

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR2 MARS 2014 ÅRGÅNG 3



TURBULENT SITUATION
inom färjerederier

ARBETSMILJÖN I MASKINUTRYMMENA
ska regleras i Solas

NUCLEAR POWER
a controversial fuel

31-ÅRIGT KOLLEKTIVAVTAL

LÖSNING PÅ PROBLEMET MED SJÖMÄN SOM JOBBAR UNDER TREDJELANDSFLAGG



Utlandsjobb tryggas genom kollektivavtal

MARS

En av Sjöbefälsföreningens viktigaste opinionsfrågor på senare tid verkar nu få sin lösning. Det handlar om våra medlemmars möjligheter att få jobb på fartyg som är registrerat i ett land utanför EU. Tidigare var en lagstiftning på gång, som krävde av den utländske redaren att denne skulle skatteregistrera sig i Sverige och börja betala svenska socialavgifter, när rederiet hade svenskar ombord på fartyg flaggade utanför EU.

anställda. När den svenska staten skulle överföra konventionen till lagstiftning drog regeringen slutsatsen att ett likställt socialförsäkringsskydd för land och sjö bara kan uppnås om socialavgifter tas ut vid arbete på icke EU-flaggade fartyg på samma sätt som sker för landanställda (de EU-flaggade fartygen är omhändertagna av gemenskapsrätten). En lagstiftning med detta innehåll var planerad till augusti förra året. Från Sjöbefälsföreningens sida protesterade vi, tillsammans med övriga arbetsmarknadsorganisationer,

ka kostnadskomponenter har regeringen nu i en skrivelse presenterat sin lösning på problemet: vårt internationaliseringsavtal!

Internationaliseringsavtalet är ett övergripande avtal, som vi träffade redan 1983, och det handlar om anställningsvillkoren när ett svenskt rederi överför svenskregistrerade fartyg till utländsk flagg. Även om huvudregeln är sjöfart under svensk flagg är ju utflaggning ett faktum, och de detaljerade anställningsvillkoren anges då i utlandsavtal som anknyter till internationaliseringsavtalet och som träffas för varje rederi för sig. Utlandsavtalen är i sin tur kopplade till den s k 183-dagarsregeln i skattelagstiftningen. Det innebär att utlandsavtalens löner är nettolöner. När det gäller socialförsäkringsskyddet anger utlandsavtalen att ett försäkringspaket ska tecknas av arbetsgivaren som motsvarar skyddet som ges vid arbete under svensk flagg.

Mycket glädjande skriver nu regeringen att det finns ingen anledning att införa en lagstiftning som skulle innebära att sjömän erhåller dubbla förmåner, alltså både det lagstiftade socialförsäkringsskyddet och dessutom internationaliserings-/utlandsavtalens försäkringspaket. Våra avtal ges företräde, och någon lagstiftning kommer inte att införas i de fall anställningen täcks av internationaliseringsavtalet. Regeringen fortsätter dock arbetet med att finna en lösning för att säkra socialförsäkringsskyddet för de sjömän som inte omfattas av internationaliseringsavtalet och som tjänstgör på tredjelandsfartyg.

När det visar sig att kollektivavtal från 1983 kan lösa dagsaktuella frågor, framgår det verkligen tydligt att den svenska modellen med fristående arbetsmarknadsparter, som reglerar arbetsmarknaden med sina avtal, är långsiktigt hållbar.

MYCKET GLÄDJANDE SKRIVER NU REGERINGEN ATT DET FINNS INGEN ANLEDNING ATT INFÖRA EN LAGSTIFTNING SOM SKULLE INNEBÄRA ATT SJÖMÄN ERHÅLLER DUBBLA FÖRMÅNER. VÅRA AVTAL GES FÖRETRÄDE, OCH NÅGON LAGSTIFTNING KOMMER INTE ATT INFÖRAS.

Om en sådan lag hade trätt i kraft skulle denna utländska arbetsmarknad helt enkelt försvunnit för våra medlemmar.

Återigen har dock kollektivavtalet trätt fram som det bästa alternativet för regleringar på arbetsmarknaden, och allting tyder nu på att jobben är räddade. Att det kollektivavtal som ordnade upp situationen har ett och annat år på nacken, närmare bestämt 31 stycken, gör inte saken sämre.

