mår dåligt psykiskt och då är vi där och stöttar. Det händer också en del saker, sjukdomar bland passagerare, att någon är onykt, då får vi ta hand om det. Det finns inga vakter, vi får göra så gott vi kan och sen be polisen möta oss i land, säger hon.

Hennes kollega Mattias fyller i:

– Vi försöker lugna dem, ta in dem i en hytt och lugna ner situationen, säger han.

– Vi är till sjöss de här timmarna, vi har ingen hjälp, om det inte är ett sjukdomsfall, då kan vi få helikopter. Vi har ändå små problem med onyktighet säger Ingela,

det handlar ju inte om nöjesresor i första hand och på tre timmars resa hinner det inte hända så mycket.

Ansvar för allt passagerarna ser

Klockan 10.30 lägger de till i Nynäshamn. Nu har de en timme på sig att släppa av passagerare och bilar, hjälpas åt att städa båten, fylla på varor där det behövs och sedan släppa på de nya bilarna och passagerarna för att avgå igen klockan 11.30. Under tiden ombord ska intendenten också hinna med övriga ansvarsområden, allt från det administrativa till att gå runt och kolla att allt ser ut som det ska.

– Vi har ansvar för allt som passagerarna möter. Det ska vara rent och snyggt och vi ska vara proffsiga och trevliga vi som jobbar här. Maten ska hålla den kvalitet som man kan vänta sig, uppläggningsen ska vara snygg, säger Ingela.

– Vi tar temperaturer på maten regelbundet, den får inte värmas mer än två timmar och smörgåsar får inte vara äldre än 36 timmar. Vi ska kolla att det är utfört på rätt sätt. Det är ganska rigoröst, men vi

har många gäster per dag, säger Ingela.

Sen är det allt annat som inte sker varje dag men som ska göras löpande. Som olika former av övningar, till exempel brand, grundstötning och kollision. Intendenten är utrymningsledare och ingår i räddningsledningen om det skulle hända något. Intendenten har också personalansvar på sin avdelning, vilket bland annat innebär utvecklingssamtal en gång per år.

– Det är också vår uppgift att prata med en anställd om vi märker att det inte går så bra för någon. Eller om vi ser trakasserier eller mobbing, det faller på oss först. Går det inte att reda ut får man koppla in personalavdelningen, säger Ingela.

Arbetsvillkoren har blivit tuffare

Klockan 15 är det ankomst i Visby och 16.30 avgår båten mot Nynäshamn igen. Under vinterhalvåret är det lugnare, när det är riktig lågsäsong kan det vara 150 personer ombord en vardag, medan det i juli är fullt varje tur, vilket innebär 1 500 passagerare. På sommaren går fartyget i trafik dygnet runt, då har de dubbel bemanning och jobbar tolv timmar var. På vintern däremot, när hon är ensam, jobbar hon från sex på morgonen till tolv på natten. Det är för många timmar enligt vilotidslagen så därför måste hon ta lite ledigt på eftermiddagen och vila.

Den fysiska arbetsmiljön ombord tycker hon är bra.

– Vi jobbar bra för att åtgärda saker som är fel. Vi löser det ganska omgående.

Den psykosociala arbetsmiljön är dock inte alltid lika bra.



Ingela Örnberg tar middagsrast tillsammans med Anette Sellén samt Andreas Hallin och Joyce Heiden.

Linus Gähne är beredd att stänga och köra upp landgången.



– Det finns jämställdhetsplaner, men det skulle behöva jobbas mer praktiskt med dem. Man kan göra mycket för att folk ska tänka i de banorna. Metoo har inte fått så stort genomslag här, även om jag inte har upplevt några sexuella trakasserier här.

Generellt tycker hon att arbetsvillkoren har blivit tuffare sen hon började som 18-åring.

– Det har blivit fler och fler arbetsuppgifter och antalet anställda har inte hängt med. Det blir tyngre och tyngre för de anställda. Det är bara att titta på informationen, den personen är ensam och ska hinna med allt, säger hon.

– Det innebär att jag får hoppa in och stötta, fortsätter hon. Jag tycker att det är roligt med kundmöten, jag kan gärna ställa mig i kassan, även om det inte är meningen. Men det visar ju att det finns ett behov av mer personal.

Fackligt engagemang är självklarhet

Ingela har alltid haft ett fackligt engagemang. Hon satt med i styrelsen i dåvarande Sjöfolksförbundet, hon har varit klubbordförande i Sveriges Fartygsbefälsförening och nu sitter hon med i Destination Gotlands klubbstyrelse för Sjöbefälsföreningen.

– För mig har det varit en självklarhet, man kan inte bara sitta och gnälla. Men tillväxten är dålig bland de yngre. Och utan dem blir det ingen utveckling, då har du ingen kanal för att framföra saker. Det är väldigt trist om man bara kommer när det blir problem.

Hon menar att det här är en trend i hela samhället och att alla fackföreningar måste jobba för att bli mer attraktiva och synliga.

– Jag förstår att fackföreningarna inte kan ödsla med sina ombudsmän, men det vore trevligt om de var ute ibland, säger hon.

Tänker inte på jobbet hemma

Klockan 19.45 lägger båten till i Nynäshamn. 20.45 avgår den igen för sin sista tur till Visby, där den är framme klockan 00.00. Då är det dags för Ingela att gå och lägga sig för att få några timmars sömn innan hon ska upp igen.

– Att jobba ombord är så totalt annorlunda än ett jobb i land. Man lever tillsammans med andra människor. När man är ombord är det som att ens privatliv inte finns. Här är det jobbet i första hand. När jag är hemma tänker jag inte på jobbet. Då vet jag att någon annan tar vid. **SC**



Den fysiska arbetsmiljön ombord tycker Ingela Örnberg är bra. Men den psykosociala arbetsmiljön är inte alltid lika bra.



Johnny Joensuu tyckte att det lät spännande och intressant när han fick chansen att ställa upp som volontär på Africa Mercy.

En chans att hjälpa till

Johnny Joensuu, som i vanliga fall jobbar som andre fartygsingenjör i Stena Line, fick möjligheten att volontera på Mercy Ships fartyg *Africa Mercy*. Fartyget fungerar som ett sjukhus som åker runt till olika länder i Afrika och erbjuder gratis sjukvård. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO STENA LINE

NORRKÖPING NOVEMBER 2018

Hur länge var du borta?

– Jag var borta i tre månader. Jag mönstrade på i Douala, Kamerun och där låg vi en vecka medan vi packade ihop allt. Sedan åkte vi mot varvet på Las Palmas. Resan tog cirka två veckor och sedan låg vi på varv i sex veckor.

Vad hade du för arbetsuppgifter?

– Jag jobbade som andre fartygsingenjör.

Är det samma befattning som du har i vanliga fall?

– Ja, precis. I vanliga fall på Stena har jag ansvar för hela driften med start och stopp. Nu hade jag ansvar för generatorerna. Tanken var att jag skulle åka med till varvet i Las Palmas och där hade jag huvudansvaret för servicen av generatorerna.

Var det något särskilt som du kände att du kunde bidra med?

– Ja, det var just erfarenheten av att jobba på fartyg innan. Det var väldigt många oerfarna ombord som jobbar frivilligt.

Vilka var de andra ombord?

– De flesta var frivilliga. Det var många ukrainare som var där ungefär ett halvår-ett år. Det var också många från Holland, Storbritannien, USA och Australien. Det var några svenskar där också, bland annat en matros och Maria Ekstrand som också är från Stena och jobbade i köket.

Några hade stannat i flera år med sin familj. De söker bidrag från kyrkor eller sponsring från privatpersoner. Det var ett kristet fartyg så många var kristna och

fick stöd från olika kyrkor. Några hade sålt sitt hus för att göra den här grejen.

Vilket är ditt starkaste minne?

– Det var när vi kom till Kamerun i början, de förhållandena som människorna levde under. Då kände jag att vi har det ganska bra här hemma.

Vad gjorde du på fritiden?

– De första veckorna spenderade jag mest på fartyget, jag var tvungen att lära mig allt så jag hann inte gå iland så mycket som jag hade velat. Sen var det två veckors sjöresa till Las Palmas. Och väl i Las Palmas så umgicks jag med andra från fartyget, vi gick in till stan och till stranden.

