

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR1 FEBRUARI 2016 ÅRGÅNG 5

UPPRÖRANDE OMBORDVILLKOR
Rostholk kvarhålls i Varberg

ALKOHOL- OCH DROGPOLICY
Avtal tecknat mellan SBF och Sarf

ISIS TERRORISTS A GLOBAL THREAT
even against shipping

GENUA – LEGENDARISK HAMN

MEN DET BEHÖVS MER JÄMSTÄLLDHET I ITALIENSK SJÖFART



Svaga förutsättningar för individuella löner

FEBRUARI

Knappt har vi lämnat ett händelserikt 2015 bakom oss, innan vi raskt kastar oss in i ett 2016 med nya förutsättningar. Som ni alla vet, så lämnade vi Ledarna vid årsskiftet. Detta har självklart påverkat oss alla på något sätt. Några medlemmar har valt att lämna oss för att stanna kvar hos Ledarna. Detta är självklart tråkigt, då vi givetvis önskar att alla svenska befäl är medlemmar i Sjöbefälsföreningen. Samtidigt får man räkna med att alla inte har samma åsikter och prioriteringar här i livet. Det är ju en del av friheten: att man inte tvingar människor till medlemskap i en organisation.

Sjöbefälsföreningen är i stället medlem i Saco från den 1/1 2016. Medlemskapet i Saco innebär inga förändringar vad gäller föreningens arbete och filosofi. Vi är fortfarande en självständig förening, och vi kan fortsätta att driva vår politik på det sätt som vi anser gagnar våra medlemmar bäst.

Många har säkert uppmärksammat att nuvarande avtal ska omförhandlas. Kollektivavtalen inom skärgårdstrafik mellan SBF och Almega Tjänsteföretagen sades upp till avtalets utgång 31/12 2015. Även de centrala kollektivavtalen mellan SBF och Sjöfartens arbetsgivarförbund (Sarf) sades upp till avtalens utgång 31/1 2016.

Då vi bara är i förhandlingarnas inledningsskede är det omöjligt att sia om utgången, men ingen har väl missat att årets avtalsrörelse ser ut att bli mer oviss än på länge. Detta har flera orsaker, både på nära håll och i omvärlden.

Världsekonomin, ränteläget, oljepriset, skakiga börser, politiska konflikter, flyktkatastrofer och naturkatastrofer. Ja, listan på faktorer som påverkar oss kan göras hur lång som helst.

Ett ovisst läge kan vara en indikation på att man i nuläget inte vill binda upp sig på långa avtal. Då det råder en utbredd osäkerhet om hur de olika marknaderna kommer att utvecklas framöver, kan det vara oklokt att låsa upp sig på fleråriga avtal, eftersom det råder fredsplikt under ett gällande avtal.

Arbetsgivaren ska precisera vad som krävs av arbetstagaren för att hen ska kunna utvecklas och därmed även kunna höja sin lön. Ett annat fundamentalt krav för ett fungerande individuellönesystem är att man har regelbundna uppföljningar. Då räcker det inte med ett 15-minuters lönesamtal en gång per år. Har man inte uppföljande

EN FRÅGA SOM KOMMER ATT BEHANDLAS I AVTALSFÖRHANDLINGARNA MED ALMEGA ÄR SJÄLVKLART FRÅGAN OM INDIVIDUELL LÖNESÄTTNING ELLER TARIFFLÖNER. UTAN ATT GÅ HÄNDELSERNA I FÖRVÄG, KAN MAN I ALLA FALL KONSTATERA ATT DE ALLRA FLESTA ARBETSGIVARNA I SJÖFARTSBRANSCHEN SAKNAR DE RÄTTA FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR ATT KUNNA HANTERA EN INDIVIDUELL LÖNESÄTTNING FÖR SIN OMBORDPERSONAL.

En fråga som kommer att behandlas i avtalsförhandlingarna med Almega är självklart frågan om individuell lönesättning eller tarifflöner. Utan att gå händelserna i förväg, kan man i alla fall konstatera att de allra flesta arbetsgivarna i sjöfartsbranschen saknar de rätta förutsättningarna för att kunna hantera en individuell lönesättning för sin ombordpersonal.

Individuell lönesättning kräver att

möten mellan de årliga lönesamtalen, så saknar man helt enkelt förutsättningar för ett fungerande system.

Om man till detta lägger att majoriteten av skärgårdstrafikens personal dessutom är säsonganställda, så är det svårt att se förutsättningar för ett fungerande individuellt lönesystem.

Sist, men inte minst kan man också ifrågasätta att tarifflönesystemet är en garanti för lika lön för kvinnor och män!

10



14

20

sjöbefälen Nr 1

- 05 Svensk hamn inte befriad från rostholkar
Oseriös slaskredare ertappad i Varberg
- 06 Avtal tecknat om alkohol- och drogpolicy
Men gamla lokala avtal är fortfarande giltiga
- 07 Ett år med svaveldirektivet
Utvärdering vid seminarium på Transportforum 2016
- 07 Skärgårdstrafiken direktupphandlas
Kritik mot att överklagandena kringgås
- 08 Ska Laval-historien läggas till handlingarna?
Utredning föreslår ny Lex Laval med utökade fackliga rättigheter
- 10 Trassliga ägarförhållanden i f d Transatlantic
Uppdelat på flera operatörer och bemanningsbolag
- 12 Fripassagerare växande problem i Göteborg
Storbritannien lockar flyktingar som gett upp om Sverige
- 14 Jörgen Lorén lämnar sina fackliga uppdrag
Avskedsintervju med mångårig stridbar facklig kämpe
- 16 Satsning på inre vattenvägar
Men SBF ifrågasätter behovet av ett särskilt regelverk
- 20 Italien känner av kriget i Syrien
Men ITF-inspektörerna är positiva till effekterna av MLC
- 24 Terrorismen kan drabba sjöfarten
Risk att IS hittar nya angreppsmål i handelsflottan
- 26 Ruttplanering i simulatorer
13 fartyg från fem olika center deltog i samkörningen

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 5 Utgivningsdag 9 februari 2016

Ansvarig utgivare Christer Themnér

Redaktör Benkt Lundgren, 08-518 356 45, 0705-31 72 96
Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Trydells Tryckeri AB

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, plan 4

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2015

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

Framsidesbild Genua på Liguriens kust, vy över stad och hamn.
Foto Johan Henrik Nilson.

TS-kontrollerad upplaga 8 300 ex

MEMBER OF
SVERIGES
TIDSKRIFTER

MANUSSTOPP 2016

Nr 2 – 1/3 **Nr 3** – 5/4 **Nr 4** – 17/5

Nr 5 – 16/8 **Nr 6** – 20/9 **Nr 7** – 18/10 **Nr 8** – 22/11

Ingen ljusning trots tonnageskatt

Sjöbefälsföreningens styrelse sammanträdde den 10–11 december 2015 och behandlade bland annat följande.

- **Överraskande upphandling.** Upphandlingen av skärgårds- trafik i Stockholms län hade fått ett överraskande resultat för den mellersta delen. Den nya operatören TRSM group 1 saknar erfarenhet av sjöfart och ska överta en semesterskuld på 15 miljoner.
- **Från blå skatt till blå tillväxt.** Sjöfartsparternas kampanj för tonnageskatt, blå skatt, har övergått till en kampanj för blå tillväxt.
- **Kommande varsel.** Arbetsmarknadssituationen för sjömän kan komma att försämrats, beroende på att förslaget om tonnageskatt inte tagits emot särskilt positivt av rederierna.
- **Förhandlingsärenden.** Flera mer eller mindre besvärliga förhandlingsituationer rapporterades. Bland annat vill rederier med anknytning till offshore skära i kostnaderna på grund av den besvärliga marknadssituationen. De segdragna förhandlingarna med Destination Gotland fortsätter, delvis med medverkan av medlare.
- **1e vice ordföranden avgår.** Som nämndes i SB nr 7/2015, så har Jörgen Lorén tagit anställning i land och därför avsagt sig alla sina fackliga uppdrag i Sjöbefälsföreningen som ord-

förande i Stenaklubben och förste vice ordförande i föreningen. Den sistnämnda posten lämnas vakant till kongressen i juni, varmed andre vice ordföranden Jan Häggblom tills dess tituleras vice ordförande. Lorén har ersatts som ordinarie styrelseledamot av Annelie Hamberg, Destination Gotland. Se även intervjun på sid 14–15!

- **Med i Saco från 1/1.** SBF:s medlemskap i Saco gäller från årsskiftet. Diskussioner förs också om medlemskap i kartellerna Saco-S, Akademikeralliansen och PTK.
- **Personuppgiftslagen (Pul) och rättshjälp.** Brytningen med Ledarna gör att SBF måste ha en egen policy för medlemsregistrets hantering i förhållande till Pul. En sådan policy antogs med vd Mats Jäderland som ansvarig och förbundsjuristen Mats Johansson som ombud. Även egna regler för vad som gäller vid rättshjälp beslutades.
- **Kompletterande valsedel.** Valsedeln till kongressen skickades ut via e-post den 12 november. En nackdel med det låsta system som användes är att nyttillkomna medlemmar efter detta datum inte kan rösta, trots att röstningen pågår till den 15 februari 2016. Kansliet fick i uppdrag att undersöka om detta problem går att lösa.
- **Minskade pensionskostnader.** Snittkostnaden för tidigarepensioner av sjöbefäl har gått ner. SBF diskuterar med Alecta om hur pengarna i de två pensionsfonderna ska värdesäkras.



Sjöbefälsföreningen och Sjöbefälsföreningen-O kallar till ordinarie kongress under 2016

Enligt SBF:s stadgar § 9 mom 1 och SBF-O:s stadgar § 8 mom. 1 kallar föreningsstyrelsen till ordinarie kongress 14–16 juni 2016. Enligt samma moment ska ordinarie kongressen utannonseras i föreningens tidskrift minst tre gånger.

Detta är den tredje av dessa annonser.

Styrelsen vill också uppmärksamma medlemmarna på vikten att skriva motioner till kongressen. Motioner som kommit till kansliet senast tre månader före kongressen, den 14 mars 2016, tas alltid upp för behandling på kongressen.

“Vanligare än folk tror”



Fartyget *Whiskey Trio* fick nyttjandeförbud i Varbergs hamn. Foto: Johan Nilsson / TT

Besättningen levde i misär och fartyget var inte sjövärdigt. Det framkom vid en inspektion av det Panama-flaggade fartyget *Whiskey Trio* i Varbergs hamn i slutet av januari.

TEXT SOFI CEDERLÖF

Torra brödsivor och oliver var vad besättningen levde på. Det fanns inte vatten ombord, och maten hade gått ut. Flera saknade madrasser och sängkläder, och lönerna var urusla. Dessutom fanns en rad säkerhetsbrister på fartyget. Efter inspektionen fick fartyget nyttjandeförbud tills bristerna åtgärdats.

– Det är för jävligt att se att oseriösa redare fortfarande skor sig på utsatta sjömän, säger Sjöbefälsföreningens vd Mats Jäderland. Men vi som jobbar i den

här branschen vet att det här tyvärr är vanligare än folk tror. Det belyser verkligen vikten av ett starkt internationellt fackligt engagemang för att kunna komma tillrätta med denna typ av otidsenlig sjöfart.

Just nu pågår ett medborgarinitiativ i EU kallat ”Fair Transport Europe”, vars syfte är att belysa arbetsvillkoren i transportbranschen i Europa och att verka för rättvisare transporter. De behöver få ihop en miljon namnunderskrifter för att

kunna uppmana EU-kommissionen att lägga fram ett lagförslag.

En annan lösning är att företagen själva tar sitt sociala ansvar. Mats Jäderland är kritisk till att svenska företag kanske använder sig av transportföretag med dåliga arbetsvillkor för att frakta deras varor av ren obetänksamhet.

– Svenska företag har ett stort ansvar att se till att alla delar i transportkedjan sker på ett schysst sätt med bra arbetsvillkor. Även en transportör är en underleverantör som ska ha bra arbetsförhållanden och villkor, säger han. **SC**

Glöm inte att rösta i kongressvalet

Nu är sista chansen att rösta i kongressvalet. Du röstar genom att trycka på länken i mailet du har fått från oss om valet. Endast de som hade lämnat sin mailadress till kansliet innan den 10 november 2015 kan rösta. En andra valomgång har därför skickats ut till nytilkomna medlemmar. Sista datumet för att rösta är 15 februari 2016. Det är inte möjligt att rösta på något annat sätt än via länken i det personliga mailet som har skickats ut.

Det är också fortfarande möjligt att skicka in en motion till kongressen. Motionerna ska skickas till kansliet senast den 14 mars 2016. En mer detaljerad beskrivning om hur du skriver en motion finns på vår hemsida.