Upprinnelsen till att våra medlemmar verkade bli avskärmade från jobb på fartyg utanför EU var att ILO:s sjöarbetskonvention MLC kräver att sjömän ska ges samma socialförsäkringsskydd som land-

mot att lagstiftningen skulle ta bort jobb-tillfällen för våra medlemmar. Vi framhöll även att lagstiftning överhuvud taget är att likna vid ett fartyg som inte lämpar sig för navigation mellan Scylla och Charybdis, vilket faktiskt krävs för att skapa välavvägda regler för sjöarbetsmarknaden.

Våra invändningar ledde i och för sig till att den planerade lagstiftningen inte infördes i augusti förra året, men alltsedan dess har vi haft bilan över våra huvuden. Skulle regeringen kunna hitta en medicin som botar sjukdomen utan att patienten avlider av biverkningarna? Efter omfattande diskussioner med oss och avancerade analyser av socialförsäkringsskyddets oli-

16



sjöbefälen Nr 2

- 05 Yttrandefrihet på arbetsplatsen
Stig Gustafsson utreder balansgången lojalitet/meddelarfrihet
- 06 Befäl fällda för fylleri och ouppmärksamhet
0,4 promille räckte för grovt sjöfylleri
- 08 Stena Line aviserar nedskärningar
Hårda förhandlingar förs upp på central nivå
- 10 Hårdnande hamnkonkurrens i Göteborg
Nya privata ägare kämpar mot en krympande marknad
- 11 Forskningsatsning följs upp
Lighthouse 2.0 kopplas även till nollvision för miljöpåverkan
- 12 Maskinutformningen in i regelverket
Designen av maskinutrymmena bör komma med i Solas
- 14 Nytt drivmedel till sjöss: kärnkraft?!
Delade meningar om fjärde generationens kärnkraftreaktorer
- 16 Bilder av sjömän bildar utställning
Fotografen Stefan F Lindberg ställer ut på Arbetets museum
- 18 Nordiska fototävlingen för sjöfolk 2013
Några av de bästa bilderna presenteras
- 20 Temperaturhöjning skapar ny farled
Nordostpassagen ny väg från Nordeuropa till Stilla havet
- 21 Svensk forskare utlånad till Tasmanien
Margareta Lützhöft ska bygga upp en ny forskarmljö
- 22 Gisslanaffär utreds inte vidare
Danska folketinget ignorerade förslag om granskning
- 24 Gymnasieutbildning till sjöss
På *Gladan* kan en ny sjöbefälskarriär grundläggas

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 3 Utgivningsdag 18 mars 2014

Ansvarig utgivare Martin Lindeblad
Redaktör Benkt Lundgren, 08-598 99 121, 0705-31 72 96
Layout Trydells Tryckeri AB
Adress Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Västmannagatan 4
Telefon 08-598 99 085 vx
Telefax 08-651 08 48
E-post sjobefalen@ledarna.se
Bankgiro 332-1478
ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2014

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

Framsidesbild "Förberedelse för ankomst till Aberdeen", bidrag till Nordiska fototävlingen för sjöfolk 2013. Foto Daniel Möllerström, matros Brage Viking. Mittenbilden i spalten här till vänster är en prisbelönt bild från tävlingen, tagen av Jörgen Språng.

TS-kontrollerad upplaga 8 600 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

MANUSSTOPP 2014

Nr 3 – 8/4 **Nr 4** – 20/5 **Nr 5** – 19/8

Nr 6 – 23/9 **Nr 7** – 21/10 **Nr 8** – 25/11



18



24



Gotlandsbolaget säger upp tio

Förhandlingarna mellan Destination Gotland och SBF avbröts plötsligt i början av februari. Efter att parterna förhandlat om att ersätta hittillsvarande lokala avtal med ett 2:3-system meddelade arbetsgivaren att dessa förhandlingar skulle avbrytas. I stället ska ett rent färjeavtal implementeras i rederiet. Det innebär i grunden ett 1:1-avtal och därutöver semester och lätthelgdagar. Arbetade lätthelgdagar och all form av merarbete (stoppörm, jour etc.) ska enligt kollektivavtalet i första hand ersättas med ledig tid.