Har du lärt känna några som du kommer fortsätta hålla kontakten med?

– Ja, det har jag gjort. Det är lättare med de från Sverige, de kommer jag att träffa. De från andra ställen i världen är svårare att hålla kontakten med.

Hur kommer det sig att du ville göra det här?

– När jag såg att chansen dök upp på Stena så tyckte jag att det kändes intressant och spännande så det var bara att söka.

Vad var förutsättningarna?

– Stena betalade resan och alla nödvändiga vaccinationer och sen jobbade jag gratis. Eftersom jag sökte via Stena så blev jag rekommenderad och då var det lättare att få platsen på fartyget.

Har den här erfarenheten lärt dig något som du nu kan använda i ditt vanliga jobb?

– De flesta fartyg är rätt lika, så arbetsmässigt nej. Men jag har lärt mig att uppskatta det jag har här hemma lite mer.

Vad har du fått för reaktioner från dina kollegor?

– Många har sagt att de gärna vill söka. Det är många som gärna vill göra en sådan här grej men som kanske inte vågar eller har råd att jobba utan lön. Många har varit avundsjuka för att de själva vill göra en sådan här grej.

Känner du att du har bidragit med något?

– Ja, det gör jag. De har svårt att få tag i folk på den positionen som jag har. Sedan hade jag velat vara med mer i Afrika när de agerar som sjukhus, nu var jag bara med på varvet. Jag hade velat se mer av Afrika.

Skulle du kunna göra det igen?

– Ja absolut. Kanske inte tre månader i sträck, men åker de till varvet igen och behöver hjälp kan jag absolut tänka mig att åka med. **S C**

FAKTA MERCY SHIPS

Mercy Ships är en kristen välgörenhetsorganisation som driver världens största civila sjukhusfartyg. De erbjuder gratis högkvalificerade operationer till enskilda individer och i samarbete med ländernas regeringar utbildar de nationell sjukvårdspersonal för att långsiktigt bistå den nationella sjukvården. Ombord på sjukhusfartyget arbetar över 400 volontärer gratis.

Sedan starten 1978 har över 2,5 miljoner människor fått hjälp. 2019 tas ett nybyggt sjukhusfartyg i tjänst och då fördubblas organisationen sin verksamhet.

STCW-kurser

**SAFETY
GRUPPEN**

SECURITY & SAFETY TRAINING

Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

BASIC SAFETY

8-9 jan 21-22 maj
5-6 feb 25-26 juni
12-13 mar
9-10 apr



ADVANCED FIRE FIGHTING

9-10 jan 22-23 maj
6-7 feb 26-27 jun
13-14 mar
10-11 apr



CRISES CROWD MNG

11 jan
15 mar
24 maj
28 jun



MEDICAL CARE

14-16 jan
11-13 mar
8-10 maj



RESCUE BOAT

7 jan
2 feb
11 mar
8 apr
20 maj
24 jun



FAST RESCUE BOAT

8 jan
5 feb
12 mar
9 apr
25 jun



vinter/vår 2019

Välkommen till vårt utbildningscenter i centrala Stockholm, lokaliserat på Långholmen i en maritim miljö med närhet till boende och mat. Ombord på M/S Polfors genomförs praktiska utbildningsmomenten i en verklig fartygsmiljö.

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

Safetygruppen är en godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen.

Grundkurser

BASIC SAFETY

14-18 jan
4-8 mar
1-5 apr
13-17 maj



ADVANCED FIRE FIGHTING

27 feb -1 mars
24-26 apr
3-5 jun



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

8 jan
5 feb
12 mar
9 apr
3 maj
21 maj
25 jun



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

8-9 jan
4-5 feb
11-12 mar
20-21 jun



SHIP SECURITY OFFICER

21-22 feb
14-15 maj



MEDICAL FIRST AID

7-8 feb
18-19 apr
23-25 maj



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

7-8 jan
4-5 feb
11-12 mar
8-9 apr
20-21 maj
2-3 maj
24-25 jun



FAST RESCUE BOAT

7-8 jan
4-5 feb
11-12 mar
8-9 apr
20-21 maj
24-26 jun



CROWD CRISES MNG

19-21 feb
19-21 mar
9-11 apr
23-25 apr
15-17 maj
28-30 maj



MEDICAL CARE

14-16 jan
11-13 mar
8-10 maj



Med reservation för eventuella ändringar.

BOKA DIN KURS DIREKT PÅ: safetygruppen.se

08-410 215 50

TEMA

BRAND OMBORD





En fartygsbrand hör till det som många sjömän fruktar allra mest. Bränder startar ofta i maskinrum, men under senare år har även problemen med begagnade bilar på roro-däck som fattar eld fått alltmer uppmärksamhet.

Nu pågår ett arbete inom det internationella sjösäkerhetsorganet, IMO, med att ta fram nya riktlinjer för passagerarfärjor med rullande last. På sikt ska det även mynna ut i ändringar i sjösäkerhetskonventionen Solas kapitel om brandsäkerhet. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

Brandlarmet går!

När brandlarmet går i båsenschippet på *M/S Gotland* samlas fartygets båda rökdykargrupper vid sina respektive brandstationer. På bryggan står tekniske chefen och leder arbetet medan befälhavaren är beredd att beordra evakuering om så skulle behövas. Idag är det bara övning, men träningen sker som om det vore skarpt läge.

VISBY NOVEMBER 2018

M/S Gotland ligger till kaj i ett gråmulet och snålblåsigt Visby i väntan på dagens enda tur- och returreisa till Oskarshamn. Inga passagerare har ännu släppts ombord och restaurangtorg och butiker ligger öde. Nere i kontrollrummet på tekniska avdelningen har maskinbesättningen samlats efter lunchen när lugnet plötsligt bryts av ett förvarningslarm. En snabb titt på brandpanelen tyder på en mindre rökutveckling i båsenschippet längst bak i aktern på däck tre. Motorman Josefin Dellevik beordras dit för att kontrollera om det kan vara en begynnande brand eller om det är något annat som utlöst den känsliga detektorn. Hon skyn-dar sig genom maskinrummet, förbi verkstaden, vidare upp i lejdarna och ut på bildäcket. En minibuss står parkerad intill styrbord sida, men i övrigt är den grön-målade ståldurken fri från last. Försiktigt gläntar Josefin på dörren in till det larmande schippet, men hon stänger snabbt igen och tar fram radion.

– Vi har rökutveckling i båsenschippet på däck tre, meddelar hon i radion.

Det sprakar till i kommunikations-enheten och sedan följer information från tekniske chefen, Kurt Medhammar, som också är brandchef ombord. Befälhavaren, Petter Fagerlund, går ut med beredskapslarmet "Mr Gotlight" i PA-systemet vilket i klartext betyder att rök-utveckling och potentiell brand har konstaterats. Fartygets incidentorganisa-tion aktiveras och de båda rökdykar-grupperna samlas vid sina respektive brandstationer på däck åtta och nio. Skyndsamt räknar de in antalet personer i grupperna för att kontrollera att samtliga är på plats. I grupp två konstaterar man snart att en man saknas. Risken finns att denne är fast i det rökfyllda båsenschippet. Brandgruppen informerar brand-chefen om läget samtidigt som de börjar ta på rökdykarutrustningen i väntan på vidare instruktioner.

Rökdykarna anländer

Några minuter före ett anländer de båda rökdykargrupperna till det aktuella bildäcket, först grupp två och strax därefter grupp ett. De kommer sällan exakt samtidigt eftersom de alltid beordras till en

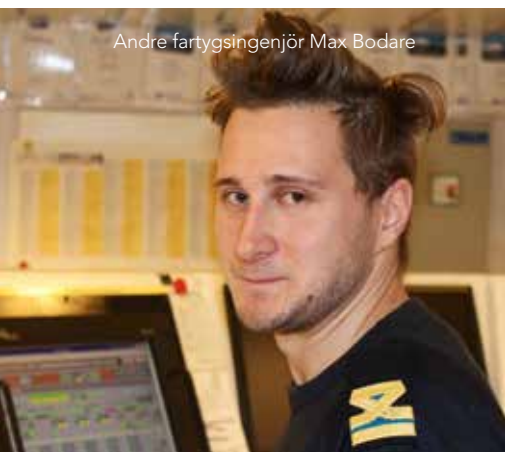
potentiell brandplats via olika vägar genom fartyget.