Sjöfolksintyg / Manilaintyg

Tidsbeställning 042-12 40 90

Doktor Spangsbergs Mottagning

Roskildegatan 4. 252 21 Helsingborg

www.spangsberg.se

Dr Lars Spangsberg
Legitimerad läkare
spec. allmänmedicin



Ny policy för alkohol och droger

Sjöbefälsföreningen har tecknat en ny alkohol- och drogpolicy med Sarf. Ombudsmannen Lennart Jonsson förklarar varför. TEXT SOFI CEDERLÖF

SB: Varför har Sjöbefälsföreningen tecknat en alkohol- och drogpolicy?
 – Vi har förståelse för att man inom sjöfarten vill ha en alkohol- och drogfri miljö. Vad vi vill försäkra oss om är att sådana tester måste regleras. Man måste reglera vad, hur och när man testar. Om man har en situation där man misstänker att en person har varit påverkad, så kan det få ödesdigra konsekvenser för den personen. Därför måste vi ha ett regelverk, som gör att man kan utesluta felaktiga testresultat. Det kan till exempel vara så att man har receptbelagda mediciner som kan ge positiva utslag på drogtester. Då måste man kunna få en möjlighet att rentvå sig från misstankarna att det är illegala droger. Och det ska ske innan arbetsgivaren får testresultatet, av en oberoende läkare med tystnadsplikt.

SB: Måste man teckna ett avtal, räcker det inte med arbetsmiljölagen?
 – Det här avtalet ger våra medlemmar ett bättre skydd. Arbetsmiljölagen innehåller inga exakta regler om testförfarande, testmetoder, analyser och kostnader för even-

tuell rehabilitering. I stället rekommenderar Arbetsmiljöverket att arbetsmarknadsparterna träffar kollektivavtal om detta. Utan ett sådant avtal är den anställda relativt utlämnad åt arbetsgivaren som då i princip kan välja att testa sina anställda när och hur han eller hon vill.

SB: Vad innehåller avtalet, i korthet?
 – Policyn omfattar normer och gränsvärden för droger och alkohol, tillåtna test- och analysmetoder och åtgärder vid alkohol- och drogpåverkan. Avtalet innehåller också en reglering om stöd och rehabilitering på arbetsgivarens bekostnad. För oss är det väldigt viktigt och innebär att det blir lika för alla. Möjligheten att få rehabilitering ska inte hänga på om du har råd att betala den. Det handlar också om att den anställda ska våga gå till sin arbetsgivare och berätta att han/hon har ett missbruksproblem och då få rätt till rehabilitering, utan att riskera att bli av med jobbet.

SB: Vad har arbetsgivaren rätt att göra?
 – Arbetsgivaren har rätt att göra alkohol-

och drogtester, men ska först komma överens med de fackliga företrädarna ombord i vilken omfattning testerna ska göras. Testerna ska omfatta hela fartygets besättning. Arbetsgivaren får inte testa en enskild person om det inte finns en misstänke, det vill säga att personen uppträder berusat eller luktar alkohol, eller om det har skett en olycka.

SB: Har man rätt att vägra bli testad?
 – Om man uteblir från ett test utan giltig anledning, eller vägrar testa sig så är det ett allvarligt brott mot policyn, som kan få arbetsrättsliga påföljder.

SB: Vem ska man vända sig till om man behöver stöd i de här frågorna?
 – Som i de flesta frågor bör man alltid kontakta sin lokala klubb först, om det finns en sådan. Naturligtvis kan man även kontakta oss på SBF:s kansli direkt.

SB: Om det finns ett lokalt avtal så gäller det fortfarande, vad innebär det?
 – Det lokala avtalet gäller över det centrala. De lokala avtalen är ofta mer detaljerade och anpassade till just den arbetsplatsen. Ofta har de också ett förstärkt rehabiliteringsskydd. Gränsvärdena är dock i princip lika i de lokala och det centrala avtalet. **SC**

Ett år med svaveldirektivet

Första året med svaveldirektivet har gått till ända. I Seca-områdena, där bland annat Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen ingår, gäller en högsta tillåten svavelhalt om 0,1 procent. TEXT BENKT LUNDRÉN

LINKÖPING JANUARI 2016

Vid ett av de tämligen få seminarier vid Transportforum 2016 i Linköping som handlade om sjöfart, togs detta omdiskuterade ämne upp. Anna Petersson från Transportstyrelsen berättade att de har tillsyn över 100 handels- och industrihamnar med 85 000 fartygsanlöp årligen. Sverige har till skillnad från de flesta EU-länder kontinuerligt tagit svavelprover sedan 2007. Det handlar om cirka 200 per år. Sverige samverkar i internationella forum som IMO, EU och Helcom för att harmonisera tillsynen mellan länderna. Framtida alternativa tillsynsmetoder som sniffer och optisk mätning utreds vad gäller möjligheter, behov och kostnader.

Under 2015 togs 440 oljeprover, varav 16

stycken (3,6 procent) var misstänkta överträdelser. Två av dem var över 0,6 procent. Det är ändå ett positivt resultat jämfört med 2014. Då noterades 8,5 procent överträdelser mot dåvarande regler.

– Utan ett effektivt sanktionssystem är tillsynen verkninglös, konstaterar Anna Petersson.

TS gjorde 35 åtal anmälningar under åren 2010–2014. Ingen har lett till att åtal väckts. Brottet har inte bedömts vara möjligt att utreda eller ansetts möjligt att styrka.

Transportstyrelsen föreslog i december 2013 en ny administrativ sanktionsavgift. Arbete pågår i regeringskansliet i det ärendet.

Ylva Eriksson från Trafikanalys presenterade en utvärdering av ett år med svaveldirektivet. Oljepriset började dala redan

2014, men den relativa prisskillnaden mellan hög- och lågsavligt bränsle ökade. Seca-tillägg och bunkerklausul med dyrare bränsle har gjort att kostnaderna för sjöfart inom Seca-området blivit cirka 10 procent dyrare.

Sjötransporterna har inte minskat

Sedan beslutet om svaveldirektivet togs har farhågor framförts om att transporter skulle flyttas över från sjö till landsväg, bland annat på grund av den nämnda fördyringen. Ännu syns inga tecken på detta. Sedan 2013 har godsmängden både i svenska hamnar och på svenska landsvägar ökat.

Carl Carlsson från Föreningen svensk sjöfart framhöll vikten av ökade statliga medel för forsknings- och demonstrationsprojekt inom sjöfart. Visserligen har FoU-stödet inom området under 2015 ökat från i princip 0 till 50 miljoner kronor, men det räcker inte. För att få en bredare och snabbare omställning av sjöfarten, måste olika finansiella mekanismer skapas som styr åt samma håll. **BL**

Landstinget direktupphandlar skärgårdstrafiken

Trafikförvaltningen på Stockholms landsting har beslutat att direktupphandla skärgårdstrafiken, eftersom upphandlingen har överklagats och det är ont om tid till den 15 april när trafiken ska starta. Direktupphandlingen har gjorts med de operatörer som vann upphandlingen, TRSM group 1, Utö rederi och Blidösbolaget.

– Sjöbefälsföreningen ser med oro på utvecklingen inom skärgårdstrafiken, när det gäller våra medlemmar och vad som ska gälla för dessa. Trafikstarten är beräknad till medio april, och våra medlemmar vet idag inte vad som ska ske efter detta datum. Får vi en ny arbetsgivare eller ska vi vara kvar hos den nuvarande? Kommer vi att behöva byta arbetsgivare efter ett tag, om det rättsliga efterspelet betyder att de som överklagat får rätt? Frågorna är många, svaren är idag inga, säger Hans-Dieter Grahl, seniorrådgivare på Sjöbefälsföreningen.

På trafikförvaltningen tycker man att det här var den bästa lösningen.



FOTO BENKT LUNDRÉN

– Vi gör detta för att säkra trafiken, säger Göran Malmsten, chef för sjötrafiksektionen på trafikförvaltningen, till tidningen Skärgården. Man hade säkert många andra sätt att göra, det har värderats, men vi har kommit fram till att det här är bästa sättet att göra det på. Vi har många avtal, alla är lite olika.

Men Björn Öberg, ordförande i Stockholms Sjötrafik AB som förlorade upp-

handlingen, håller inte med.

– När upphandlingen överklagades, vilket gjordes av fem leverantörer, inträdde en avtalspärr som förbjuder att avtal ingås. Detta hindrade inte landstinget att ändå ingå avtal genom otillåten direktupphandling – med risk att återigen tvingas betala böter om ytterligare miljoner, skriver han i en debattartikel i Norrtelje tidning. **SC**

Sista ronden i ”Laval-matchen”?

EU-domstolens Laval-dom 2007 var ett dråpslag mot kollektivavtalsmodellen i EU över huvud taget, konstaterar Stig Gustafsson i denna artikel. Lex Laval, som stiftades i Sverige efter domen, ska rivas upp och ersättas av en lag som ger facket utökade rättigheter, enligt ett nyligen framlagt utredningsförslag.

Blockaden 2004 mot det lettiska företaget Laval vid ett skolbygge i Vaxholm har efterverkningar än idag. Det gäller inte bara i Sverige utan i hela EU-området på grund av EU-domstolens uttolkningar av den fria rörligheten inom EU kontra kollektivavtalens roll i EU-systemet. Fackförbundet Byggnads blockad med krav på ett svenskt kollektivavtal för arbetet i Vaxholm har på längden och tvären i flera omgångar bedömts av både Arbetsdomstolen (AD) och EU-domstolen, där den senare slutligen 2007 fastslog att stridsåtgärden stred mot EU-fördragets regler om den fria rörligheten. Det är en dom som kan sägas vara ett direkt angrepp inte bara på den svenska kollektivavtalsmodellen utan även på kollektivavtalens roll inom hela EU.

Lagen gick längre än domen

Mot bakgrund av denna dom infördes 2010 i Sverige en särskild lag – ”Lex Laval” – där det föreskrivs långtgående begränsningar när det gäller rätten att vidta strids-

åtgärder mot en utländsk arbetsgivare. Facken kritiserade lagen redan vid dess tillkomst och påpekade att den gick längre i begränsningar än vad EU-domstolen fastslagit. Lagen har även kritiserats hårt både av Europarådets expertkommitté för sociala rättigheter och ILO:s expertkommitté, som båda har konstaterat att lagen bryter mot Sveriges internationella åtaganden till skydd för fackliga rättigheter. Redan 2011 tillsatte regeringen en utredning om en översyn av Lex Laval. Utredningen har nu presenterat sina förslag, bland annat att Lex Laval rivs upp och ersätts av en lag som ger facket en utökad rätt att ta strid för kollektivavtal, större kontrollmöjligheter när det gäller utstationerade arbetstagare. Därmed säkras den svenska modellen.

Några av de viktigaste förslagen är:

- Fackliga organisationer får lättare att nå förhandlingsberättigad företrädare för utstationerade arbetsgivare.

- Rätt att vidta stridsåtgärder för att få svenskt kollektivavtal med minimivillkor även om arbetstagarna redan har bättre villkor.
- Bättre möjligheter att kontrollera att avtalet följs.
- Det blir mer förutsebart vilka villkor som man behöver uppfylla vid arbete i Sverige.

Om facket önskar träffa kollektivavtal kan facket – oavsett om det har medlemmar på arbetsplatsen eller inte – begära att det utstationerade företaget utser en förhandlingsberättigad företrädare. En företrädare ska utses inom 10 dagar efter begäran. Företrädaren ska inom 17 dagar kontakta facket och ange sin inställning till att träffa avtal. Med stöd av stridsåtgärder kan facket kräva kollektivavtal med minimilön och andra minimivillkor enligt ett centralt branschavtal. Detta även om arbetsgivaren visar att de utstationerade redan har bättre villkor. Utstationerade kan själva kräva lön och andra anställningsvillkor enligt kollektivavtalet, även om de inte är medlemmar i facket. Arbetsgivaren ska på begäran inom tre veckor kunna visa dokumentation på svenska om att minimivillkoren följs.

En övervakande uppgift

Arbetsmiljöverket får nya uppgifter, när utredningens förslag genomförs. För att arbetsgivaren ska få kännedom om de kollektivavtalsvillkor som får krävas med stöd av stridsåtgärder ska facket lämna in aktuella kollektivavtal till Arbetsmiljöverket, dit arbetsgivaren kan vända sig. Arbetsmiljöverket ska också – när facket inte gjort det – analysera vilka minimivillkor i centrala kollektivavtal som får krävas med stöd av en stridsåtgärd.

Utredningens förslag föreslås träda i kraft den 1 januari 2017. Därmed är bara att hoppas att punkt äntligen satts för den sorgliga Laval-följetongen.