”Denna plötsliga vändning från rederiet som sker i avsaknad av en omdömesgill konsekvensanalys måste av var och en med någorlunda god inblick i färjesjöfart betraktas som utomordentligt obetänksam och sorglig för samtliga inblandade”, skrev SBF:s ombudsman Lennart Runnegård Jonsson i ett brev till SBF:s medlemmar i rederiet.

Vid den senaste centrala förhandlingen konstaterades att den nya ombordorganisationen medför en arbetsbrist på 15 befäls-tjänster. 10 befäl har varslats om uppsägning, och efter årets högsåsong tänker rederiet förhandla om resterande fem tjänster.

SBF och Seko stämmer TT-Line

De uppsagda i rederiet TT-Line ska återfå sina anställningar, och rederiet ska betala var och en av dem 120 000 kronor i skadestånd. Det kräver SBF och Seko Sjöfolk i en gemensam stämningansökan till Arbetsdomstolen.

Bakgrunden till uppsägningarna är att *Nils Dacke* övergick till att trafikera Swinouscje i stället för Travemünde, sedan det tyska moderbolaget sagt upp avtalet med svenska TT-Line. Ett 70-tal ombordanställda sades upp, varav 22 SBF-medlemmar, och ersattes med anställda på polska avtal. SBF och Seko anser att det handlar om övertagande av verksamhet, varför uppsägningarna är ogiltiga.

Dag-, kost- och traktamentsersättningar

Kostersättning	134 kr/dag
Resa hel dag	928 kr/dag
Resa logi	455 kr/dag
Resa kost	477 kr/dag
Kort resa under 8 timmar	134 kr

Skatteverket har även beslutat om det skattepliktiga värdet av fri kost ombord under 2014. Dessa siffror samt konsekvenserna för beräkning av det sk fria vivret står på SBF:s hemsida www.sjobefalsforeningen.se – Avtal & Löner.

Kansliet tillfälligt flyttat

Sjöbefälsföreningens kansli har under återstoden av 2014 flyttats. Den nya besöksadressen är Västmannagatan 4, Stockholm. Postadress, e-postadress, telefon- och telefaxnummer är oförändrade.

Sjömansservice-rapport förverkligas inte

Den rapport som ett internt projekt inom Sjöfartsverket, ”Framtidens sjömansservice”, lade fram i januari och som refererades i förra SB kommer inte att leda till några åtgärder. Rapporten lades inte ens fram till Sjöfartsverkets styrelsemöte den 25 februari, trots att den redan var offentlig.

Att lägga ner några fasta stationer i Sverige är därmed inte aktuellt. Vad gäller den enda kvarvarande utländska stationen, den i Antwerpen, får enheten Sjömansservice själv utreda hur man ska tillgodose behovet hos de sjömän som besöker hamnen. Även för verksamheter som filmtjänsten, fototävlingen och idrottstävlingarna får enheten själv utvärdera dessa. Någon detaljstyrning från verksledningen blir det inte.

Kurs för intendenturbefäl 23/4

Den 23 april kan de SBF-medlemmar som är intendenturbefäl gå kursen ”Chefen som coach” på Quality Hotel Luleå. Kursen är kostnadsfri, och SBF betalar resa och eventuell nödvändig övernattning. Ett antal platser har reserverats, och det är ”först till kvarn...” som gäller. Mer information finns på föreningens hemsida www.sjobefalsforeningen.se.

Dokumentärfilm om sjömän

Folke Rydén Production arbetar med en internationell dokumentärfilm om sjöfarten i Östersjön. En viktig del är människorna ombord, och en fråga som tas upp är hur hälsan påverkas av att jobba till sjöss. Därför genomför produktionsbolaget en enkät om sjömän och hälsa. De är tacksamma om så många som möjligt av SBF:s medlemmar tar sig tid att svara på frågorna i enkäten, som finns på föreningens hemsida www.sjobefalsforeningen.se.