– Det är en säkerhetsåtgärd om någon av vägarna skulle vara avskuren på grund av branden, säger Kurt Medhammar när vi står på bryggan och pratar efter övningens slut. Vi försöker också alltid att närma oss branden underifrån eftersom röken stiger uppåt.

– Jag är den som beslutar om vilka vägar brandgrupperna ska ta och det måste ske snabbt, fortsätter han. Men det är inga problem. Jag har jobbat på det här fartyget sedan hon var nybyggd och känner till de inträngningsvägar som finns.

På plats på däck tre öppnar rökdykarna i grupp två genast närmaste brandskåp. Slangen rullas ut och kopplas för att sedan dras fram till dörren in till båsenschippet. Grupp ett har tagit fram en slang som ligger på vagn och står beredda att bistå släckningsarbetet om nödvändigt. När dörren in till schippet öppnas väller röken ut. Där innanför är det kolsvart och det enda som syns i dimman är en gul gummistövel som ligger slängd på golvet. Via radion håller brandgrupperna kontakten med Kurt Medhammar på bryggan som i sin tur följer händelseförloppet och håller befälhavaren informerad. Rökdykarna är utrustade med branddräkt, lufttuber och friskluftsmatade andningsmasker. Två av dem kryper in i det rökfyllda mörkret medan en tredje stannar kvar i dörröppningen och matar på med brand-slangen. Sikten inne i schippet är näst-intill obefintlig, men de skarpa led-lamporna på rökdykarnas hjälmar ger ändå lite ledljus. I flera minuter arbetar de

Andre fartygsingenjör Max Bodare



Teknisk chef Kurt Medhammar



Befälhavare Petter Fagerlund



Genom att spruta vatten på skottet till ett brinnande utrymme kan temperaturen sänkas och risken att elden sprider sig minskar.



båda rökdykarna vidare inne i utrymmet med att söka och släcka innan de återvänder ut. Ingen skadad återfanns och branden är omhändertagen. Nu återstår att rulla ihop brandslangarna, svabba vattnet av durken och ta hand om utrustningen.

Övar varje vecka

Dagens test av fartygets säkerhetsorganisation var en mindre brandövning där endast delar av besättningen deltog. Vid större övningar samlas personalen alltid till en gemensam briefing efteråt där tekniske chefen går igenom insatsförloppet steg för steg. Man reflekterar över hur de olika åtgärderna fungerade och om det finns något som skulle kunna göras annorlunda nästa gång. Själva övnings-scenariot hade den här gången tagits fram av fartygets båda andre fartygsingenjörer. De spelar en central roll i säkerhetsorganisationen ombord och den ene av dem leder en av brandgrupperna medan den andre är gruppchef för maskingruppen. Andre fartygsingenjör Max Bodare har arbetat på *M/S Gotland* i tre år. Under den tiden har han deltagit i ett stort antal brandövningar och han säger att det inte alltid är så lätt att variera övningarna.

– Vi övar varje vecka och i alla fall varannan eller var tredje vecka är det brandövning, så det kan vara en utma-

ning att komma på nya scenarier.

Ambitionen är att skapa övningar som är så realistiska och verklighetstroga som möjligt med olika typer av utmaningar. Max Bodare berättar att spelscenariot oftast förläggs till något av fartygets bildäck. Dels därför att det finns en förhöjd brandrisk på bildäck, dels därför att det är en svårbemästrad miljö. De tätt parkerade fordonen ökar eldens spridningsrisk och det är trångt och svårt att ta sig fram med utrustningen mellan bilarna. Men även dagens övning, med en brand i båsenschappet, vore ett möjligt scenario, säger Max Bodare.

– Där finns bland annat lite färgpytsar och smutsiga trasor och man skulle kunna tänka sig att någon satt där inne och rökte, fast man inte får, och råkade slänga en glödande fimp bland trasorna.

Vi sitter i kontrollrummet efter övningen. Här inne har lugnet åter lagt sig, men då och då går brandlarmet på grund av att röken som användes under övningen nu sprider sig över det öde bildäcket, men den kommer att tunnas ut och försvinna.

Max Bodare berättar att man är mellan fyra och sex personer i varje brandgrupp, varav fyra rökdykare. Enligt Arbetsmiljöverket är rökdykning ett av de farligaste arbeten som utförs i Sverige och det är en mycket krävande uppgift, både fysiskt och

psykiskt. På *M/S Gotland* har det hänt att de som är rökdykare fått öva skarpt på en anläggning iland. Det genomförs också tester för att kontrollera rökdykarnas fysiska förmåga.

– Varje år får vi gå på ett rullband här ombord med packning på ryggen, säger Max Bodare. Det brukar inte vara några problem, men vid något tillfälle har det hänt att en person inte kunnat fullfölja.

På vissa fartyg har man ibland svårt att rekrytera rökdykare till sina brandgrupper. Uppdraget kräver en viss fysik och det är inte alltid man har folk ombord som matchar kraven. På färjorna, som ofta har större och yngre besättningar, är det generellt ett mindre problem än i övriga handelsflottan. Brandchef Kurt Medhammar säger att han sällan har svårt att hitta tillräckligt många lämpliga rökdykare på *M/S Gotland*.

– Alla vi som ingår i brandgrupperna är utbildade rökdykare och vi har många unga killar i besättningen som kan ta det här uppdraget. Det är ju inte som det var förr när rökdykaruppgiften kunde komma med hyttnumret.

Alla har en uppgift

M/S Gotland är försett med ett stort antal brandlarm och high-fog sprinklers. Möjligheten till CO2-släckning är däremot begränsad och finns endast att tillgå i vissa

Rökdykning är en av de farligaste arbetsuppgifter som utförs i Sverige, enligt Arbetsmiljöverket.



ställverk. I händelse av en brand har så gott som alla i besättningen en specifik uppgift och vissa, framför allt i driftsbesättningen, har flera uppdrag att sköta. Exempelvis är Max Bodare också ställföreträdande båtchef för en av livbåtarna om en evakuering skulle bli aktuell. Medan juniorbefäl och manskap sköter det praktiska arbetet ute i fartyget vid en eventuell brand samlas seniorbefälen på bryggan. När brandlarmet gick tidigare idag begav sig befälhavare Petter Fagerlund genast till bryggan. I en nödsituation är det hans uppgift att följa händelseutvecklingen, informera passagerarna och vara beredd att besluta om att fartyget ska överges.

– En av mina viktigaste uppgifter är att hålla passagerarna underrättade om vad som händer och tala om för dem vad de ska göra, säger han.

Sedan gammalt används kodordet ”Mr Gotlight” för att meddela besättningen att det brinner. Det är en kvarleva från den tiden då man var rädd att skrämra passagerarna och gjorde allt för att undvika panik. Numera tänker man annorlunda, berättar Petter Fagerlund.

– Idag vet vi att det är större risk att passagerarna inte reagerar alls än att de får panik, det visar både forskning och erfarenheter. Därför är vi alltid mycket tydliga med vad som händer och håller hela tiden passagerarna uppdaterade.

Går inte att föreställa sig

Under större övningar och i skarpa lägen finns även intendenten med på bryggan. Intendentens uppgift är att leda arbetet med att tömma fartyget på folk om en evakuering skulle bli nödvändig.

– Utrymningsarbetet är ganska omfattande på ett sådant här fartyg och det kräver en hel del folk eftersom man måste gå igenom alla utrymmen för att försäkra sig om att ingen blir kvar ombord, säger Petter Fagerlund.

Under de tre år som Max Bodare jobbat på *M/S Gotland* har han aldrig varit med om att det brunnit på riktigt. Men han är säker på att fartygets säkerhetsorganisation skulle fungera om de hamnade i ett skarpt läge.