STIG GUSTAFSSON

Rättelse om Färjerederiet

Färjerederiet inom Trafikverket är med cirka 700 sjöanställda ett av de största rederierna i Sverige. Men att de skulle vara ett av de största i världen i det avseendet var något överdrivet i nr 8/2015. Däremot är de, beroende på hur man räknar, det tredje eller femte största i världen sett till antalet transporterade passagerare och fordonsenheter.

Risk of terror against shipping

Shipping in the Mediterranean Sea is a potential target for terrorist attacks. ISIS is mentioned as a highly possible operator for terrorist acts. Considering the tense terror situation in the western world there is reason for ship-owning companies to increase the attention when they are running in the near of ISIS-dominated land areas.

The Mediterranean Sea has for centuries been spared from piracy. But other criminal activities with armed attacks and political hostages have occurred. With the presence of the terrorist organization ISIS in land areas around the Mediterranean Sea the risk of attacks against shipping is increasing in these areas.

Piracy and the terrorist activities by ISIS are however two totally different phenomena.

Piracy is about to reach an economic goal by stealing property or force a ransom by kidnapping mostly crew members.

– Terrorism as it is practiced by ISIS has political and religious aims and in an attack they would focus on destroying a ship and hurting or killing the crew and passengers.

– ISIS today has little interest in piracy in order to provide income, since ISIS is an organization which has secured a lot of revenue sources. Pure piracy doesn't make sense for them as an income, means Hans Tino Hansen, managing director of the marine safety operator Risk Intelligence, with headquarters in Denmark.

Exposed

If ISIS wants to start any form of criminal activity in the Mediterranean Sea the organization has access to vessels in the coastal areas they control in Libya.

For a terror based organization the exposure value and the uneasiness that can be the consequence of a completed action can be of vital importance in the selection of object and time for an act of terrorism.

– If ISIS succeeds to attack a maritime target the organization naturally wants to get an enormous attention. But the operation would probably demand a totally

other organization and preparation compared with a land-based terror attack. One could ask if it not is more operative affordable to execute an attack as the one recently in Paris in order to achieve a far more harmful effect and greater publicity, says Hans Tino Hansen.

ISIS has been mentioned in the speculations when there have been threats to luxury yachts cruising in the Mediterranean Sea.

– It is obvious that if ISIS can trace and capture a celebrity with a strong political value on a cruiser or a luxury yacht this will probably have a strong effect and can cause a great media attention.

Cruise

– But once again, the question is how high ISIS prioritizes such an activity. They think probably that there are other operations easier to implement, considers Hans Tino Hansen.

The big targets, if ISIS decides to try to implement an operation at sea, are probably cruisers and next luxury yachts.

On passenger ships the possibility increases to implement spectacular acts of violence. This has been of some importance in the ambition terror organizations have to get attention by disgusting and humiliating treatment of the prisoners and the hostage they have captured.

– The cruisers are however generally well prepared to prevent terror attacks, since there have been terror attacks the last 40 years against these ships.

Attractive target

According to Hans Tino Hansen merchant ships are at no great risk to be exposed to attacks, provided that they avoid certain areas and ports.

– Libya and some of the country's ports are not safe places. But ships going to

Libyan ports probably are at a greater risk to be attacked by Libyan air force than by a terrorist organization.

The Suez Channel can be an attractive goal for a terrorist organization and there have been some planned terror activities.

The channel was reopened during late summer and has a great symbolic value both in terms of safety and commerce. In connection with the reopening of the channel the Egyptian Authorities installed camera surveillance along the channel in order to discover preparations for terrorist activities.

– There is definitely a risk of an attack, and there are suspicions today that ISIS is the most probable operator to try to implement such a terror act.

SB: How can shipping plan to be well equipped to defend themselves against attacks?

– By always being prepared and closely following the intelligence reports that are compiled by private operators as our own company, but also by following the Authorities risk assessments and together with your own information make risk evaluations, concludes Hans Tino Hansen.

Follow what happens

MSC Cruises conducts cruising operations in the Mediterranean Sea and other waters and visits ports in Egypt and Tunisia.

– We have as a rule not to comment speculations about safety in the waters and in the ports or places we visit. From a Swedish point of view we get support about security risks, regarding our routes and port calls, among other places from the Ministry of Foreign Affairs and their travel information. We always put safety first for our customers and our employees – anything else would be strange, explains Claes Tamm, managing director of MSC Cruises in Scandinavia.

This is a short version of the article
on the pages 24–25.

Svensk flagg – men vem är redare?

Transpaper för svensk flagg, och den 13 man starka besättningen består av nio svenskar och fyra TAP-ar från Filippinerna. Men när SB tillsammans med befälhavaren Per-Johan Jonsson, alltid kallad Johan, försöker reda ut redarförhållandena blir det invecklat. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

BOTTENVIKEN JANUARI 2016

SB kliver ombord i finska Oulu, en av fartygets fasta linjehamnar. De två andra är Kemi cirka åtta timmars (vintertid) resa norrut i Bottenviken samt tyska Lübeck.

I de båda finska hamnarna görs i huvudsak lastning av papper från Stora Enso. Men det händer att varor lossas också, oftast till pappersbruken. Det kan vara maskiner och komponenter och inte sällan kemikalier. De är alltså vana att handskas med farligt gods. Ibland lossas personbilar och husbilar också. Johan berättar om den klart exklusivaste varianten därvidlag.

– Mitt i vintern arrangerar Porsche ett "driving event" i Rovaniemi. Förra måna-

den fraktade vi ett 100-tal splitter nya porschar till detta. Onekligen en dyrbar last, var och en av dem betingar väl ett pris på uppemot miljonen.

– Ibland fraktar vi dem i retur också, och då ser de inte alltid lika fräscha ut! Det syns tydligt att en del har sladdat in i snödrivor eller liknande. Jag undrar vad som händer med de exemplaren, de kan knappast sälja dem som begagnade i det skicket. Så det måste vara ett kostsamt evenemang för Porsche, även om det säkert kostar en bra slant att delta i eventet.

Vad står Transatlantic för?

Vid ombordstigningen påminner vädret på intet sätt om den extremt milda förvinter som rådde i södra delen av Norden.

Här är det riktig vinter, och det är gott om is i Bottenviken, mer om detta senare.

Före avfärden mot Kemi försöker vi reda ut vem som är redare. Fler och fler företagsnamn dyker upp. Fartyget har ju fortfarande namn efter gamla Transatlantic, men Rederi AB Transatlantic finns inte kvar längre utan heter Viking Supply Ships AB. För att krångla till det ytterligare gäller dock fortfarande "rabt.se" som domän för e-postadresserna ombord! (Strax före ombordbesöket kunde vi också konstatera i Sjöfartstidningen att rederi-namnet Transatlantic ännu lever och fick en ny vd vid årsskiftet. Det företaget har dock ingen anknytning till exempelvis *Transpaper*, även om det fortfarande står så på vissa hemsidor!)

– *Transpaper* och systerfartygen ägs till stor del av Stora Enso, konstaterar Johan i alla fall. De bestämmer över logistiken, till exempel vår nuvarande linjetrafik och att för drygt ett år sedan överge Göteborg som hubb till förmån för tre hamnar i Engelska kanalen. Det är också de som bestämt att dra ner farten, huvudsakligen för att minska bunkerförbrukningen och därmed kostnaderna.

Flera bemanningsbolag

Stora Enso anlitar dock en operatör, Snæs – uttytt Sol North Europe Service. Men bemanningsbolaget heter Gota Ship Management, som i sin tur är uppdelat på flera "underbemanningsbolag". *Transpaper*, *Transstiber* och *Transpulp* bemannas av Gota Netss AB.

– Ett annat underbolag bemannade *Transreel*, *Transpine* och *Transwood*, förklarar Johan. De två sistnämnda har just sålts. Det finns för övrigt ett sjunde också, *Transfighter*, men hon är redan utflaggad och har bara svensk skeppare och chief.

– Redarnas "våta dröm" är väl att ha ett bemanningsbolag för varje fartyg, kommenterar Johan. Då behöver de inte bry sig om några omplaceringar, om de vill skära ner. Men jag försöker att inte oroa



Axel Nordström, teknisk chef.



Per-Johan Jonsson, befälhavare.



I Kemis hamn var det delvis öppet vatten, men ute i Bottenviken låg isflaken tätare.

mig för framtiden. Det som händer, det händer.

Framåt kvällen är det avgång till Kemi. Bottenvikens yta syns knappt för alla isflak. Isbrytare har dragit en ränna som markerar farleden. Det finns ytterligare en ränna strax babord om oss, men bara några hundra meter framåt. Därifrån är det "enkelriktat", och vi kan skymta lanternorna på ett mötande fartyg. Efter radiokontakt med dem beslutar Johan att stanna i en "parkeringsficka" tills de passerat. Det är en liten tanker vid namn *Northern Ocean*.

Klarar det mesta av isen själva

Transpaper och systerbåtarna har den högsta isklassen för de farvatten de går i, så de tål alla belastningar som en vinter kan orsaka. Ute till havs kan det dock ibland behövas isbrytarassistans, när isblocken tornar upp sig riktigt. Ännu har detta inte behövts denna vinter.

Varken Johan eller tekniske chefen Axel Nordström gick till sjöss på grund av släktband. Johan valde mellan olika alter-

nativ, bland annat civilingenjör, men det råkade bli sjöfartshögskolan. Axel var tekniskt intresserad, men att det blev just maskinbefäl till sjöss var alltså mest en slump.

Tekniken ombord fungerar bra. Johan, som varit i *Transpaper* längre än Axel, kan inte erinra sig en enda resa som försenats av tekniska problem, bara på grund av vädret.

– Veckoschemat har nästan alltid hållits, fast det var tufft under isvintrarna för fem, sex år sedan, när vi skulle anlöpa Göteborg också.

– Underhållet är planerat, berättar Axel. I sommar är det dags för en femårsklassning igen.

Det här är hans första tjänst som chief. Direkt efter examen blev han andre fartygsingenjör i *Ortviken* och sedan förste i *Transtimber*. I den lilla besättningen i maskin (fyra man; chief, förste, andre och en filippinsk motorman) kom andren Tobias Sandberg direkt från skolan till *Transpaper*. Ännu går det att få juniorbefälsjobb efter examen. **BL**



M/S TRANSPAPER

Längd 191 m

Bredd 26 m

Storlek brutto 23 128 gt

Huvudmaskin 2 x Man 9L48/60B, 9 000 kW vid 514 rpm

Hjälpmaskin 2 x Wärtsilä 8L20C2, 1 500 kW vid 1 000 rpm

MÅNGA VILL LÄMNA SVERIGE

Fripassagerare har funnits i alla tider. Men i Göteborgs hamn har antalet flyktingar som försökt ta sig över till England ökat påtagligt. På drygt ett halvår har 137 unga män och en kvinna gripits ombord eller på hamnområdet.

TEXT OCH FOTO AGNETA SLONAWSKI

GÖTEBORG JANUARI 2016

Det är en krispig januaridag i Göteborg. I ytterhamnarna lossas och lastas det för fullt. Lastbilar kör skytteltrafik med gods ut från port fyra. Vid kaj ligger DFDS *Primula Seaways*, som snart ska bege sig till brittiska Immingham. Fenomenet med människor som försöker ta sig ombord på olagligt sätt, har inte upphört men avtagit betydligt.

– Det kalla vädret gör att det har minskat, men det är en ökande trend. Det är klart att det skapar oro och att det tar resurser från oss ombord. Jag har inte varit med om att någon varit våldsam när de upptäckts, men vid varje avresa tänker man på om det finns någon i en trailer som vi inte hittat ännu, säger Anders Hall, befälhavare på *Primula Seaways* DFDS som utgår från Göteborg med destination Storbritannien flera gånger i veckan.

Påträffas någon under tiden fartyget ligger till kaj, så tar hamnens vaktbolag över. Påträffas någon ute till havs, visiteras de först så de inte har några vassa föremål på sig. Därefter får de klä av sig och låna en ren overall. Besättningen tar hand om id-handlingar och låser in personen i



– Fripassagerare har funnits i alla tider, men nu ser vi en ökande trend, säger Anders Hall, befälhavare i DFDS *Primula Seaways*.

en passagerarhytt, med en matros som vakt utanför – dygnet runt.

Göteborgs Hamns säkerhetschef Thomas Fransson påpekar att det gjorts betydande insatser för att förhindra att fripassagerare tar sig ombord. Tidigare har fokus legat på fartyg med destination USA eller Kanada, tills bilden plötsligt förändrades i maj 2015. Då började flyktingar från främst Albanien, men även andra länder, ta stora risker för att klättra över skalskyddet eller gömma sig under trailrar och tåg för att komma ombord på DFDS fartyg som går till Storbritannien.