Medlemsmöten

I maj hålls medlemsmöten följande tider och platser:

STOCKHOLM
måndagen den 12 maj kl 16.00
Lokal meddelas senare

KALMAR
tisdagen den 13 maj kl 16.00
Lokal meddelas senare

HELSINGBORG
onsdagen den 14 maj kl 16.00
Lokal meddelas senare

GÖTEBORG
torsdagen den 15 maj kl 16.00
Lokal meddelas senare

Föreningen bjuder på middag efter mötena, anmäl intresse till kansliet helst två veckor innan. För dagordning se föreningens hemsida före mötet.

Yttrandefrihet – var går gränsen?

Kan jag som anställd slå larm till journalister om missförhållanden på arbetsplatsen? Många ställer sig nog någon gång den frågan. Men var går gränsen, när det gäller rätten för en anställd att framföra kritik av det företag där hon är anställd? TEXT STIG GUSTAFSSON

STOCKHOLM FEBRUARI 2014

Sjöfartsverket har nyligen i samband med uppsägningar träffat avtal med flera anställda om att de inte får ”misskreditera” myndigheten. Ett sådant avtal strider mot den grundlagsfästa meddelarfriheten, som innebär att alla offentligtanställda har rätt att vända sig till medier utan att riskera repressalier. Verket har efter kritik också backat från formuleringen i avtalet.

Arbetsdomstolen (AD) har ibland haft anledning att ta ställning till frågan om var gränsen går för ”tillåten” kritik. Ett principiellt viktigt fall, där AD tog ställning, gällde en uppsägning av tre ambulansförare anställda i ett privat ambulansföretag, där meddelarskyddet inte gäller.

Anklagades för illojalitet

Som grund för uppsägningarna åberopade arbetsgivaren att arbetstagarna hade framfört påståenden om allvarliga missförhållanden hos arbetsgivaren. Kritiken hade framförts i en dagbok som lämnats till den myndighet som har till uppgift att kontrollera ambulanssjukvården samt till fackförbundet. En mängd mot arbetsgivaren kritiska uttalanden som också innefattat påståenden om allvarliga missförhållanden i företaget hade gjorts till tidningar och TV. De tre uppsagda hade inte tagit upp kritiken inom företaget innan man vänt sig till den övervakande myndigheten och medierna. Enligt arbetsgivaren hade de tre handlat illojalt och överskridit den rätt som arbetstagare har att kritisera sin arbetsgivare.

Fackförbundet däremot ansåg att de tre uppsagda var ansvarstagande arbetstagare som reagerat mot allvarliga missförhållanden som de funnit i verksamheten. De vände sig till den behöriga tillsynsmyndigheten och till sitt fackförbunds tidskrift i syfte att uppnå förbättringar. Detta gjorde de först sedan de förgäves försökt att genom arbetsgivaren få till stånd förbättringar.

Inte ansvariga för medierna

I AD åberopades ett stort antal tidningsartiklar och inslag i regionala TV-nyheter. AD ansåg att det framstod som uppenbart att det som skrivits och sagts om företaget i medierna varit till skada för företaget. Men detta innebar inte att de uppsagda arbetstagarna kunde göras ansvariga för allt som skrivits om företaget i medierna.

När det gällde frågan om det fanns fog för kritik mot företaget ansåg AD att kritiken i vissa avseenden, som vagnparken, kommunikationsutrustningen och den medicinska utrustningen, inte hade fog för sig, även om en del misstag begåtts. Som betydligt mer välgrundad framstod den kritik som riktats mot företaget när det gällt personalens möjligheter att nå kontakt med ansvariga inom företaget och bemötandet vid kontakter med de ansvariga. Företaget var inte organiserat på ett sätt som svarade mot verksamhetens art och omfattning, framhöll AD.

AD fann sammanfattningsvis att anmälan till tillsynsmyndigheten inte utgjorde saklig grund för uppsägning. Vidare ansåg AD att inte heller de olika uttalandena till

media utgjorde saklig grund för uppsägning.

Företaget dömdes att betala skadestånd till de uppsagda arbetstagarna samt ersätta förbundet för rättegångskostnaderna.