– Om det började brinna är jag övertygad om att säkerhetsrutinerna skulle sitta, som att samlas vid brandstationerna och ta på rökdykarutrustningen med fokus på att rädda och släcka. Sedan går det nog inte att riktigt föreställa sig hur det skulle vara i ett skarpt läge och varje situation ser förstås olika ut.

Nya bränslen skapar nya utmaningar

Elfel på begagnade bilar är en av de vanligaste brandorsakerna ombord på roro-fartyg och med alternativa drivmedel uppstår nya risker. Nu pågår ett omfattande arbete inom IMO i syfte att höja brandsäkerheten på passagerarfartyg med rullande last. FOTO PRIVAT

NORRKÖPING NOVEMBER 2018

Begagnade personbilar och kylaggregat på lastbilar och trailers som fattar eld har under många år varit ett problem inom sjöfarten. Varje år rapporteras om den här typen av bränder och de är ofta svåra att släcka och har stor spridningsrisk. För ett par år sedan uppmärksammades fenomenet av den europeiska sjöfartsmyndigheten, Emsa. I två omdiskuterade rapporter pekar man ut orsaker, risker och konsekvenser av bränder på ropax-fartyg (passagerarfartyg med bildäck) och man efterlyser också säkerhetshöjande åtgärder för att omhänderta problemen. Brandfrågan har nu landat hos IMO (International maritime organization) där det pågår ett arbete med att ta fram nya riktlinjer och regler för en säkrare hantering av fordonslaster.

Fel i kylaggregat vanlig orsak

Sjöingenjör Mattias Hörnquist är ansvarig för brandskyddsfrågor på Transportstyrelsen och tillika representant i den svenska delegationen i IMO:s arbetsgrupp för bränder på ropax-fartyg. Enligt honom är en vanlig orsak till att det börjar brinna på bildäck fel i kylaggregat på kylfordon.

Ibland uppstår branden någonstans inne i själva aggregatet, ibland i elektriska anslutningsdon eller kablar för kraftförsörjning av kylaggregat och fordon.

– Bildäck på fartyg är tuffa miljöer. Lasten utsätts för vibrationer och krängningar och antagligen händer det också ibland att man råkar köra över de kablar som dras till kylbilarna. Också elfel eller mekanisk varmgång i kylaggregat är vanliga brandorsaker, säger Mattias Hörnquist.

Begagnade personbilar är en annan



Mattias Hörnquist.

högrisklast. Även på dessa ligger elfel ofta bakom de bränder som uppstår.

– Fordon räknas som farligt gods i enlighet med Imdg-koden, international maritime dangerous goods code, och ska hanteras därefter, säger Mattias Hörnquist. Men om bilarna är skadefria och lastutrymmet konstruerat och utrustat för den typen av last omfattas transporten inte av de bestämmelser som annars måste uppfyllas. Fast för de som jobbar ombord är det nästan omöjligt att avgöra om de bilar som rullar över rampen har några skador. Man vet aldrig vad en begagnad bil kan ha varit med om.

Svårt att släcka batteribränder

Under senare år har alternativa drivmedel i fordon blivit mer frekvent förekommande och det påverkar i sin tur brandrisken på roro-fartyg. Ett exempel är elbilar där bränder i bilbatterier kan vara besvärliga att få stopp på.

– Batterierna är ofta inbyggda i bottenplattan på fordonen och mycket svåra att komma åt. Olika lösningar för att underlätta släckningsarbetet diskuteras. Som att använda någon form av lans med en vattenstråle som kan skära genom plåt

eller att fordonstillverkarna förser fordonen eller batterierna med en ingång för att kunna få in vatten till brandhärden i batteriet, säger Mattias Hörnquist.

Batteribränder i elbilar är också vanskliga därför att det kan bildas giftiga gaser av vätefluorid i samband med bränderna. Det kan i sin tur leda till såväl luftvägsproblem som muskelkramper och rubbningar i hjärtrytmen hos den som råkar andas in gasen.

Förrådiska metanolbränder

Något annat som också påverkar brandrisken ombord är de nya fartygsbränslen som blivit vanligare under senare år. Exempelvis kan flytande naturgas, LNG, börja brinna. Det gäller även metanol som dessutom är mer lättantändlig än vanlig dieselolja och där elden betar sig annorlunda.

– Metanolbränder är förrådiska eftersom du inte ser att det brinner. Man kan gå rakt in i en brandhård utan att se lågorna.

Metanol används som fartygsbränsle av bland andra Stena Line. I grunden, säger Mattias Hörnquist, tillåts inte metanoldrift på fartyg i enlighet med dagens preskriptiva regler eftersom bränslen med en flampunkt under 60 grader inte är godkända till sjöss. Men Stena har, i samarbete med Transportstyrelsen, tagit fram en alternativ design inom ramen för regel 17 i Solas och därmed lyckats få metanoldriften godkänd.

– Stenas lösning är minst lika säker eller säkrare än vad dagens regler föreskriver, men de fick göra ett ganska gediget arbete för att visa att de hade en alternativ likvärdig design som omhändertog riskerna. Det är ett generellt problem att regelverket inte riktigt hänger med i teknikutvecklingen och våra bestämmelser är inte alltid tillämpbara för de nya bränslen och tekniker som kommer, säger Mattias Hörnquist.

IMO:s brandsäkerhetsarbete kring ropax-fartyg påbörjades 2017 och enligt rådande arbetsplan ska nya riktlinjer bli klara någon gång i år. Till år 2024 ska även regeländringarna om brandsäkerhet i Solas vara redo att implementeras.



Skarpt läge!

Att fortast möjligt lösa ut CO2, att i möjligaste mån undvika rökdykning och att införa nya typer av övningar. Branden på Wallenius biltransportfartyg *Mignon* i våras har fått den erfarne tekniske chefen Mats Höglom att tänka om när det gäller hanteringen av bränder på fartyg. FOTO MARTIN WAHLBACKE

GÖTEBORG NOVEMBER 2018

Hur en brand ombord bör hanteras är något Mats Höglom, ordförande i Sjöbefälsföreningen, läst om på såväl sjömansskolan som sjöbefälsutbildningen och på kurser och fortbildningar. Men när det i våras blev skarpt läge på hans fartyg *Mignon*, då en begagnad personbil fattade eld på ett fullastat bildäck mitt ute på Syd kinesiska sjön, insåg han att det han lärt sig i skolbänken inte stämde fullt ut med verkligheten.

– Man har alltid fått höra att CO2 är något som bara ska användas som en sista åtgärd och därför tvekade jag något inför att utlösa den. Men nu vet jag hur det fungerar och råkar jag ut för en brand igen skulle det vara mitt förstahandsval, säger han.

Enligt fartygets brandinstruktioner som besättningen brukar följa under övningar har rökdykarna tagit på sina utrustningar och brandslangar dragits fram. Men när man väl står inför en verklig eldhärd och

varje sekund räknas är det en alldeles för tidsödande, ineffektiv och farlig procedur, menar Mats Höglom.

– Från närmaste brandpost till brandplatsen på vårt fartyg var det 84 meter fågelvägen vilket innebar att rökdykarna hade varit tvungna att hantera 100 meter trycksatt slang. Dessutom är rökdykning en farlig arbetsuppgift som enligt min mening endast bör användas för livräddande insatser.

Var inte så enkelt som han trodde

Brandlarmet på *Mignon* kom på kvällen den fjärde april 2018. Fartygets sökgrupp skickades ner för att ta reda på vad det handlade om, men Mats Höglom ville även skapa sig en egen uppfattning om vad som pågick och tog sig därför själv till brandplatsen. En kraftig rökutveckling upptäcktes på nedersta lastdäck och så snart sökgruppen rapporterat och tagit sig ut begav sig Mats Höglom till CO2-rummet för att sätta igång koldioxidsläckningen. Men att utlösa CO2 är inte ett moment

som brukar ingå i brandövningarna ombord och det visade sig heller inte vara så enkelt och självklart som han hade förväntat sig.

– Instruktionen stämde inte och punkterna man skulle följa för att lösa ut CO2 kom i fel ordning, vilket gjorde att vi tappade flera minuter, säger han. Och det är inte bara hos oss det här inte stämmer. Jag har tittat i flera fartyg och upptäckt att de har samma fel som oss och jag har även läst ett antal haverirapporter där man haft problem att lösa ut CO2, säger han.