– Anledningen är förmodligen en tro på en bättre framtid i ett annat land. Det är både svårt och farligt att klättra upp på ett elektrifierat skalskydd och hoppa fem meter ner på ett okänt underlag. De är beredda på stora risker för att komma in i området och bädda ned sig i lasten, förklarar Thomas Fransson.

Obehagligt med farligt gods ombord

Om de kommer så långt som till terminalen i England, grips de av brittisk polis. Hittills har 28 personer upptäckts där vid 12 olika tillfällen. De som grips på hamnområdet i Göteborg polisanmäls. I några fall har det blivit rätts sak av ärendet och böter. De som upptäcks ombord återförs till Sverige med vändande båt. Överfarten tar ungefär ett dygn.

– Det är ett besvärligt läge för de ombordanställda som har ansvaret för säkerheten. Det är alltid en risk att ha en obehörig person ombord. Det kan finnas farligt gods ombord, och man vet inte hur en människa beter sig när den upptäcks. Det är många parametrar ombord som ska fungera med personal som inte har utbildning för detta, utan är sjömän som ska frakta gods från A till S, säger Thomas Fransson. Vid varje gripande står de i direktkontakt med inläggande fartygs security officer, särskilt de som anlöper USA.

Förutom de som gripits ombord på fartyg så har hamnens vaktpersonal gjort cirka 200 avvisingar från hamnområdet och dess närhet, från maj 2015 till januari 2016. I den siffran finns det personer som försökt komma på ett fartyg upp till fem gånger.

Förutom handlingsplaner och information till hamn- och ombordanställda och ett högre skalskydd, så kräver fenomenet resurser som vakter, hundar och extrapersonal. Göteborgs hamn har köpt in ny teknik i form av en apparat som av-



– I maj förra året fullkomligt exploderade det av flyktingar som försökte ta sig ombord på fartyg till Storbritannien, säger säkerhetschefen i Göteborgs hamn, Thomas Fransson.

slöjar om det är någon som andas i en trailer.

Enbart de yttre terminalernas hamnar sträcker sig över 10 000 meter. Här finns skalskydd, men frågan är hur mycket mer som ska göras – hur hårda man ska vara.

– Det här kommer att fortsätta. Människor kommer att hitta andra vägar och försöka igen. På ett sätt återspeglas de strömningar som finns i Europa i dag. Vi har ju bra siffror, om man jämför med trycket av flyktingar från Calais till Dover, säger Thomas Fransson och konstaterar att läget är under kontroll. **A S**

FOTNOT: Storbritannien är inte med i Schengenområdet och kräver visum för människor som kommer från exempelvis Albanien. Däremot kan personer från exempelvis Albanien resa med sina id-handlingar till Sverige utan problem.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar 10 000 kronor för automatisk soptunnetvätt

Reparatör Bengt Björklund på Cinderella har hittills belönats sex gånger för olika uppfinningar och han har fler på gång.

- Jag är lite som Balthazar. Jag funderar och funderar och så plötsligt kommer jag på en lösning.

Få saker irriterar Bengt så mycket som när grejer ombord inte fungerar som de borde. Hans filosofi är att man inte ska krångla till det i onödan och inte lägga mer tid och kraft än nödvändigt på att utföra sina arbetsuppgifter. Den inställningen har under årens lopp lett till en rad uppfinningar som varit till glädje för både honom själv och hans kollegor. Och hela sex gånger har han uppmärksammats av Sjömanhusstiftelsen.

- Det känns bra i hela kroppen när man får en belöning, som en bekräftelse på att det man gör verkligen betyder något. Dessutom finns det ju chans att det kan komma till nytta på andra båtar, säger han.

Även under 2015 års belöningsdag, som hölls i Sjöräddnings-sällskapets lokaler i Göteborg, fick Bengt pris. Bland annat för att ha konstruerat en automatisk tvätt för soptunnor.

- Hårt smutsade tunnor måste rengöras med högtryckstvätt, men det blir väldigt söligt och det far runt glasbitar från trasiga flaskor och glas. Jag började fundera över något bättre sätt att göra det på och till slut visste jag hur jag skulle gå tillväga.

Underredet på en kasserad stol som Bengt hittade i en sop-container ombord blev bottenplattan. Efter att ha borrarat hål i ett rör svetsade han fast det på plattan. Därefter monterade han munstycken i hålen. Sedan var det bara att placera en soptunna

"Det känns bra i hela kroppen när man får en belöning."

över konstruktionen och koppla till högtryckstvätten.

- Genom trycket från vattnet roterar tunnan av sig självt och det är bara att låta den gå tills den är ren. Glassplitter och annat skräp samlas upp i ett kärl under tvätten.

Som de flesta av Bengts uppfinningar byggde han tvätten



Bengt Björklund uppskattar när kollegor ber honom om hjälp med att lösa problem.

enbart med sådant han hittade ombord och som ändå skulle slängas. Och det, säger han, är något han alltid ägnat sig åt.

- Jag fick bara med mig två tomma händer hemifrån och då måste man kunna fixa saker med det man har. Jag tycker det är roligt att se hur mycket man faktiskt kan åstadkomma, säger han.

Bengt gick till sjöss redan 1975 och de senaste tolv åren har han varit på Viking Lines Cinderella. Till en början jobbade han på lagret, men det är som reparatör han verkligen fått utrymme för sin idérikedom.

- Det finns tusen sätt att göra saker på, men utmaningen är att klura ut den bästa lösningen. Det här är ett perfekt jobb för mig och vi är ett väldigt bra gäng som jobbar tillsammans och som ställer upp för varandra.

gittabjorklund@hotmail.com



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSBUS

Belöning 2017

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

Förslaget skall vara oss tillhanda senast 30 oktober.

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

Medlemmarnas förtroende har Jörgen uppskattat mest



– Att vara involverad i en process, där man företräder medlemmar som gett mig förtroendet, kommer jag att sakna mest.

Det säger Jörgen Lorén i sin avskedsintervju för Sjöbefälen. Efter att ha tagit landjobbet som sjösäkerhetschef för Stena Line har han av sagt sig alla sina fackliga uppdrag i Sjöbefälsföreningen. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDRÉN

KÖPENHAMN JANUARI 2016

– Det har varit stimulerande att föra fram människors vilja. Jag har verkligen känt mig engagerad i till exempel rehab-ärenden, att få hjälpa människor som varit svårt sjuka att komma tillbaka med förnyade krafter.

I november i fjol kom det oväntade beskedet att Jörgen Lorén, SBF:s förste vice ordförande, tidigare ordförande i Fartygsbefälsföreningen och i SBF:s fackklubb i Stena Line och sedan den sammanslagna klubben – den klart största i föreningen – av sagt sig alla sina fackliga uppdrag. Beslutet kom som en naturlig följd av att han beslutat anta ett erbjudande om jobb som sjösäkerhetschef för rederiet, varvid han inte längre kommer att jobba till sjöss.

Drivit viktiga frågor

SB träffar honom på en konferens med Nordisk Navigatörkongress, tidigare Nordisk Fartygsbefälkongress, i Köpenhamn. Det blir förmodligen Jörgens sista konferensdeltagande i detta sällskap.

– Jag har missat ett enda möte med NFBK under 16 år, berättar han. Ska man få genomslag för sina idéer måste man vara aktiv. Och här har vi drivit frågan om fatigue, uttröttade bryggbefäl, och den säkerhetsrisk de utgör. Det är fortfarande en aktuell fråga, vilket nyligen bekräftades av Norges sjösäkerhetsdirektör. Vi har också bland annat drivit frågan om frifall-livbåtar och de stora risker de innebär, när man sjösatt dem med bemanning.

– De här frågorna är inte några stridsfrågor med redarna. Så i och för sig skulle jag kunna tänka mig att fortsätta i detta forum, men jag förstår helt om SBF vill ersätta mig. Det är också uppfriskande med nytt blod.

– När det gäller den internationella befälhavarorganisationen Ifsma är jag vald av flera medlemsorganisationer och tänker sitta kvar de två och ett halvt år som återstår av mandatperioden. Sen räknar jag kallt med att man väljer någon

annan. Men den nuvarande situationen med tre nordbor i ledningen, Hans Sande från Norge, Fritz Gantzhorn från Danmark och jag, är unik och hedrande.

SB: Beskriv ditt nya jobb!

– Jag blev tillfrågad i oktober om jag kunde tänka mig att gå i land och ta över en tjänst som sjösäkerhetschef i Stena Line. Jag tyckte det var mycket hedrande, och det är ett område jag alltid känt mycket för, varför jag tackade ja.

– Som säkerhetschef, eller safety manager, är jag högste ansvarige för alla sjösäkerhetsrelaterade frågor inom Stena Line och ska projicera företagets syn på kvalitativ färjesjöfart utåt. Vi ska även fånga upp innovationer och idéer från Stena Teknik och externa leverantörer, som arbetar med sjösäkerhetsrelaterad utrustning, till exempel LSA-utrustning (Life Saving Appliance). Inom sjösäkerhet kommer man även in på arbetsmiljöfrågor, för säkerhet handlar faktiskt mer om människor än om teknik. Om vi inte har välutbildad och motiverad personal, spelar det ingen roll vilken utrustning man har, för det är inte utrustningen som gör arbetet utan människan.

Tonnageskatten en liten början

SB: Även om du lämnar det fackliga, så är du förstås fortsatt intresserad av sjöfartspolitik. Hur ser du på förslaget om tonnageskatt, det har ju mottagits väldigt ljumt av många redare, trots att man krävt det i så många år?

– Tonnageskatten är givetvis inte räddningen för svensk sjöfart. Det är en liten början på ett långsiktigt arbete att skapa ett positivt sjöfartsklimat i Sverige. Det krävs mycket mer för att skapa en maritim miljö liknande den som finns här i Danmark. Därmed inte sagt att allt är bra här heller!

SB: Nej, de danska sjöfacken är mycket mindre entusiastiska över dansk sjöfartspolitik än vad svenska redare är! Men hur ser du på SBF:s framtid, nu när du inte längre kommer att spela en ledande roll?

– Föreningen måste fortsätta att kämpa för fler arbetstillfällen för svenska befäl, oberoende av flagg. Inom Stena-koncernen finns en grogrund för svenska befäl även under DIS-flagg.

Till fördel för hela sjöbefälskåren

– Men nu har SBF gjort sin första ordinarie kongressperiod, fortsätter Jörgen. Det har varit otroligt bra för hela befälskåren, alla kategorier. De problem som uppkommit har lösts för att hålla ihop föreningen.

– Sjöbefälsföreningen börjar nu med en förnyingsprocess,

och hela organisationen kommer att vara under press, nu när man ska stå på egna ben. Flera medarbetare närmar sig pensionsåldern. En viktig del är också att fortsätta samarbeta med redarna och Seko, men att aldrig glömma vem som är uppdragsgivarna, befälen och medlemmarna.

Jörgen har alltid ställt höga krav på sig själv och anser att föreningens medlemmar också har all rätt att ställa krav på sina företrädare.

– Alla som tar på sig förtroendeuppdrag, måste ta dem på allvar och sätta sig in i vad det innebär. Ta exemplet att sitta som facklig representant i en bolagsstyrelse. Det ger en viktig insyn, men man måste noga ta reda på vad uppdraget innefattar. Den som inte gör det har ingenting på den posten att göra.

– Jag har aldrig förstått inställningen att man måste ”koppla av” från fackliga uppdrag genom att stänga av telefonen och göra sig oanträffbar. Själv har jag aldrig gjort så. Bara genom att veta att jag är tillgänglig för de medlemmar som velat nå mig, har jag också kunnat koppla av.

SB: Till sist en fråga som berör hela sjömanskårens framtid och som vi måste ta ställning till: Vad tror du om visionerna om helt obemannade fartyg?

– Visst kan det finnas utrymme för autonoma fartyg, men det måste alltid finnas en mänsklig kontroll. I dag har bara en bråkdel av världshandelsflottan någon teknik att tala om, de flesta fartyg som befar världshaven har mycket enkel och begränsad utrustning. Det måste vi förbättra först, liksom kunskapen och kompetensen hos befälet. Det innebär inte fler certifikat utan färre men bättre certifikat, där det finns substans bakom, och inte bara ytterligare ett dokument. **B L**



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



Styrsöbolaget är ett rederi som bedriver passagerar- och frakttrafik i Göteborgs södra skärgård och hamn.

Till sommarsäsongen 2016 söker vi vikarierande befälhavare.

BEFÄLHAVARE

- ♦ Fartygsbefälsbehörighet lägst klass VI
- ♦ CCM-behörighet
- ♦ Radiocertifikat lägst SRC
- ♦ Sjukvårdsutbildning: Första hjälpen med HLR

För mer information och hur du söker tjänsten, se vår hemsida www.styrsobolaget.se under *Arbeta hos oss/ Lediga jobb*.