Kravet på lojalitet kvarstår

AD framhöll i domen att en i princip långtgående kritikrätt ligger i linje med den allmänna yttrandefriheten. Anställningsavtalet innebär inte något avgörande hinder för en arbetstagare att hos behörig myndighet påtala missförhållanden på arbetsplatsen. En anmälan kan emellertid ske under sådana förhållanden eller på ett sådant sätt att handlandet anses innebära att arbetstagaren åsidosätter kravet på lojalitet.

Det är viktigt **dels** att kritiken i första hand framförs till arbetsgivaren för att få en rättelse tillstånd eller till en behörig myndighet och **dels** att syftet är att rätta till missförhållanden på arbetsplatsen. Däremot bör en kritiker inte i **första** hand ta kontakt med media.

Den grundlagsskyddade meddelarfriheten ger ett starkt skydd, men den gäller bara för offentligtanställda. Från fackligt håll har man länge drivit kravet på att utvidga skyddet även till privatanställda. Tips från anställda – ”visselblåsare” – har stått för flera av de senaste årens mest uppmärksammade avslöjanden. För ett år sedan tillsatte regeringen äntligen en statlig utredning för att som ett första steg komma fram till ett starkt anställningskydd för ”visselblåsare”. Men utredningen ska inte komma med förslag till utvidgning av meddelarfriheten till privatanställda; där ska det även i fortsättningen vara tillåtet för arbetsgivaren att efterforska källor. Inom Justitiedepartementet har man dock – bland annat mot bakgrund av de många vårdskandalerna hos privata vårdföretag – börjat titta på möjligheten att utvidga meddelarfriheten även till vissa privatanställda. **SG**

Två berusade ryska befäl på två dagar

En rysk kapten på ett bekvämlighetsflaggat fartyg döms för sjöfylleri. En berusad rysk styrman på ett annat bekvämlighetsflaggat fartyg får ett strafföreläggande för vårdslöshet i sjötrafik. TEXT PER TURESSON

ÖRESUND/TORSÖ NOVEMBER 2013

De allra flesta fall av sjöfylleri inträffar givetvis på fritidsbåtar. Men under mindre än en månads tid i slutet av förra året ledde hela tre fall på handelsfartyg i svenskt vatten till rättsligt efterspel. Två av dem beskrivs här.

Ran, som är registrerad på Antigua & Barbuda, gick med en spannmålslast från Wolgast till Leith och var på morgonen den 23 november på väg norrut genom Öresund. Öster om Ven missade man en waypoint, där man skulle girat för att komma upp i separationen som börjar tvärs Råå.

Ran fortsatte i stället på sin gamla kurs och kolliderade efter en stund med Skåne, strax norr om Ålabodarna.

Händelsen är exakt lik *Alvas* grundstötning drygt två år tidigare och som Sjöbefäl redovisade i nr 6/2011.

Befälhavaren, som hade vakten, var alkoholpåverkad och hade somnat före girpunkten.

0,4 promille blev grovt sjöfylleri

Det blodprov som togs visade 0,4 promille alkohol – långt under 1,0 promille, där det automatiskt blir fråga om grovt sjöfylleri. Ändå fälls han för just detta.

Så här resonerar Malmö tingsrätt, som helt går på åklagarens linje:

Befälhavarens uppgift var "särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper och omständigheterna i övrigt". Därför innebar framförandet av fartyget "en påtaglig fara för säkerheten till sjöss".

Till övriga omständigheter hör att passagen genom Öresund är trång och trafikerad och att det saknades utkik på bryggan.

Befälhavaren döms alltså för grovt sjöfylleri till en månads fängelse, ungefär

lika med den tid han suttit häktad. Domen har vunnit laga kraft.

Kom undan med eftersupning

Bara två dagar efter *Rans* grundstötning var det dags igen, denna gång i Blekinge.

Fri Wave, under Nederländska Antillernas flagg, var på väg till Sölvesborg men gick under sena natten på grund alldeles utanför den lilla fiskehamnen Torsö.

Styrmannen hade vakten, utan utkik på bryggan. Han hade somnat och vaknade inte ens av grundstötningen utan först när lotsen kallade upp honom.