Blev kostsamt

Från att första larmet ljud ombord på *Mignon* tills koldioxiden släpptes på tog det 25 minuter. Inga personer kom till skada men materiellt blev det en kostsam erfarenhet. Åverkan på fartyget blev omfattande och det krävdes en månad på varv innan hon kunde återgå i trafik. Skadorna på lasten uppgick till åtskilliga miljoner kronor. Nu pågår ett arbete inom Wallenius för att höja brandsäkerheten ombord och en central åtgärd är att rätta till instruktionen till utlösningen av CO2. Beslut har också fattats om att utbilda samtliga seniorbefäl i hur man använder CO2-systemet och det är en manöver som framöver ska övas varannan månad. Mats Höglom välkomnar samtliga initiativ.

– Att alla seniorbefäl ska kunna det här är mycket bra, det räcker inte med att bara chiefen och befälhavaren vet hur det fungerar. Befälhavaren måste ju vara på bryggan och om det skulle hända mig som chief något behöver det finnas fler ombord som kan sköta det här, säger han.

Risk att CO2 inte räcker

Koldioxid är en gas som släcker bränder genom att späda ut syrehalten i luften till en nivå som är så låg att branden kvävs. CO2 leder inte ström och kan därför användas direkt mot spänningsförande utrustning och den har förmågan att tränga in även i svåråtkomliga utrymmen, som runt en motor eller kring enheterna i ett elskåp. Men även om CO2 är ett effektivt brandbekämpningsmedel är det också behäftat med risker. Dels är gasen mycket hälsovadlig och farlig att andas in. Dels finns koldioxiden bara i begränsad mängd ombord och kan därför ta slut innan en brand är helt eliminerad.

– På *Mignon* har vi två CO2-tankar med drygt 50 ton koldioxid och för att släcka en brand på vårt största lastdäck går i

praktiken hela den mängden åt. Skulle vi samtidigt behöva släcka på något av våra andra tre lastdäck eller i maskin hade vår CO2 inte räckt till. Men att ta ombord ännu större mängder CO2 är det inte många rederier som är intresserade av. Tankarna tar mycket utrymme och de allra flesta kommer aldrig att behöva använda dem någonsin under fartygets livslängd, säger Mats Höglom.

Utreds av Haverikommissionen

En annan nackdel med koldioxiden är att det kan vara besvärligt att återfylla tankarna efter användning.

– Vår närmaste hamn efter branden i våras var Singapore, men där får man inte fylla CO2 vid kaj och vi blev tvungna att gå ut och bunkra från en pråm. Det tog en hel del tid och kostade runt en miljon kronor. Det är i och för sig försumbart i sammanhanget, men samtidigt är det så mycket pengar att man verkligen vill vara säker på att det är en brand man släcker och inte ett falsklarm till följd av exempelvis ett ångläckage, säger han.

Branden på *Mignon* utreds av Statens haverikommission.

Bilbränder på roro-fartyg

Nedan följer några exempel på allvarliga fartygsbränder de senaste sex åren som orsakats av att bilar i lasten fattat eld. I samtliga fall har branden medfört omfattande skador på last och fartyg. Ett par bränder har även lett till personskador eller dödsfall.

21/5-2018: Panama-flaggade bilfrakt-fartyget *Auto Banner* ligger till kaj i Incheon i Sydkorea när brand utbryter ombord. En brandman fick föras till sjukhus och skadorna på fartyg och last blev omfattande.

24/2-2017: Amerikanska bilfrakt-fartyget *Honor* fattar eld i engelska kanalen. Stora skador på fartyg och last.

5/8-2015: En häftig brand utbryter på det japanska ropax-fartyget *Sunflower Daisetsu*. Andrestyrman omkommer i samband med släckningsarbetet. Skadorna på fartyg och last blir omfattande.

2/6-2015: På en resa mellan Tyskland och England utbröt en brand på det amerikanska bilfraktfartyget *Courage*. Mycket kostsamma skador på last och fartyg.

28/12-2014: Brand utbryter på det italienska ropax-fartyget *Norman Atlantic* i Adriatiska havet. 18 människor mister livet. Omfattande skador på last och fartyg.

19/4-2014: Det börjar brinna på det Sydkoreanska biltransportfartyget *Asian Empire* ute på Stilla havet. Besättningen tvingas överge fartyget och skadorna ombord blir dyrbara.

4/12-2013: På en resa mot Köpenhamn börjar det brinna på *Corona Seaways* som gick i charter för DFDS. Omfattande skador på fartyg och last.

23/4-2013: Brand utbryter på ropax-fartyget *Victoria Seaways*. Stora materiella skador.



Från norr till söder för er säkerhets skull

- Gummi & ribbåtsreparationer
- Serviceavtal
- Mob-båtar
- Livflottar
- Hyresavtal
- Service & Försäljning
- Överlevnadsdräkter
- Nödsignaler
- Flytvästar

ekensnaval.com
magnus@ekensnaval.com
Tumstocksvägen 12
187 66 TÄBY
Tel 08-630 92 66
Fax 08-630 92 88



norrkustmarina.se
kent@norrkustmarina.se
Kaphusvägen 20
952 95 BÅTSKÄRSNÄS
Tel 0923-67 02 72
Fax 0923-67 02 92

Sjöfarande rospiggars

Roslagsbönderna blev med tiden skickliga sjöfarare och i slutet av 1800-talet hade vart sjunde svenskt segelfartyg sin hemvist i Roslagen. Men när ångan kom lyckades man inte hänga med i omställningen och efter andra världskriget var rospiggarnas storhetstid på världshaven definitivt över. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

ROSLAGEN JULI 2018

Roslagens bönder hade svårt att klara sig enbart på det de magra kustjordarna gav. För att dryga ut hushållskassan lastade man sina träskutor med sådant som kunde undvaras och seglade in till huvudstaden.

Stockholm växte och efterfrågan på byggmaterial och ved var stor liksom behovet av saltad sill, kött, mjölk och ägg. För att inte tala om hö till stadens alla hästar. Men oavsett vad som skulle fraktas företogs de småskaliga handelsresorna i stort sett alltid med båt. Det berättar Lars Nylén, ordförande i Roslagens sjöfartsminnesförening som driver sjöfartsmuseet i Älmsta.

– För rospiggarna har vattnet alltid varit den naturliga färdvägen, säger han. Utifrån de behov som fanns utvecklades olika typer av skutor som vedjakter, sandkilar och slupar. Varje gård hade sin egen båt och roslagsbönderna blev skickliga seglare.

Började handla med utlandet

Under 1800-talets andra hälft började sjöfarten i Roslagen att förändras. Industrialiseringen ute i Europa tog fart och efterfrågan på ved och trävaror ökade. Roslagsbönderna låg bra till med både yrkeskunniga sjömän och god tillgång till råvaror. De grundgående inomskärs-skutorna ersattes av flermastade skepp som barkar och briggar som möjliggjorde längre resor med större laster.

– Till en början måste redarna vara knutna till någon av de större städerna med handelsrättigheter till utlandet som Öregrund, Östhammar, Norrtälje eller Stockholm och sjömännen skrev in sig vid sjömanshusen. Men med liberalismens intåg blev marknaden friare och det blev möjligt för enskilda rederier att bedriva handel direkt med utlandet, säger Lars Nylén.



Lars Nylén, en mycket engagerad ordförande i föreningen som driver sjöfartsmuseet Älmsta. Han var tidigare rikspolischef och GD på Kriminalvården.

Fartygen var ofta gemensamma projekt där skeppare, styrmän och bönder gick samman och byggde nytt eller köpte begagnat tonnage på andrahandsmarknaden. Många av de stora fartygen drevs som partrederier där kaptener och styrmän själva hade en andel i skutan. Men sjöfarten i Roslagen var starkt säsongberoende och först framåt vårkanten påbörjades rustningen i väntan på att Östersjön åter skulle bli farbar.