Urvalet sker löpande och vi vill gärna ha din ansökan så snart som möjligt, dock senast den 2 mars.



Nya regler för insjöfart?

Thunbolagen och Ahlmark Lines slår sig samman om ett nytt logistikföretag, Avatar Logistics, som ska trafikera Sveriges inre vattenvägar med pråmfartyg. Till att börja med kan det bli sprängsten från ett tunnelbygge vid Mälaren som transporteras.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



VÄNERN-MÄLAREN DECEMBER 2015

När Sverige implementerade EU:s regelverk om inre vattenvägar, IVV, till att gälla Mälaren och Vänern med Göta älv till Göteborg, öppnade det upp för inlands trafik med pråmfartyg.

Nu har de svenska rederierna Thunbolagen och Ahlmark Lines samt det holländska pråmrederiet VT Group slagit sig samman om logistikföretaget Avatar Logistics som ska transportera gods över Mälaren och Vänern.

– Vi tror på att det finns möjligheter för sjöfarten att sänka transportkostnaderna för svensk industri på lång sikt, säger Henrik Källsson, vice vd vid Thunbolagen.

Han tillägger att det kräver att alla transportslag bär sina kostnader för infrastruktur, miljöpåverkan och hälsoeffekter. Han påpekar att tågen idag bara betalar 12 procent av sina kostnader.

Man har anställt en vd, Johan Lantz, som har som första uppgift att hitta godset. Och kanske har han gjort det. När Förbifart Stockholm byggs, med två tunnlar under Mälaren, ska all sprängsten, cirka åtta miljoner ton, föras bort med fartyg. Inga lastbilar får tillträde efter att byggplatsen är etablerad.

– Det är inte bestämt ännu vem som ska sköta transporter. Vi har ett femtal konkurrenter, säger Johan Lantz.

Det finns även andra byggen i Stock-

holm där sjöfarten kan träda in, man bygger ju gärna sjönära. Annars kan bränsletransporter, till exempel bensin och diesel, vara aktuella på Mälaren.

Det finns inte samma tryck på Vänern, men kommunerna Karlstad och Kristinehamn är aktiva med att satsa på sjötransporter. Man kan tänka sig en containerskyttel mellan norra Vänern och Göteborgs hamn.

– Den skulle alltid komma i tid, det blir inga trafikstockningar, säger Johan Lantz.

Det bygger förstås på att slussarna i Trollhättan inte läggs ner utan faktiskt byggs om. Johan Lantz hoppas på det och på att det byggs nya slussar intill de gamla, så att det finns slussar öppna under byggtiden.

Svensk flagg – kanske, kanske inte

Inom Avatar Logistics har man tänkt sig att hyra in pråmfartyg från kontinenten till att börja med. Så småningom kan man kanske bygga egna fartyg, möjligen med svensk flagg.

– Sätter vi fartyg här kan vi inte komma ut på internationellt vatten. Det är inte utrett om det måste vara svensk flagg, säger Johan Lantz.

När Sverige implementerade IVV, innebar det att de tekniska kraven som gäller för den kontinentala flodtrafiken började gälla här. Sverige har dock infört vissa undantag från regelverket, till exempel

har Sverige krav på dubbelskrov.

När det gäller våghöjden finns sex zoner i EU. Mälaren räknas till zon tre, vilket är samma som på Rhen.

– Det betyder att vi kan ta en pråm från Rhen och bogsera upp den och köra i Mälaren, säger Johan Lantz.

Vänern, som kan ha en våghöjd om två meter, räknas till zon ett, vilket klassas som öppet hav. Det ställer krav på en robustare fartygstyp med högre fribord. Men det kan bli tillåtet att köra zontvå-fartyg på Vänern, då är det upp till befälhavaren att bestämma om vädret tillåter att man korsar sjön.

Det finns inga krav på isklassning, men det kan finnas restriktioner.

– Är du inte isklassad får du inte assistans med isbrytare, säger Johan Lantz.

När det gäller bemanning och behörigheter har idag ingenting ändrats i och med implementeringen av IVV, berättar Sture Wahlquist, handläggare vid Transportstyrelsen.

Pråmfartygen ska bemannas enligt reglerna om säkerhetsbesättning, som tar hänsyn till det enskilda fartyget och var det går. Sveriges IVV räknas som inre fart i regelverket vad det gäller behörighet och bemanning.

Kraven på behörighet och bemanning styrs av bruttodräktighet, maskinstyrka och fartområde, alltså i detta fallet inre fart. För fartyg som används i inre fart krävs som mest en behörighet som fartygsbefäl klass tre.

Sjöbefälsföreningen ifrågasätter om det verkligen behövs särskilda regler för IVV. Det finns regler idag som reglerar inre fart. Föreningen är också skeptisk inför det planerade trafikslaget och tror att det faktum att man inte kan gå ut på öppna havet med fartygen kommer att visa sig vara en allvarlig begränsning.

Föreningen anser att det krävs vettiga arbetsvillkor vad gäller vilotid och bemanning när man ska bemanna fartygen. Näringsdepartementet håller på med att bereda ett EU-direktiv om vilotid och arbetstid för inre vattenvägar, där vilotiderna blir längre än i det regelverk som idag reglerar vilotid för sjömän. Det kan i förlängningen kräva en högre bemanning för inre vattenvägstrafik. **A O**



Stor skribent har lagt ner pennan

Ove Allansson, klippan inom svensk sjömanslitteratur, har lagt ner pennan för gott. Beteckningen "nestor" är frestande att använda, fast vi inte är säkra på att Ove skulle ha uppskattat den. Med sin gedigna proletära bakgrund hade han kanske tyckt att det lät överklassbetonat, men faktum är att ordet lär vara grekiska för "gammal vis man", och det stämde definitivt på honom.

Ove mönstrade ut i 20-årsåldern och seglade sedan manskap på "de sju haven" under 1950- och 60-talen. Efter att ha fått noveller och dikter publicerade i fackförbundspressen, debuterade han i bokform genom "Resan till Honduras" 1967. Det blev startpunkten för uppemot 40 romaner eller novellsamlingar och flera litteraturpriser.

2009 var han redaktör för det gedigna sjömanslitterära verket "Sjölivets berättare". Där påpekar han att den här tidskriftens föregångare Sjöbefäl inte gett så stort utrymme åt litterära inslag. Det är tyvärr sant. Just därför är det glädjande att kunna berätta att Ove i annat sammanhang uttryckt sin uppskattning av flera av tidskriftens ledarkommentarer. Det är ett gott betyg från en outtröttlig förkämpe för sjömannens villkor.

Ove Allansson blev 83 år. **BL**

Befälhavare skärgårdstrafik

Blidösundsbolaget AB trafikerar Stockholms skärgård med flera fartyg i linjetrafik för Waxholmsbolaget och i charter- och nöjestråfik i egen regi. Rederiet äger sju passagerarfartyg S/S Blidösund, Rex af Stockholm, Riddarfjärden, Riddarholmen, Sjöbris, Sjögull och Viggen. Vi har även management på fyra sightseeingbåtar som ägs av Skärgårdsrederiet Sweden AB. Våren och sommaren är vår högsäsong men vi har fartyg i drift året runt. På samtliga av våra fartyg driver vi café- och restaurangverksamheten.

Beskrivning

Vi söker för tillfället befälhavare för säsonganställningar till våra skärgårdsfartyg.

Arbetsuppgifter

Som befälhavare på våra fartyg i både linje-, charter- och nöjestråfik ska du förutom att framföra fartyget och manövrera det säkert även vara arbetsledare ombord för besättningen. Du kommer få en god insyn i fartygsdriften och förväntas vara delaktig i både säkerhetsarbetet, teknik och underhåll.

Kvalifikationer

Minst klass VI, CCM, radiobehörighet, HLR samt friskintyg
Tidigare erfarenheter av passagerartrafik i skärgården är ett krav
Erfarenheter av tidtabellsbunden skärgårdstrafik är meriterande

Villkor: Vi har kollektivavtal (Almega – SBF). Tillträde april/maj 2016

Vi hanterar ansökningarna när de kommer in och tillsätter dem så snart som möjligt

Ansökan skickas in via <http://www.blidosundsbolaget.se/om-oss/lediga-jobb/>

Kontaktpersoner: Ursula Dahlberg (personal koordinator) och telefon 08-545 29 353 eller Niklas Oscarsson (operativ chef) telefon 08-545 29 356

Blidösundsbolaget



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



Brandskyddsföreningens sjöfartsutbildningar 2016

Grundläggande säkerhets- utbildning (Basic Safety)

5–9 dec Helsingborg

**Medlemspris* 10 980 SEK exkl
moms** (ej medlem 12 200 SEK)

KOMBI!

E-learning + Fortbildning Grundläggande säkerhets- utbildning + Fortbildning Advanced Fire Fighting

26–29 jan Göteborg
16–19 feb Helsingborg
8–11 mars Göteborg
18–21 apr Kalmar
10–13 maj Helsingborg
13–16 jun Kalmar
23–26 aug Göteborg
20–23 sep Helsingborg
11–14 okt Kalmar
25–28 okt Helsingborg
14–17 nov Kalmar
5–8 dec Göteborg

**Medlemspris* 11 250 SEK exkl
moms** (ej medlem 12 500 SEK)

Fortbildningskurs för Grundläggande säkerhets- utbildning (Basic Safety)

18–20 jan Helsingborg
8–10 feb Göteborg
22–24 feb Göteborg
2–4 mars Helsingborg
9–11 mars Kalmar
21–23 mars Göteborg
11–13 apr Helsingborg
25–27 apr Göteborg
16–18 maj Göteborg
23–25 maj Kalmar
30 maj–1 jun Helsingborg
13–15 juni Göteborg
17–19 aug Helsingborg
29–31 aug Kalmar
5–7 sep Helsingborg
7–9 sep Göteborg
14–16 sep Göteborg
26–28 sep Kalmar
3–5 okt Helsingborg
17–19 okt Göteborg
31 okt–2 nov Göteborg
14–16 nov Göteborg
21–23 nov Helsingborg
28–30 nov Kalmar

**Medlemspris* 7 083 SEK exkl
moms** (ej medlem 7 870 SEK)

Advanced Fire Fighting

8–10 mars Helsingborg
24–26 maj Helsingborg
30 aug–1 sep Helsingborg
15–17 nov Helsingborg

**Medlemspris* 7 110 SEK exkl
moms** (ej medlem 7 900 SEK)

Fortbildningskurs Advanced Fire Fighting

4–5 feb Kalmar
25–26 feb Göteborg
21–22 mars Helsingborg
4–5 apr Göteborg
10–11 maj Kalmar
1–2 sep Kalmar
29–30 sep Göteborg
1–2 nov Helsingborg
24–25 nov Helsingborg
12–13 dec Kalmar

**Medlemspris* 4 707 SEK exkl
moms** (ej medlem 5 230 SEK)

På rätt kurs med STCW Manila

Bli inte kvar på kajen
– uppdatera dina behörigheter i tid!

Läs mer på

www.brandskyddsforeningen.se/sjofart.

Du är också välkommen att
kontakta Gunilla Friberg på
telefon 08-588 474 94 eller e-post
utbildning@brandskyddsforeningen.se.

Alla våra utbildningar är godkända av
Transportstyrelsen.



www.brandskyddsforeningen.se



Brandskyddsforeningen

”Italien inte redo för kvinnliga sjöbefäl”

Italiens sjöfarare har ett nytt kollektivavtal, och de italienska ITF-inspektörerna ser positiva effekter av att allt fler länder implementerar Sjöarbetskonventionen. Ett kvinnligt sjöbefäls berättelse om trakasserier från män ombord i italienska fartyg visar behov av större medvetenhet hos män.

TEXT JOHAN HENRIK NILSON

GENUA JANUARI 2016

Vintersolen lyser varmt över den gamla sjöfartsstaden Genua. Med en ekonomi på lågvarv är också sjötrafiken svag i Italiens främsta hamn. Från kontoret på fackförbundet FIT-CISL är det fin utsikt över stora delar av både hamnen och staden. La Lanterna, fyrtornet som också är stadens landmärke, reser sig bakom terminaler och kranar. (Se separat hamnartikel.)

FIT-CISL är ett av tre stora italienska fackförbund som samlar anställda i den italienska transportsektorn. För tillfället är kapten Remo Di Fiore på besök i Genua, vanligtvis arbetar han i Rom på förbun-

dets centrala högkvarter. Han är tidigare teknisk chef, vars formella italienska titel är kapten.

Egentligen är han numera pensionerad men är ännu verksam med internationella frågor i facket samt medlem av förbundets verkställande styrelse. Han har en lång karriär bakom sig med en början på 60-talet i örlogsflottan. Efter en tid sökte han sig till handelsflottan och jobbade länge på det statliga Compagnia Italiani di Navigazione, där han värvades som fackligt ombud.