Ett par timmar senare kom Kustbevakningen ombord och fann både styrman och kapten alkoholpåverkade. I sållningsprov, som dock inte håller juridiskt, blåste bägge positivt.

Ytterligare två timmar senare togs nya prov i land. Då hade styrmannen 1,2 promille. Men det förklarade han med att han druckit efter grundstötningen. Strul med provtagningen gjorde att han kom undan med sin smått klassiska eftersupningsinvändning.

Däremot erkände han vårdslöshet i sjötrafik och godtog dagen efter brottet, ett strafföreläggande på 60 dagsböter. **P T**

Förlitade sig på autopilot

Ouppmärksamhet ledde till att fartyget gick på grund. Därför döms befälhavaren för vårdslöshet i sjötrafik.

TEXT PER TURESSON

KARLSKRONA OKTOBER 2013

I mars förra året skulle det danska miljöfartyget *JHC Miljø* gå från Karlskrona till Simrishamn. Kaptenen, som var väl förtrogen med farleden, ställde in kursen och sedan gick man för autopilot. Efter fyren

Västra försänkningen var avsikten att gå farleden väster om grundet Ällebåden. Men i stället gick man rakt på det utprickade grundet.

Oaktsamheten inte ringa

När det hände hade styrman tagit över

vakten. Men befälhavaren fanns också på bryggan och det är han som nu får bära det rättsliga ansvaret för olyckan.

Enligt tingsrätten brast befälhavaren i gott sjömanskap när han inte var tillräckligt uppmärksam på fartygets kurs, vilket ledde till att fartyget gick på grund. Hans oaktsamhet var inte ringa. Därför döms han till 40 dagsböter för vårdslöshet i sjötrafik.

Domen har vunnit laga kraft. **P T**

Nuclear power as fuel on board?

Can merchant ships be run by nuclear power? The question has been raised, since techniques are needed to run ships without emissions. It is possible with future technology, according to some scientists, but there are many obstacles, not least related to the safety.

Recently the Swedish Shipowners' Association turned to the Sustainable Nuclear Energy Centre (SNEC) at Chalmers University of Technology in Gothenburg with a request if nuclear power can be used as a driving force for ships. The Department of Shipping and Marine Technology at Chalmers and SNEC have therefore arranged a seminar on the subject.

The background is the demand from the EU that ships in the long run shall have no negative influence on the environment. With nuclear power the emissions are zero during normal operation, and with new technique more fuel require to be supplied just once during a ship's lifetime.

Metal used for cooling

It is the fourth generation of reactors, now under development, that are considered to be suitable for the operation of ships. They are not cooled with water, but with liquid metal, for instance lead. The lead circulates by itself, therefore are no emergency cooling pumps needed. Such pumps were knocked out in the accident in Fukushima, where a meltdown occurred. According to the scientists a meltdown in a fourth generation reactor must not have serious consequences.

– Metals have a higher boiling point, therefore you have a longer time to act if the reactor is not working as intended. Besides lead gives a good radiation protection in a meltdown, says Janne Wallenius, professor in Reactor Physics at KTH, Royal Institute of Technology in Stockholm.

Another advantage with the new reactors is that they use the fuel 100 times more efficient than today's reactors. There are just 100 kilograms of waste from two tons of fuel. 1,9 tons can be reclaimed to new fuel. And the waste must be stored for "just" 1 000 years. Today's nuclear waste

must be stored for 100 000 years.

According to Karin Andersson, assistant Professor in Marine Environmental Technology at Chalmers, there are environmental risks with nuclear power for operation at ships, only when the fuel is extracted and when the waste will be handled.

– Uranium mining is like any mining, besides that you have to handle radioactive substances. But it is essentially not different from mining copper or gold, she says.

And the handling of the end product is the same as for nuclear power ashore. The waste will be encapsulated and disposed somewhere, which raises discussions.

Not so interesting for terrorists

The big question mark for ships operating with nuclear power is the safety. A civilian vessel in a port or at sea is hard to protect from terrorist attacks. An advantage with generation four-reactors is however that they are powered by a fuel, plutonium-238, that according to the scientists is unusable in the production of nuclear weapons. Therefore it would not be so attractive for terrorists to hijack a ship with this type of reactors on board.