– Man inväntade besked från lotsarna i Sundsvallstrakten om när isarna släppte och ibland dröjde det ända fram till i maj innan man kunde ge sig av. Det hände också att man gick ut för tidigt och då kunde man bli liggandes ute vid någon

iskant i avvaktan på varmare väder, berättar Lars Nylén.

Var inte alltid lätt

Resorna gick framför allt till England, men också kontinenten och ner till Medelhavet. Med dåtidens begränsade kommunikationsmöjligheter fick kaptenen ofta fatta beslut på egen hand, utan att först konsultera redaren på hemmaplan. Telegrafan var visserligen uppfunnen, men var ofta ganska kostsam och nyttjades därför sparsamt. Att skicka brev var billigare, men det kunde å andra sidan dröja flera månader innan en försändelse nådde mottagaren.

Således var det upp till kaptenen att hantera de praktiska problem som uppstod i hamnarna och enligt den dokumentation som finns bevarad var det inte alltid så lätt, vare sig man befann sig i Sverige eller i utlandet. I slutet av 1800-talet skriver Anders Andersson, kapten på briggen *Jupiter*, ett brev hem till storredaren Jerk-Anders i Edeby. I det berättar han hur de blivit lurade i samband med en proviantering i Malmö och att den tunna kött av bästa kvalitet som man beställt visat sig innehålla hästkött. Och maten var inte det enda som felade för Anders Andersson som även skriver om hur skutan läcker och frakterna uteblir:

”Sommaren har gått långt utan att vi utträttat något. Det känns ganska svårt men man kan intet göra därät, allt synes hittills vara i oordning.”

Kvinnorna skötte gårdarna

Rospiggarnas sjöresor fortsatte fram till slutet av året då isen åter lade sig i Östersjön. Ibland hann man tillbaka i tid för att ankra upp i någon skyddad vik i hemmavid. Ibland fick man lämna fartyget i någon nordeuropeisk hamn för att sedan ta sig hem landvägen.

Med tiden blev fartygen allt större och rospiggarna kom att segla hela vägen upp till Archangels i Vita havet och ner till Västindien, Sydafrika och ända bort till Australien. Därmed förlängdes också tiderna ombord och man kunde vara borta upp till fem år innan man återvände hem.

Medan männen var till sjöss togs gårdar

uppgång och nedgång

na om hand av deras fruar. Att kvinnor vid den här tiden varken var myndiga eller hade rösträtt tycks inte ha hindrat dem.

– De var synnerligen kompetenta och verkar ha klarat det utmärkt på egen hand. De som bodde här ute visste antagligen hur det låg till så det verkar inte ha varit några problem, säger Lars Nylén.

Inga lätta resor

Fartyg och besättningar var hårt utsatta under de långa seglatserna och många ombord kom att förtrösta till högre makter. Ett exempel är sjökapten Per Matsson från Älmsta som i sin skeppsdagbok från 1899 skriver följande: ”Gud är ett ljus på vår väg och en lyckta för våra fötter”.

Annandag jul befinner han sig med fartyget i Port Louis på Mauritius och skickar ett brev hem till redaren. ”Jag och alla är friska ombord. Jag känner mig tacksam till Gud att han fört oss lyckligen öfver, och kan säga Hittills har Herren hulpit.”

– Ju längre hemifrån man kom desto mer religiös tenderade man att bli, säger Lars Nylén som tillsammans med kollegorna på sjöfartsmuseet gått igenom mängder av skeppsdagböcker, brev och

andra historiska dokument kopplade till den lokala sjöfarten. Men det var förstäs inga lätta resor och vädret kunde gå hårt åt fartygen. Båtarna läckte ofta och man gick vakt dygnet runt för att pumpa och hålla undan vattnet.

Ledde till ökat välbstånd

De hårda prövningarna till trots gick det bra för de sjöfarande rospiggarna och vid sekelskiftet nittonhundra var vart sjunde svenskt segelfartyg hemmahörande i Roslagen. Framgångarna ledde till ökat välbstånd på hemmaplan och den så kallade Björköadeln, som utgjordes av särskilt framstående redare ute på Vaddö, lät uppföra pampiga gårdar som vittnade om vunna rikedomar.

Men tiderna förändras och när ångan kom lyckades skärgårdsredarna inte hänga med i omställningen till motordrift. Sjöfarten fortsatte i mindre skala och avmastade segelfartyg byggdes om till bulkpråmar av de uppländska bruken. I samband med andra världskrigets slut var Roslagens sjöfartsera definitivt över, men än idag finns flera av bygdens ståtliga redargårdar bevarade. **L S**



Sjöfartsmuseet.



Vedjakter liggandes på Ladugårdslandsviken i Stockholm, tidigt 1920-tal. Foto Alva Åkerlund/Sjöhistoriska museet

Roslagens sjöfartsmminnesförening vårdar minnet av Roslagens storhetstid

Roslagen är ett område som sträcker sig utmed ostkusten, från Vaxholm i söder till Skutskär i norr. Historiskt har sjöfarten haft stor betydelse för regionens utveckling och den främste vårdaren av minnet av bygdens storhetstid på världshaven är Roslagens sjöfartsmminnesförening. I år firar föreningen 80 år vilket uppmärksammades under Beckbyxans dag på sjöfartsmuseet i Älmsta med dryga tusentalet besökare.

Besättning till rors på roslagsbarken Anton (byggd 1877) från Vaddö 1911. Foto okänd/Roslagens sjöfartsmuseum



Besättningen på Roslagsbarken Anton. Kapten ombord var M. Mattsson. Foto okänd/Sjöhistoriska museet



Real-life situation

To use CO2 as soon as possible, to avoid smoke diving if possible and to introduce new types of training. The fire on Wallenius' car carrier *Mignon* made the experienced chief engineer Mats Höglblom change his mind regarding the handling of fires on ships.

TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

How a fire on board ought to be handled is something Mats Höglblom, chairman of the Maritime Officers' Association, has read about both in the maritime training school and during the maritime officer education and on courses and further educations. But when there was a serious situation last spring on his ship *Mignon*, when a used car took fire on a fully loaded car deck in the middle of the South China Sea, he realized that what he had learned in school not altogether could be used in reality.

"One has always heard that CO2 is something that only should be used as a last measure and because of that I hesitated a bit to use the carbon dioxide. But now I know how this is functioning and if I will face a fire again this should be my first choice," he says.

According to the ship's fire instructions which the crew usually follows during trainings, the smoke divers have put their equipment on and fire hoses have been pulled out. But when one is there in front of a real hotbed and every second is valuable, this is a far too time wasting, ineffective and dangerous procedure, thinks Mats Höglblom.

"From the nearest fire plug to the fire site the straight line was 84 meters on our ship, which meant that the smoke divers had been forced to handle 100 meters pressurized hose. Besides smoke diving is a dangerous work, which according to my opinion only should be used for life-saving efforts."

Not as easy as he thought

The fire alarm on *Mignon* went off in the evening of the fourth of April 2018. The search team investigated what had happened, but Mats Höglblom wanted to get an opinion of his own and went to the fire site. A heavy smoke was discovered on the lowest cargo deck and as soon as

the search team had reported, Mats Höglblom went to the CO2 room to start the fire fighting with carbon dioxide. But to release the CO2 is usually not part of the fire manoeuvres on board and it turned out it wasn't as simple and obvious as he had expected.

"The instructions you should follow to release the carbon dioxide came in the wrong order and because of that we lost several minutes. And it is not just on our ship this isn't correct. I have investigated several ships and discovered that they have the same errors. I have also read a number of accident reports where there have been problems to release the carbon dioxide," he says.

A costly experience

There was a time interval of 25 minutes from the first alarm on *Mignon* until the carbon dioxide was released. No one was hurt, but materially this was a costly experience. The damage on the ship was comprehensive and *Mignon* needed to be on a shipyard for a month before returning in traffic. The damage to the cargo amounted to several million Swedish crowns. Work is now underway in Wallenius to improve fire safety on board and an essential measure is to adjust the instruction to release the CO2. A decision has also been made to train all senior officers in how to use the CO2 system and this is a manoeuvre that should be practiced every other month. Mats Höglblom welcomes these initiatives.