SB: Vad görs för italienska sjöfarare idag?

– De tre stora facken har nyligen för-



Remo Di Fiore, tidigare teknisk chef, styrelsemedlem av FIT-CISL.

handlat färdigt med italienska redareföreningen, och ett kollektivavtal har tecknats. Avtalet ger bland annat 5,4 procent höjda löner räknat i tre steg från 2015 till 2017, säger Di Fiore.

Positiv till internationellt register

1998 införde Italien ett internationellt fartygsregister. Di Fiore var med och påverkade för att det skulle genomföras:

– Det har fungerat bra, omkring 800 fartyg har återvänt till Italiensk flagg. För registrering krävs minimum sex italienare eller EU-medborgare som befäl. Antalet italienska befäl har ökat, 1990 fanns 18 900 befäl, idag är de 23 120. Tyvärr gäller inte ökningen manskap med lägre befattningar, säger Remo Di Fiore.

Några år senare, 2003, införde Italien tonnageskatt, även det stöddes av Di Fiore. I likhet med andra länders system beräknas skatten på fartygets tonnage och ålder. Systemet innehåller inga direkta fördelar för nationell italiensk bemanning, men om inga italienska befälselever är anställda ombord betalar fartygsägaren omkring 23 000 euro årligen.

Pengarna är märkta för utbildning av sjöbefäl vid erkända italienska sjöfartsakademier och blir förhoppningsvis en vinst för sjöfarten. Antalet italienska sjöfarare, oavsett kategori, är osäkert. Men en nyinförd regel om att italienska anställda



Reparationsvarv och dockor vid hamnområdet Grazie.

på italiensktregistrerade fartyg ska anmälas till det nationella sjukförsäkringssystemet, kommer att ge uppgifter i den saken.

Positiva effekter av MLC

Två av ITF:s sex italienska inspektörer har sin bas på fackets kontor i Genua. Det är Francesco Di Fiore, (ej att förväxlas med Remo Di Fiore ovan), även facklig representant för FIT-CISL, samt sjökapten Katia Geissberger, assisterande inspektör.

– Jag tror att vi ser ett positivt genomslag för Sjöarbetskonventionen (MLC), sedan fler länder har börjat implementera reglerna. Det kommer färre anmälningar om brister ombord, berättar Francesco Di Fiore, som varit på sin inspektörspost i tio år. Tidigare var han landanställd på rederi.

Reglerna medför ansvar för staternas hamnmyndigheter att kontrollera inte bara fartygen utan även besättningarnas villkor ombord. Det förstärker möjligheterna att komma åt oseriösa redare. I Genua har ITF-inspektörerna ett bra samarbete med La Capitaneria, hamnmyndigheten, för utbyte av information kring enskilda fartyg för att göra hamnstatskontroller.

Kriget i Syrien ökar problemen

Sammantaget gjorde inspektörerna under 2015 besök på 600 fartyg till och med november. Till statistiken kan läggas att de drivit in mångmiljonbelopp i obetalda löner å besättningars vägnar. Den största andelen är hänförlig till Trieste, där man de sista åren haft att göra med problem relaterat till kriget i Syrien, med bland annat fartyg och besättningar som har övergetts.

Francesco Di Fiore talar om vikten av direkta kontakter med manskap på fartygen. Han menar att italienska fackföreningar är för upptagna med ”politik”, interna frågor, där medlemmarnas frågor och problem ofta glöms bort.

– Som inspektör möter du människorna och deras problem ansikte mot ansikte. Vi försöker lösa konkreta problem och ser resultat. Vanligaste problemen är inne-



ITF-inspektörer i Genua, Katia Geissberger, sjökapten och Francesco Di Fiore, även förtroendeman i fackförbundet TIF-CISL.

stående löner, annat rör hälsa och sjukdom, även uteblivna personalavlösningar, berättar Di Fiore.

USA och Kina speciella problem

ITF:s inspektörer förhandlar om tecknande av minimiavtal för löner och villkor, krav som de flesta ägare och/eller befälhavare går med på. Amerikanska redare är särfall, de har ofta en avog inställning till fackförbund. Di Fiore som arbetar särskilt med förhållanden ombord i kryssningsfartyg, berättar exempelvis att världens stora kryssningsrederier har avtal med ITF, utom amerikanska Carnival Cruises, där trots allt ett avtal nu kan vara på gång.

En utmaning är kinesiska fartyg, där inspektörer serveras ”rätt” information för sinns skull, om de alls släpps ombord.

– Som inspektör behövs erfarenhet för att se och förstå om oegentligheter pågår. Det är ofta en balansgång. Vi vill ju nå resultat i de enskilda fallen, men hur de ska nås är inte alltid självklart – att gå fram hårt med strejkhott eller arrest.

Inspektörerna i olika länder samarbetar men kan ha olika åsikter om hur man bäst löser en fråga. En kollega i Frankrike har i enskilda fall krävt en snabb aktion så snart fartyget kommit till italiensk hamn. Men då Di Fiore själv haft tidigare erfarenhet av ägaren, räknar han med att tid och förhandling ger resultat. Långsiktighet i förfarandet och hänsyn till relationer och parter är en nödvändighet.

– Men att tala om för en befälhavare eller ägaren att då fartyget kommer till en nordeuropeisk hamn, så är man strängare. Det kan vara effektivt för att pressa honom

att gå med på våra krav, säger Di Fiore.

Di Fiore har specialiserat sig på kryssningsfartyg med de särskilda förhållanden ombord som skiljer dem från lastfartygen.

– Lönen är vanligen bra, det är rent och snyggt. Men att vara ute sex månader, ständigt leva nära hundratals medarbetare och passagerare leder ofta till många problem. Det är en ofta extremt stressad situation där det också förekommer över-sitteri och sexuella trakasserier, berättar Di Fiore.

Kunskapen bland anställda på kryssningsfartyg är ofta låg om vilka rättigheter de har, och regelbundet arrangerar Di Fiore kurser i skilda länder om vilka krav de kan ställa. Det gjordes i Egypten förra hösten och blir i Indien nu i vår.

Två gånger en man för att hävda sig

Katia Geissberger, som nu lär sig inspektorsyrket, har personliga tuffa uppfattningar från egna erfarenheter som kvinna ombord, förvärvade under många år till sjöss – ett arbete som hon samtidigt har älskat.

– Jag tror inte att Italien är redo för kvinnliga sjöbefäl ännu, säger Geissberger, som kan jämföra med annars utmärkta problemfria förhållanden hon upplevt på fartyg med manskap från många länder.

Att kritiken ska behöva gälla Italien är synd. Det är ett land hon älskar och har adopterat som sitt eget sedan hon började befälsutbildningen i Palermo i början av 90-talet.

– En kvinna måste vara två gånger en man för att hävda sig, som en kvinnlig

Fortsättning på sidan 22 ►

TRE STORA ITALIENSKA FACKFÖRBUND

FIT-CISL – Federazione Italiana Trasporti
– Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori.

FILT-CGIL – Federazione Italiana Lavoratori
Trasporti – Confederazione Generali Italiana
del Lavoro

UIL-TRASPORTI – Unione Italiana del
Lavoro-Trasporti

Legendarisk hamn

Italiens främsta hamn, Genua, har med moderna investeringar goda förutsättningar, men osäker global och italiensk ekonomi påverkar handel och sjötrafik.

En frisk bris blåser från havet, och en molnfront har parkerat jäms över bergen som sänker sig ner mot den smala liguriska kustremsan i Genua. Fartyg passerar förbi varandra i södra infarten av kanalen innanför vågbrytaren, Duca di Galliera.



Porto Antico, Genuas småbåtshamn, och till höger Il Acquario.

– Genua är Italiens främsta hamn, men den ekonomiska krisen i Italien nu gör sig märkbar i sjötrafiken, berättar Antonella Rossi från Genuas hamnmyndighet, som tagit med mig ut på en båtut i hamnen.

Två bogserbåtar drar och baxar runt ett nyss anlänt containerfartyg i läge mot terminalerna vid Calata Sanità. Svängrummet är begränsat. I dag tar hamnen regelbundet emot containerfartyg på 14 000 teu. För att skapa rum för kommande ultrastora containerfartyg, (18 000/22 000 teu), ska hamnloppen justeras. Utöver det finns även

planer för en ny vågbrytare, ett mångmiljardprojekt räknat bara för sig.

Genua är en gammal sjöfartsstad, och än idag är kopplingen mellan hamn och stad påtaglig. Hamnen är arbetsplats för 36 000 anställda och därtill hundratal underleverantörer i de många terminalbolagen. Investeringarna hittills har varit omfattande för att gradera upp och göra Genua till en konkurrenskraftig modern hamn med kapacitet att ta emot de största fartygen, hantera mycket gods och för att använda nyaste logistiktekniken.

Moderniserat hamnområde

Med hamnbåten lägger vi ut från den på romartiden anlagda äldsta hamnen, Porto Antico. Med den kände arkitekten Renzo Pianos ritningar till grund förvandlades området radikalt på 90-talet. Idag är här hamn för fritidsbåtar, de gamla kajerna är promenadstråk och plats för ett av Europas största havsakvarier samt ett fint sjöfartsmuseum. De långa lagerhusen för bomull har byggts om till köpcenter och restauranger. En bred piazza ansluter direkt mot gamla stadens gränder, folkliv, restauranger och butiker.

Den kommersiella hamnen, i direkt anslutning till den gamla, kom att utvecklas i perioder efter andra världskriget. Hela det nuvarande hamnområdet, från den östra hamnbukten, sträcker sig två mil västerut längs kusten till containerterminalen Pra-Voltri. Landåtervinning pågår för nya terminaler.

Genua är en multiservicehamn, med specialiserade terminaler för hantering av containrar, stål, skogsprodukter, fast

Fortsättning från sidan 21 ►

kollega säger till mig, berättar Geissberger.

Det dröjer länge innan hon bestämmer sig för att berätta om några av sina upplevelser som rör direkta sexuella trakasserier och bristande respekt för hennes kompetens och befattning. På ett av de senare italienska fartyg hon jobbade på som överstyrman, utsattes hon för en båtsmans upprepade antastanden. Geissberger fick ständigt vara beredd på mannens närmanden. Vid vad hon beskriver som ett regelrätt övergrepp vid ett tillfälle, lyckades hon slå sig fri. Den manlige befälhavaren förstod av allt att döma vad som pågick men blundade och svek på

så vis sitt ansvar som ledare. En mardröm.

Av fyra unga kvinnor i sin årskull var hon den enda som fullföljde utbildningen – och gick ut som kursetta. Men då hon sedan sökte arbete blev hon förbigången av manliga skolkamrater. Trots uppfyllt sjöpraktik nekades hon tjänst som tredje styrman, den normala ordningen. Skälet var att hon var kvinna, vilket arbetsgivaren sa utan att rodna, och krävde därför ytterligare sex månaders praktik av henne.

Geissberger såg inget annat val än att acceptera situationen för att kunna fullfölja yrkesvalet att bli sjökaptan. Med rötter i Schweiz är det ändå hav och vatten hon älskar mest av allt. Hon har sökt till

svenska färjerederier men fått avslag av språkskäl.

Åsikter om vad som är rätt och riktigt kommer starkt till uttryck då hon talar. För några år sedan skadade hon ryggen i arbetet och valde då att tills vidare lämna arbetet till sjöss. Till beslutet bidrog de dåliga upplevelserna som kvinna. Men snart därpå erbjöds hon jobb hos ITF som inspektör, ett arbete och en utmaning som passar henne.

Redan under utbildningen var Katia Geissberger med på ITF:s tidigare elevfartyg. I hamnstäder jorden runt arrangerades utställningar kring kampen mot focfartyg. Dåliga förhållanden på fartyg var en ögonöppnare för henne. **JHN**



Varvet Di Amico & Co bygger lyxyachter.



Inte mycket återstår av det bärgade kryssningsfartyget *Costa Concordia*.

och flytande bulk, petroleum med mera. Hamnens totala omsättning för 2015 blev 51 miljoner ton gods, med reservation för en senare slutavräkning. Det är en obetydlig minskning jämfört med 2014. Däremot har containerhandlingen ökat och uppgick till 2,2 miljoner teu 2015.

Antonella Rossi berättar om hamnens upphämningsområde, som först och främst är Milano och hela norra Italien. Även bra kommunikationer med Schweiz, södra Tyskland och Österrike gör Genua fördelaktig. Man ser sig även som strategiskt viktig för Fjärran östern- och Mellanösternhandeln. Från Suezkanalen är det nära en vecka kortare restid till Genua än till nordeuropeiska hamnar.