"That all senior officers should know this is very good, it will not do that just the chief engineer and the master know how this is functioning. The master must of course be on the bridge and if something should happen when I am working as chief engineer there ought to be several others on board who can handle this," he says.

A very harmful gas

Carbon dioxide is a gas that extinguishes fires by diluting the oxygen content in the air to a level that is so low that the fire is suffocated. The gas doesn't conduct electricity and could therefore be used in direct contact to electrically live equipment and it can also penetrate spaces that are hard to reach, for example areas around a motor or the units in an electricity box. But even if CO2 is an effective firefighter it is also associated with risks. The gas is very harmful and dangerous to inhale. It is only available in limited quantities on board and the carbon dioxide may therefore run out before the fire is completely eliminated.

"On *Mignon* we have two CO2 tanks with over 50 tons of carbon dioxide and in practice all that quantity must be used to extinguish a fire on our largest cargo deck. If we should have to extinguish a fire at the same time on any of our other three cargo decks or in the engine room, our CO2 should not be enough. But not many shipping companies are interested in taking on board yet bigger quantities of CO2. A lot of space is needed for the tanks and most of the shipping companies will never have to use them," says Mats Höglblom.

Inconvenient to refill the tanks

Another disadvantage with the carbon dioxide is that it is inconvenient to refill the tanks.

"Our nearest port after the fire this spring was Singapore, but it is not allowed to fill CO2 at quay in Singapore and we had to go out and bunker from a barge. It took a lot of time and cost approximately one million Swedish crowns. It is insignificant in this context, but at the same time it is so much money that you really want to be sure that you are extinguishing a fire and that it isn't a false alarm, for example caused by a steam leakage," says Mats Höglblom.

The fire on *Mignon* is investigated by the Swedish Accident Investigation Authority.

This is a translation of the article
on page 28-29.

PÅ RÄTT KURS - Sjöfartsutbildningar för dig inom maritima branschen

Behörighetsförlängning Fartygsbefäl	Maskinbefäl klass VII
Behörighetsförlängning Maskinbefäl	Medical Care grundkurs
BRM Bridge Resource Management	Medical Care Refresh 3 dagar + praktik på sjukhus
Classification and Statutory Surveys (Lloyds)	Medical Care Refresh 4 dagar NY!
CSO Company Security Officer	Medical First Aid
CSO SSO (Lloyds)	Miljökurs för driftspersonal NY!
Dynamic Positioning Basic	MRM IMO Model Course 1.22 NY!
Dynamic Positioning Advanced	MRM Marine Resource Management
Dynamic Positioning Revalidation	Olja kem Refresh Fartygsbefäl
ECDIS Generic Model Course	Olja kem Refresh Maskinbefäl
ECDIS Kompletteringskurs	Oljelasthantering grundkurs
El Starkström	PFSO Port Facility Security Officer
ERM Engine Resource Management NY!	Practical Hydrography
Essential Dry Docking (Lloyds)	Principles of Ship Energy Management (Lloyds)
Farligt gods – grundkurs	Proactive Ship Energy and Maintenance Management (Lloyds)
Farligt gods - refresh kurs	Risk Management and Incident Investigation (Lloyds)
Fartygsbefäl klass VII	ROC grundkurs
Gaslasthantering inklusive Tankerman	ROC refresh
GOC grundkurs	Safety Culture Leadership (Lloyds)
GOC refresh kurs	Shiphandling Basic
Grundläggande Sjöfartsskydd	Shiphandling Advanced
Högspänning landanslutning Säkerhetskurs	Sjörätt
Kemikalielasthantering grundkurs	SSO Ship Security Officer
LNG as fuel (Lloyds)	Stabilitet
LNG driftsbesättning NY!	Svensk Författningskunskap för seniorbefäl
Management of change (Lloyds)	Tanker Vetting and Inspection (Lloyds)

Du vet väl att vi kan företagsanpassa kurser?

**Mer information och resten av vårt kursutbud inom andra ämnesområden hittar du på:
www.chalmersprofessional.se**



Ny produkt ger mobildatatäckning långt ut till havs

Att vara ute till havs innebär en hel del utmaningar när det kommer till uppkoppling för mobil datakommunikation. Nu har operatören Net1 lanserat en ny tjänst som utnyttjar två av Sveriges bästa mobilnät för att säkerställa att du alltid har täckning, så långt som 100 km från land.

Yrkesfiskare har i dag ett kritiskt behov av uppkoppling för att sköta såväl rapportering av fiskeaktiviteter i program så som vCatch eller att få uppdaterade väderprognoser, men trots det är tillgången på mobilnätstäckning ute till havs fortfarande dålig.

Därför är tele- och säkerhetsföretaget Net1:s nya tjänst extra intressant för yrkesfiskare. Net1 kallar sin nya tjänst – som lanseras i dagarna – för M2M Dual. Det innebär bredbandskommunikation mellan maskiner, som använder dubbla nät som den växlar mellan helt sömlöst. Lösningen kan köpas

förkonfigurerad för att vara så enkel som möjligt att sätta upp i båten och den ger full redundans mellan två av Sveriges bästa mobilnät, i en och samma router. Om du tappar mottagning i det ena nätet tar det andra nätet automatiskt över, knappt utan att du märker något. Men det som verkligen imponerar är den långa räckvidden på upp till 100 kilometer över havet.

” Tidigare har den som behövt säker redundans för sin uppkoppling behövt betala för flera anslutningar, och ofta både fast och mobilt. Det är dyrt långt ut i skogen och ute på sjön är det inte ens ett alternativ” säger Rikard Florin, försäljningsdirektör på Net1.

Tack vare den långa räckvidden kan M2M Dual ersätta mycket av satellitkommunikationen på fartygen, och därmed spara stora kostnader. Den nya tjänsten kostar inte mycket mer än ett vanligt mobilabonnemang, vilket är en bråkdel av kostnaden för satellitkommunikation.



” Vi såg möjligheten att skapa en tjänst som löser många problem med uppkoppling. Kunderna slipper lägga ner så mycket energi och kraft på att bara få det att fungera, utan kan istället fokusera på verksamheten och affären” säger Rikard Florin.

Net1 har specialiserat sig på säkra lösningar för kritisk datakommunikation, och är redan kända för att ha ett oerhört starkt mobilnät med bra täckning även långt ifrån masterna. Med en extern antenn i båtens mast förstärks täckningen ytterligare. Kommunikationsföretaget Induo testade 2016 alla de stora operatörernas nät för maskin-till-maskin-kommunikation och gav Net1 ledarpinnen i flest kategorier, bland annat tillgänglighet och täckning.

” Net1 har inte snabbast hastighet i nätet men om man ser till genomsnittshastigheten över hela landet så är de klart bäst i den kategorin också. [...] Vi ger därför Net1 ett extra plus i kanten och kan konstatera att deras totalerbjudande för M2M är mycket attraktivt” skrev Induo i sin rapport.



**Kontakta oss för mer information.
0774 - 42 42 44 eller foretag@net1.se**

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2019, de veckor som lottas är veckorna 52 och 1–16. Lediga veckor 2019 finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

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

Vecka	Pris
1–16	5 000 kr
17–52	2 500 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	4 000 kr
17–52	2 500 kr



STOCKHOLM, SKARPNÄCK

I SBF:s fastighet på Flygfältsgatan 8 B i Stockholmsförorten Skarpnäck finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det fem sängplatser. Kompletta sängkläder plus två handdukar per person ingår, men debiteras med 75 kr per person (100 kr om ingen är medlem).

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



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	Vän B	Vän A
1–16	4 000 kr	5 000 kr
17–52	2 500 kr	3 000 kr

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

Sjöbefälsföreningens två lägenheter i Spanien går just nu inte att boka. Anledningen är att de är i behov av renovering. Vi håller just nu på att utreda om lägenheterna ska säljas, med ett eventuellt inköp någon annanstans eller om de ska renoveras.



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Mats Johansson – 08-518 356 40

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Margaretha Norling – 08-518 356 90

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@sjobefal.se och meddela detta!

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madelaine Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på www.sjobefalsforeningen.se

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

– man studerar vid sjöfartshögskola. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Man har rätt att teckna försäkringar. Avgift 180 kronor per år.