Staden är ett nav i kryssningstrafiken på Medelhavet och hemmahamn för MSC:s kryssningsfartyg. Färjor trafikar regelbundet Sicilien, Sardinien och flera andra destinationer runt hela Medelhavet. Ställningen som betydande färje- och kryssningshamn håller väl, antal passagerare har ökat till omkring 2,6 miljoner.

Gamla kolonier namnger kajerna

Vi går förbi längs hamnområdet Sampierdarena, vars kajer bär namn efter tidigare italienska kolonier i Libyen, Etiopien, Eritrea, Somalia. Terminaler och stapelområden med containrar följer i rad på varandra längs kajerna. Trafiken är inte livlig, men ändå ganska jämn. På väg till kaj lyser ett orange-målat fartyg från rederi Messina Lines upp i solen, en roro-färja från Grimaldi Lines glider förbi. För tillfället hänger de gula och röda kranarna sysslolösa hos terminalen Gruppo Spinelli. Vi vän-

der framför flygplatsen Cristoforo Colombo placerad mitt i hamnområdet och ställer nosen mot östra hamnområdet och Grazie.

Fincantieri har ett av sina större varv i Genua, men för nuvarande byggs inget nytt här. Lyxyachter är ett fartygssegment Italien är skickligt på. Di Amico & Co är ett varv med framtidstro som bygger för de superrika, yachter från 30 till 60 meter, och så kallade megayachter, från 60 meter. I en av dockorna vilar ett smäckert och fartigt skrov färdigt att målas som det ser ut, ett större ligger vid kaj. Medelhavets hamnar är enligt Di Amico & Co:s reklam de yachtätaste i världen.

Företaget Ente Bacini, arbetar med fartygsreparationer, ombyggnationer

med mera. Här möter en spöklik syn då vi närmar oss. Namnet *Costa Concordia* syns ännu på långsidan av ett härjat och rostangripet skrov nästan utan överdel. Nedmontering pågår för fullt av det en gång ståtliga kryssningsfartyget som sjösattes 2005 just här i Genua, och som tragiskt havererade 2012 söderut på Italiens kust. Fartygsnosen sticker ut från flytkropparna som håller skrovet upprätt i vattnet.

Sent på eftermiddagen lyser det överallt i hamnen och på kryssningsterminalen har ett av MSC:s fartyg lagt till. Intill Sjöfartsmuséet landar små fiskebåtar sina laster eller säljer direkt i ett stånd på kajen.

JOHAN HENRIK NILSON



Fiskebåtskajen i Porto Antico.

TERRORRISK I MEDELHAVET

Fartygstrafik i Medelhavet utgör en potentiell måltavla för terrorattacker. IS nämns som en högst tänkbar aktör för terrorhandlingar. Med hänsyn till den spända terror-situationen i västvärlden finns anledning för rederier att skärpa uppmärksamheten vid trafik i närheten av IS-dominerade landområden. TEXT JOHAN ERICHS MERAMEDIA

MEDELHAVET NOVEMBER 2015

Medelhavet har under flera århundraden varit förskonade från piratverksamhet. Annan kriminell verksamhet med beväpnade attacker och politisk gisslantagning har dock förekommit. Genom terroristorganisationen IS närvaro i landområden kring Medelhavet ökar risken för attacker mot fartygstrafiken i dessa områden.

Piratverksamhet och den terrorverksamhet som IS bedriver är dock två helt olika företeelser.

Den ena handlar om att för kriminella grupperingar uppnå ett ekonomiskt mål genom att stjäla egendom eller tvinga fram en lösensumma genom kidnappning av framförallt besättningsmedlemmar. Terrorismen som den bedrivs av IS har politiska och religiösa syften och skulle vid en attack inriktas på att destruera ett skepp och att skada eller döda besättningen och eventuella passagerare.

– IS har idag inget större intresse av att bedriva piratverksamhet i syfte att skaffa intäkter, eftersom IS är en organisation som säkrat sig en rad intäktskällor. Renodlad piratverksamhet har inte någon större mening för dem intäktsmässigt, menar Hans Tino Hansen, verkställande direktör i marina säkerhetsoperatören Risk Intelligence med huvudsäte i Danmark.

Exponering

Vill IS starta någon form av kriminell verksamhet i Medelhavet har organisationen tillgång till fartyg i de kustområden de kontrollerar i Libyen.

För en terrorbaserad organisation är exponeringsvärdet och den allmänna oro som kan bli konsekvensen av en genomförd aktion, inslag som är starkt styrande vid val av objekt och tidpunkt för en terroraktion.

– Lyckas IS angripa ett maritimt mål vill det givetvis skapa en enorm uppmärk-

samhet. Men en sådan operation skulle sannolikt kräva en helt annan organisation och förberedelse jämfört med vad som krävs vid en landbaserad terrorattack. Utan att göra någon jämförelse i övrigt så måste man fråga sig om det inte är mer operativt överkomligt att utföra en attack som den nyligen i Paris för att åstadkomma betydligt större skadeverkan och uppnå större publicitet, säger Hans Tino Hansen.

IS har förekommit i spekulationerna i samband med att det riktats hot mot lyxyachter som seglar i Medelhavet.

– Det står klart att om IS kan spåra och tillfångata en person som har ett starkt politiskt eller kändisvärde på ett kryssningsfartyg eller en lyxyacht, så har detta sannolikt en stor effekt och leder till stor medial uppmärksamhet. Vid en sådan aktion i IS namn skulle organisationen säkert inte dra sig för att genomföra spektakulära inslag, som vi tidigare sett på de makabra videoupptagningar som spritts via olika medier.

Kryssning

– Men än en gång, frågan är hur högt IS prioriterar en sådan aktivitet. Förmodligen finns det andra operationer som de anser lättare att genomföra, menar Hans Tino Hansen.

De stora måltavlorna, om IS bestämmer sig för att försöka genomföra en opera-



Terrororganisationer likt IS, som genom sitt propagandarbete vill nå så stor exponering som möjligt, kan ha för avsikt att planera spektakulära dåd mot sjöfarten. Stora kryssningsfartyg skulle kunna vara ett mål i så fall. Foto Göteborgs hamn.

tion till sjöss, är sannolikt kryssningsfartygen och därefter lyxjachter.

På passagerarskepp ökar möjligheten att genomföra spektakulära våldsdåd, vilket visat sig ha viss betydelse i den ambition som terrororganisationer har när det gäller att väcka uppmärksamhet genom vidrig och förnedrande behandling av de fångar och den gisslan de tagit till fånga.

– Kryssningsfartygen är dock generellt väl förberedda för att förhindra en terrorattack efter det att det under de senaste 40 åren då och då förekommit terrorattacker mot just dessa fartyg.

Enligt Hans Tino Hansen löper inte handelsfartyg någon större risk att utsätts för attacker, förutsatt att man undviker vissa områden och hamnar.

– Libyen och vissa hamnar där är inte en säker plats. Men de handelsfartyg som anlöper libyska hamnar löper sannolikt idag större risk att bli angripna av libyskt luftvapen än av en terrororganisation.

Just IS etablering i Libyens kuststräcka med kontroll över Sirte och enligt oberoende uppgifter även vissa delar av huvudstaden Tripoli, ses som ett skäl för

maritima aktörer att skärpa sin beredskap. Men i sammanhanget bör nämnas att IS, genom sitt erkänt skickliga propagandarbete också medvetet ryktesvägen, kan bidra till att föda spekulationer om maritima terrorattacker i syfte att väcka skräck, oro och instabilitet.

Attraktivt mål

Ett attraktivt mål för terrororganisationen IS kan vara Suez-kanalen. Den återinvigdes under sensommaren och har ett starkt symbolvärde både säkerhets- och handelspolitiskt. Kanalen har tidigare varit föremål för planerade terroraktiviteter bland annat från förmodade al Qaidamedlemmar. I samband med nyöppningen av kanalen har egyptiska myndigheter låtit installera kameraövervakning längs hela kanalen för att i tid upptäcka förberedelser för terroraktiviteter.

– Risken för angrepp finns definitivt, och IS är den aktör som idag misstänks ligga närmast till hands för att försöka utföra en sådan terrorhandling.

SB: Hur långt kan sjöfarten planera för att vara väl rustade för att värja sig mot en terrorattack?

– Genom att hela tiden vara förberedd och noga följa de underrättelserapporter som sammanställs av privata aktörer som vår egen, men även följa myndigheternas riskbedömningar och utifrån detta tillsammans med egen information göra en riskvärdering. Det gäller också att vara uppmärksam på IS aktiviteter och de militära aktiviteter som förekommer i Medelhavsområdet, eftersom det är ett scenario som snabbt kan ändra sig, avslutar Hans Tino Hansen.

Följer utvecklingen

MSC Cruises bedriver kryssningsverksamhet i bland annat Medelhavet och besöker hamnar i Egypten och Tunisien.

– Vi har för vana att inte kommentera spekulationer kring säkerhet i de hav och i de hamnar eller platser vi besöker. Från svensk sida stödjer vi oss i vårt beslut om säkerhetsrisken, beträffande våra router och hamnanlöp, bland annat på UD:s reseinformation. Säkerheten för våra kunder och anställda är det som vi sätter främst i alla lägen, något annat vore konstigt, förklarar Claes Tamm, vd för MSC Cruises i Norden. **J E**



STCW-kurser mitt i Stockholm city

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

Sjöskolan är kvalitetscertifierade sedan 2001

sjoskolan[®]
PÅ BECKHOLMEN

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

Proaktivitet sparar pengar och liv

I november genomfördes den första simulatorkörningen med proaktiv ruttplanering i samarbete med fem simulatorcenter i Europa.

TEXT CLAES HINDENFELT / FRILANSARNA

GÖTEBORG JANUARI 2016

Även om mycket data återstår att analysera, liksom deltagarnas subjektiva upplevelser, är intrycket att planeringen var bättre, marginalerna större och att åtgärder vidtogs för att anpassa resan efter de planerade rutterna.

En slutsats från SSPA:s del i utvärderingen är att nyttan av STM (Sea Traffic Management) överstiger kostnaden enbart genom minskade risker för kollisioner eller grundstötning på grund av mänskliga faktorn.

Mycket realistiskt

På Chalmers Lindholmen och Sjöfartsverket i Göteborg körde 20 personer. Totalt var 13 fartyg involverade, med deltagare från Centro Jovellanos i Gijon, Fraunhofer Center i Hamburg och Aboa Mare i Åbo, i körningen från syd Stora Bältbron norrut förbi Hatter Barn och ut i Kattegatt. En av de som körde var Lars Sahlén, 60 år, som efter examen från Lindholmen 2003 tog en ny yrkesbana efter många år på Volvo. Han har i huvudsak seglat andre styrman, med in hopp som överstyrman och befälhavare på mindre fartyg, och tycker att simulatorkörningen var som en dag på jobbet, väldigt realistiska förhållanden och full kontroll på respektive bryggor. Det hade lika gärna kunnat vara skarpt läge med lugn radiotrafik, förnuftiga frågor och manövrar vid möten och passeringar.

– Skillnaden var främst att vi kunde se de andras planering och slapp gissa vad de hade för planer. Marginalerna mellan fartygen var också större, det kändes som om att det var lite mer ordning på trafiken och generellt mindre radiotrafik. STM är sannolikt något för framtiden med en bättre styrning av trafiken kompletterat

med en landbaserad ledningscentral som även kan styra upp avarter i farlederna, säger Lars Sahlén.

Trafiksituationen avgör alltid

Sjökapten Anders Leimalm, pensionär sedan några år med drygt 50 års erfarenhet, varav 40 år som befäl, ser proaktiv ruttplanering som en tilläggsfunktion att ta fram när den behövs, och som redan används av rederier sedan många år. Han har deltagit i de flesta simulatorkörningar sedan 2013, bland annat för att se vad som händer i yrket, träffa folk och dela med sig av sina erfarenheter.

– I tveksamma fall kan ruttplanering ha en funktion och även vara bra för nyblivna befäl som kör i ett område för första gången. Men hur man ska passera eller mötas avgörs alltid av trafiksituationen. Här i Stora bält är det ganska enkelt, går någon på samma kurs som en själv och jag ser i AIS:en att han är på väg till London vet jag att han ska upp till Skagen, då är det inte så mycket att välja på, precis som med en riktigt stor båt med 17 meters djupgående, då finns det bara ett alternativ, säger Anders Leimalm.

IMO ett trögt organ

Under sina tio år i Mitsui OSK Line, som befäl på tankar över 300 000 ton, var ruttplanering med alla waypoints en rutin som gjordes under lastningen utifrån beräknad ankomst och som skickades till rederiet innan avgång.

– Ruttplanering är således inget nytt, fartygen kostar cirka en miljard, lasten lika mycket, och då vill man ha marginaler. Kan man se att en ankomst eller passage genom till exempel Singapore Strait inte är optimal kan man dra ner farten flera dygn tidigare för att anpassa resan och samtidigt spara drivmedel. Men detta kommer säkert att spridas, för alla vill spara pengar. Kan man övertyga redarna om det kommer det att gå väldigt snabbt, väljer man säkerhet tar det längre tid, och ska IMO vara med blir det något för kommande generationer, säger Anders Leimalm.

Kan spara liv

Enligt SSPA:s utvärdering finns det både pengar och liv att spara på STM enbart i



Anders Leimalm, pensionerad sjökapten med 40 års befälserfarenhet, har deltagit i simulatorkörningar sedan 2013.

den delen av fartygsolyckor som orsakas av den mänskliga faktorn. Trots att dessa olyckstyper bara utgör 11 procent av alla fartygsolyckor uppskattas besparingen till 1,35 miljarder kronor per år, vilket SSPA anser berättiga införandet av riskreducerande proaktiv ruttplanering. En ytterligare anledning till ruttplanering är att allt mer utrymme upptas av bland annat oljeriggar och vindkraftparker. Det minskar utrymme för handelssjöfarten, vilket förtätar trafiken, med ökade krav på samordning och anpassning.

Fler länder inblandade

MonaLisa-projektet går vidare med att i första hand ansluta fler simulatorcenter. På tur står Sikkerhetscentret i Rörvik i Norge, Warsash Maritime Academy i Southampton, Maritiem Instituut Willem Barentsz i Holland samt Maritime College i Flensburg. Samtidigt pågår arbetet med landcentraler som ska hantera och i viss mån styra trafikflödet i trånga passager vid högtrafik, samt inte minst integreringen av hamnar, lots, stuveri med mera för att optimera fartygstrafiken.

Från 2017 och ett år framöver är förhoppningen att kunna testa och utvärdera STM-systemet med 300 fartyg och tio hamnar i Europa inom två speciella testområden. **CH**

Uttröttade bryggbefäl fortsatt säkerhetsrisk

Fatigue, uttröttad vaktpersonal, fortsätter att vara säkerhetsrisk nummer ett i sjöfarten. Det fastslog brittiska haverikommissionen MAIB i december vid ett möte med Nautilus International. Chefsinspektör Steve Clinch sa att alltför lite hänt

sedan de publicerade en studie i ämnet för mer än 10 år sedan. Ännu jobbar bryggbefäl enligt 6/6-timmarsscheman långa perioder. Clinch kallade sådana fartyg för "styrda missiler". (TELEGRAPH)

Sjöfartens roll för CO₂-utsläpp

På klimatmötet i Paris i slutet av förra året diskuterades intensivt om sjöfartens roll för utsläpp av klimatpåverkande gaser, främst koldioxid.

Redarrepresentanter påpekade att sjöfartens andel av globala utsläpp minskat från 2,8 till 2,2 procent mellan 2007 och 2012. Sjöfartens koldioxidutsläpp har minskat med drygt 10 procent under samma tid, och nya IMO-regler kommer att göra framtidens fartyg minst 30 procent effektivare i bränslebesparing.

Andra hävdade dock att sjöfarten liksom flyget måste pressas till ytterligare förbättringar. Miljögrupper betecknade transportbranschernas utsläpp som "elefanten i rummet" under klimatmötet. (TELEGRAPH)

IS gör Libyen till högrisk

Terrororganisationen IS, eller Daesh på arabiska, utgör ett starkt hot mot sjöfarten i Libyen. Det gäller särskilt hamnarna i Ras Lanuf, As Sidra och Zueitina, som attackerats av IS strax efter årsskiftet.

Rapporten kommer från säkerhetskonsulten Dryad Maritime i Storbritannien. De skriver: "Alla rederier som vill gå på Libyen bör först inhämta en grundlig riskanalys för att bedöma hoten mot deras besättningar och fartyg."

Under trettonhelgen angrep IS oljeterminalerna i As Sidra och Ras Lanuf med raketer, varvid 18 personer dödades och mer än 50 sårades. Ett par dagar senare angreps Zueitina. Någon vecka senare stängdes de tre angräpnade hamnarna för all lastning och lossning. (LLOYD'S LIST)

Böter för död kollega

I augusti 2011 var en brittisk fiskebåt kopplad till en pipeline. Teknische chefen ombads av befälhavaren, som också var ägare, att pumpa ut vatten i bogtrustorutrymmet manuellt, eftersom pumpsystemen inte fungerade. Teknische chefen och en annan besättningsman svimmade under proceduren och hämtades till sjukhus, där teknische chefen avled på grund av gasförgiftning. Kustbevakningens utredare Bill Bennett konstaterar att en sådan olycka inte borde inträffa.

– Riskerna med att köra en bensinmotor i ett slutet utrymme är välkända, påpekar han.

Redaren/befälhavaren dömdes till 20 000 pund (247 000 kronor) i böter.

En annan fiskebåtsägare dömdes till fyra månaders fängelse för grova brott mot säkerhetsbestämmelserna, vilket upptäcktes av ett fiskeskyddsteam som bordade båten.

(TELEGRAPH)

Dålig sjöarbetsmiljö

Sjömän har allvarliga lungproblem i mer än dubbelt så stor utsträckning som andra. Det framgår av en studie från Imperial College London, som publicerades i december i fjol.

I studien används beteckningen COPD som ett samlingsnamn för bland annat kronisk bronkit och emfysem. Generellt betyder det försämrade lungkapacitet med bland ökad andfåddhet och hosta. Problemen anses bidra till för tidig död för 25 000 personer om året enbart i Storbritannien.

Sjömän exponeras för både avgaser och direktkontakt med bränslen i större utsträckning än andra yrkesgrupper. Inte ens kolgruvearbetare drabbas lika ofta som sjömän av COPD.

Många som deltagit i studien har drabbats innan gränsvärden skärptes och avgasrening infördes, men de ansvariga understryker att mer måste göras för att minska arbetsmiljöriskerna till sjöss. (TELEGRAPH)

Risk för svart vapenmarknad

Den minskade piratverksamheten utanför Afrikas östkust är glädjande. Men den därmed minskade efterfrågan på privata vaktbolag ger upphov till en fråga: Var hamnar de i många fall sofistikerade vapen, som inte längre behövs i denna verksamhet? Minst 70 vaktbolag har upphört med sin verksamhet.

Det är säkerhetsföretaget ESC Global Security som slagit larm om problemet och begärt ökad flaggstatskontroll av vaktbolagen. Enbart i Indiska oceanen beräknas det finnas flytande vapenförråd med 15 000 vapen och fyra miljoner ammunitionsenheter, och denna marknad är tämligen oreglerad. (TELEGRAPH)

Twist om fartygsstabilitet

EU-kommissionen utmanar varvsindustrin i försök att förbättra stabiliteten i ropax- och kryssningsfartyg. Frågan om stabilitetens betydelse för sjösäkerheten har aktualiserats av *Costa Concordias* och *Norman Atlantics* haverier.

Forskningsresultat pekar på att nämnda fartygstyper, särskilt ropax, behöver förbättrad design för att minska haveririskerna vid vatteninträngning. Men varvsindustrin och flera tunga regeringar inom EU invänder att dessa förbättringar blir för dyra.

De föreslagna förbättringarna mäts i ett "R index", där R står för "required sub-division". Problemet anses vara de många öppna ytorna under däck på passagerarfartygen. EU-kommissionen vill föra upp frågan i IMO i år, men det bedöms som problematiskt att EU:s medlemsländer inte är eniga. Framför allt anses den tyska varvslobbyn vara mycket stark. (TELEGRAPH)

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

Vecka	Pris
1-16	3 500 kr
17-49	2 000 kr
50-52	3 500 kr



TORREVIEJA, SPANIEN

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

Vecka	Övervåning	Undervåning
1-15	2 500 kr	2 200 kr
16-40	4 000 kr	3 500 kr
41-52	2 500 kr	2 200 kr



IDRE

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

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

För bokning och upplysningar om fritidshusen och övernattningslägenheten i Stockholm, skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningsdatum 15/9.



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

	Rabatt	Ej rabatt
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.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller använd blanketten på sidan 35.

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 längst upp på denna sida.) Sådan post läses samma dag eller nästkommande vardag och vidarebefordras till berörd handläggare.

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@sjobefal.se och meddela detta! Medlemmar som anmält e-postadressen till medlemsregistret får det automatiskt. Sådan anmälan görs också via mejl till sbf@sjobefal.se eller på telefon 08-518 356 00.

Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Verkställande direktör

Mats Jäderland

08-518 356 10, 072-566 65 13

Sjöbefälsföreningen – O

Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss – 08-518 356 25
Mats Johansson – 08-518 356 40
Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30

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

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95
Margaretha Norling – 08-518 356 90
Caroline Sjöblom – 08-518 356 97

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65
Mariette Grankull – 08-518 356 70
Sherly Joseph – 08-518 356 75
Elaine Estrela Lokka – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.
Telefon 08-518 356 00
E-post sbf@sjobefal.se
Internetadress
www.sjobefalsforeningen.se
Bankgiro 332-1478
Expeditionstid 8.00–16.10

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3
411 36 Göteborg
Telefon 031-12 80 50

Wavelink Försäkringsförmedlare

– www.wavelink.se
Christer Carlsson – 0761-45 54 00
Jenica Rhodes – 0761-45 00 99
Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Strängare utsläppskontroll

Hamnstatskontrollen bör få ökade befogenheter mot fartyg som inte uppfyller miljökraV. Det kravet framfördes i november 2015 vid en konferens med Internationella bunkerindustrin (Ibia). Vice ordförande Robin Meech ansåg att IMO ska förbjuda fartyg att ha bränsle som inte överensstämmer med reglerna i Marpol. Därmed kan man uppnå effektivare kontroll, när regler om högst 0,05 procent svavelhalt träder i kraft 2020 eller 2025.

Enligt Michael Green på Intertek Shipcare har bränslekvaliteten förbättrats signifikant sedan svavelreglerna skärptes för ett år sedan. (TELEGRAPH)

Okunnighet om STCW

Okunnigheten om certifikatskraven efter årsskiftet 2016/2017 är utbredd bland brittiskt sjöfolk. Det konstaterar bland annat Clyde Marine Training, den största organisationen av sjömäns fortbildning. 46 procent av de tillfrågade var osäkra om vilka kurser de behövde komplettera. 37 procent visste inte från vilket datum kompletteringskurserna är obligatoriska.

Enligt STCW Manila ska alla obligatoriska kurser i brandskydd och sjöräddning kompletteras eller uppdateras inom en femårsperiod.

Clyde Marine Training befarar att många sjömän kommer att vänta till sista minuten med att gå de kurser de behöver för att behålla sin behörighet. (TELEGRAPH)

Förсенad räddning

Tre man av besättningen på fem omkom i november 2014, när fiskebåten *Ocean Way* sjönk i hög sjö utanför Englands nordostkust. Enligt haverikommissionen MAIB berodde olyckan på brister i fribordet, och fartygets stabilitet hade inte testats på 10 år.

Men dödsfallen hade ändå kunnat undvikas, om det inte hade uppkommit brister i räddningsarbetet. Sökandet försenades av att räddningscentralen vid Humbers flodmynning hade ett föråldrat datasystem som inte kunde avläsa informationen från *Ocean Ways* AIS. Epirb-tekniken användes inte fullt ut. MAIB rekommenderar kustbevakningen att se till att alla brittiska fiskebåtar har Epirb med satellitbaserad positionsbestämning. (TELEGRAPH)

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

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

Sjökaptenring



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

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

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

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

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

Sjöingenjörarring och sjökaptenring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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

Propellersmycke

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



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

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

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

A P MÖLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

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

FLOATEL ENDURANCE

Micael Larsson
e-post sbfendurance@gmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Anders Uller
e-post sbfsuperior@gmail.com

FLOATEL VICTORY

Patrik Sundquist
e-post sbfvictory@gmail.com

FÄRJEREDIET/TRAFIKVERKET

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

GOTA NETSS

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSEBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

Sandro Chiesi, tel 031-360 12 04, 0707-67 14 53
e-post Alessandro.chiesi.nautica@stendline.com
sandrochiesi@hotmail.com

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

Hjälp oss att rädda dig.

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



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag		
Namn		
Avdelning		
Gatuadress		
Postnr	Ort	Land
E-post		

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm
Telefon 08-518 356 50
E-post accounting@sjobefal.se Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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 MEDLEMSKAP

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 MEDLEMSKAP

– 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.

STUDERANDEMEDLEMSKAP

– 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. Ingen medlemsavgift erläggs.

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-518 356 00

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Inbetalningskort

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namn-teckning



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

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



Svart ryggsäck

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



Svart mössa

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

Svart Keps

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

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