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

på 08-518 356 00 eller sbf@sjobefal.se

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Jörgen Karlsson (kontaktperson)
tel 0733-32 25 01, e-post jorgen.karlsson@affarsverken.se

A P MØLLER-MÆRSK

Johan Juhlin (kontaktperson)
tel 0171-871 42, 0704-22 53 67, e-post johan.juhlin@live.se

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

John Borgman
tel 0736-56 49 14, e-post scandlinesklubben@sjobefal.se

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

Annelie Hamborg, tel 0702-22 83 77
e-post dgklubben@sjobefal.se

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kontaktperson)
tel 0303-22 36 08, e-post jfunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kontaktperson)
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

Vakant

ECKERÖLINJEN

Joakim Nordberg
tel 00358 407 164 716, e-post eckeroklubben@sjobefal.se

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kontaktperson)
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kontaktperson)
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 finnlinessklubben@sjobefal.se

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Nils Brandberg
tel 010-123 24 97, e-post farjerederietklubben@sjobefal.se

GOTA NETSS

Per-Johan Jonsson (kontaktperson)
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post johanjonsson72@telia.com

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

Ulf Jöhns (kontaktperson)
tel 073-929 00 04, e-post Uffe5359@hotmail.com

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

Sture Axelsson (kontaktperson)
tel 0707-77 54 68, e-post sture.axelsson@hotmail.se

ORNÖ SJÖTRAFIK

Johnny Karlsson (kontaktperson)
tel 08-715 30 59, e-post alfageln@telia.com

ORUST MARINE RECRUITMENT

Christopher Nislander
tel 0708-39 35 59, e-post christopher.nislander@gmail.com

RESSEL

Niclas Jomèe
e-post: fackrep.resselrederi@gmail.com

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

SKÄRGÅRDSBOLAGET AB

Daniel Almgren
tel 070-7446986 e-post skargardsbolagsklubben@sjobefal.se

STENA LINE

Sandro Chiesi
tel 0704-85 95 95 0707-67 14 53, e-post stenaklubben@sjobefal.se

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Jesper Löngren (kontaktperson)
tel 0734-42 44 53, e-post jesper.longren@gmail.com

STRÖMMA

Thomas Ravald (kontaktperson)
tel 0733-99 90 56, e-post thomas.ravald@hotmail.com

STYRSÖBOLAGET

Joakim Lindgren
Tel: 0708 299890, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Stefan Wengelin
tel 070-6529653, e-post isbrytarklubben@sjobefal.se

SVITZER SVERIGE

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

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

Gretel Aronsson
tel 0702-27 08 78, e-post siljaklubben@sjobefal.se

TT-LINE

Jens Sandin
tel 0708-43 65 65 e-post ttlineklubben@sjobefal.se

TÄRNTANK

Vakant

WALLENIIUS

Vakant

VIKING LINE

Anette Haapanen
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDVIKS HAMN & LOGISTIK

Daniel Berglund
tel 0702-843434, e-post danielb83@hotmail.com

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Jacob Leo
tel 0768-67 88 34, e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Daniel Peterson
tel 070-36 38 83, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

70% för 0 kr.

Vi är en ideell förening som står för 70% av sjöräddningen i Sverige – utan en krona från staten. Bli medlem på sjoraddning.se eller ring 077-579 00 90.



Propeller-smycke

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. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna nedan är flytande.



Stor propeller

i rödguld ca 5 gram 4 750:-
i vitguld ca 5,2 gram 5 725:-
i silver 950:-

Liten propeller

i rödguld ca 3,1 gram 2 990:-
i vitguld ca 3,4 gram 3 745:-
i silver 750:-

För vidare info och beställning se www.thim.n.nu Jan-Åke Thim, sjöingenjör.

Sjöingenjör- & sjökaptensring

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

Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 6 900:-
Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 5 400:-



I priserna ingår moms, valfri gravyr och etui. Frakt/porto tillkommer. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande. Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning. För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Sjökaptensring

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

18 K rödguld à 9 530:- inkl porto.
18 K rödguld/vitguld à 9 530:- inkl porto.



I priserna ingår moms, valfri gravyr och ett snyggt etui. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande.

Svenskt Guldsmed levererar en exklusiv ring av högsta kvalitet, utförande och finish. Som en extra köptrygghet lämnas ett års kvalitetsgaranti mot eventuella fabriktionsfel.

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

Technical english

För beställning av Technical English, lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl, gå in på vår hemsida www.sjobefalsforeningen.se och klicka på "Beställ technical english" under Hitta direkt, till höger på startsidan.

Margareta & Rickard Zedellers fond

Fondens ändamål är att utdela understöd till ånkor efter sjökaptener och styrmän, som är i behov därav, och vars män varit medlemmar i föreningen. Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan eller beställas från kansliet.

Studiestipendium

Sjöbefälsföreningen erbjuder studerandemedlemmar som genomgår den fyraåriga utbildningen ett stipendium på 3 750 kronor i månaden under viss ombordpraktik. En av förutsättningarna är att man varit medlem i minst ett år före praktiken.

Studerande på den treåriga utbildningen som varit medlem i minst ett år kan få behovsprövat stipendium eller förmånliga lån av förbundet. Det kan gälla den som har dubbel bosättning och/eller hemmavarande barn under 18 år.

LÖSNING TILL DECEMBERKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 8/2018

				YOKO-HAMA LAND		T	BOND- SVAMP- PÅR	R	STOR- MADE	ÄR TINGT VÄRMLÄN						
TRAFIK PÅ VATTEN				S	J	Ö	F	A	R	T						
FÖR MÄNGE				J	A	L	U	S	I	KÄN MÖJLIGT FÄLLNIN						
IN- VIGDE				Ö	P	P	N	A	D	E						
THEJAR- BLACK APP- RÅNT				F	A	VENDORM MÖG- GANGEN	G	AVZELL TÄR P.S. RUDSER- TAGANDE	D	S						
K				K A N D I D A T												
	I	TULL	O	MÄNNINGS LEKEM TÄPPAR 1973	SPEL- BOLLAG DITOT	A	EDDICA- OLIV- DUM- JENSEN	T	TORRE FINNAS PÅ ILLI- BORDET	R	I FAG- GORNA	R	FLITT ÅK KORT KAN SPEL- KAN SÖLD	R	SLITER PÅ	
	E	N	G	R	I	L	L	F	E	S	T	P	Å	G	Å	Å
IGNORER- PÅ MARK- SÖG	F	Ö	R	B	I	G	Ä	K	A	N	A	L	K	U	S	T
	B	Ö	R	S	K	A	N	A	L	K	U	S	T	L	A	G
PUTSA	R	A	P	P	A	T	I	L	L	S	L	A	G	E	T	
POST- BOX	S	E	S	U	R	U	R	I	T	A						
	M	E	J	L	Ä	D	A	A	B	B	O	R	R	A	R	A
DET SKYD- DAR	L	Ä	E	H	L	L	A	D	A	A	B	B	O	R	R	A
BOTTOM PÅ SJÖ- MÅNS SERVICE	A	K	T	I	V	I	T	E	T	E	R					
	V	T	D	Ä	I	V	E	R	I	N	T	R	E	U		
AKSTAL LEN PÅ	G	A	R	A	G	E	N	S	K	U	R	T	R	A	S	
	V	I	D	E	K	G	S	T	A	T	I	O	N	A		
SUDD	F	E	S	T	A	N	D	E	K	S	U	S	E	N		
KORA	U	T	S	E	M	A	J	O	N	Ä	S	T	U			

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Siv Brakander Holmön

Leif Hörnström Sollentuna

Anders Eriksson Bureå

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefälens gratulerar!



MARINA LÄROVERKET

SJÖUTBILDNING

TRYCKUTTAG
1

Vi utbildar dig i:

- CCM
- Medical Care
- Basic safety Training
- ROC-Radiokommunikation
- Säkerhetsutbildning inre fart

Samt refresh-utbildningar

Vi erbjuder boende på vårt fartyg Viksten

Se vår hemsida för mer information.

Marina läroverket Sjöutbildning | Tel 08-506 532 90
E-post sjoutbildning@klartskepp.se | www.sjoutbildning.se