The safety requires new regulations. The classification societies are modernizing the rules that were created in the 50s and 60s for the four civilian vessels that up until then had been operating with nuclear power.

– But the port states must also be able to live with this. It will not be accepted by the opinions in many countries, says Karin Andersson.

She believes that vessels operating with nuclear power will go on long routes between countries, where there are no strong opinions against nuclear power. The ships will probably be owned by states and one state will be responsible for the transport. Private owned shipping

companies will probably not acquire vessels operating with nuclear power.

Greenpeace skeptical

What happens if a vessel operating with nuclear power sinks?

– It is a scenario that must be studied. One must create safety systems in case water flows into the reactor, says Mr Wallenius.

– We must remember that eight or nine submarines powered by nuclear power have sunk with reactors on board, and that there has been no emissions, says Karin Andersson.

Martina Krüger, leader of the climate and energy work in Greenpeace in the Nordic countries, is surprised that the proposal has come up, since the technique is so expensive.

– Today the technique is used only on submarines and icebreakers, where the cost doesn't matter, she says.

She thinks that there is a risk of an accident on board and that such an accident is hard to handle on a ship in the middle of the ocean. Besides she considers that it is wrong to produce a waste that one not yet knows how to handle. She rejects that the fourth generation of reactors would be better.

– They only exist on the drawing board, they have not even been tested. We don't know yet if they are more safe and if they produce less waste, she says.

She asserts that there are considerable environmental risks with uranium mining, just like with mining of other metals. According to Martina Krüger it is a ticking environmental bomb that several submarines have sunk with reactors on board.

– We are afraid that the radio activity will come out into the food chain from algae and plankton up to the fish we eat, she says.

She considers that the climate problems with shipping can be solved if one uses the wind to save fuel and if produced biomass fuel is reserved for shipping.

This is a translation of the article on the pages 14–15.

Orosmoln över Stena

I mitten av februari var vädret ostadigt i Kattegatt med tidvis stormbyar. Men ombord i *Stena Jutlandica* är detta inte så allvarligt. Värre är de orosmoln som har sin orsak i rederiets dåliga ekonomi och de hårdhänta sparförslag som läggs fram till de fackliga organisationerna. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

KATTEGATT FEBRUARI 2014

SB åker med på en av *Stena Jutlandicas* i stort sett dagliga turer mellan Göteborg och danska Fredrikshamn. Vädret är klart med måttlig till styv kuling. Befälhavaren Jörgen Lorén berättar dock att det under föregående helg stundtals var stormstyrka i byarna.

– Men under de 12 år jag jobbat ombord har jag ställt in två resor på grund av vädret, berättar han. Det var under stormarna "Gudrun" och "Per".

Mer normala vinter- och höststormar klarar hon alltså av. Jörgen är dock även ordförande i sjöbefälsklubben i Stena Line, och i den egenskapen har han i år flera gånger varit kallad till förhandling och då fått budskap som är av allvarigare karaktär.

Orsaken är inte förvånande. Stena Line har under en lång rad år inte kunnat leverera ett positivt resultat. Hittills har det dock varit omöjligt för parterna att enas om vilka sparåtgärder som ska genomföras. Förhandlingsläget är med andra ord ansträngt och kommer att föras upp på central nivå.

Flera faktorer ligger bakom

Början på de ekonomiska problemen kom med borttagandet av taxfreeförsäljningen. Sedan dess har passagerartillströmningen minskat, så att den i dag utgör en mycket mindre del av de totala intäkterna. Bunkerkostnaderna har gått upp, delvis som en följd av ökade miljökrav. Det senast tillkomna problemet är ökad konkurrens i rederiets Östersjötrafik. Besättningar med polska avtal är billigare på grund av lägre löner och sämre avlösningssystem. Även DIS-flaggat tonnage seglar på de konkurrensutsatta linjerna och är billigare än svensk flagg.

Sjöfacken kan i och för sig hänvisa till ITF:s Atenpolicy, som fastslår att i passage-rarfartyg som går mellan två länder ska det avtal gälla från ett av de inblandade länderna, som är gynnsammast för de anställda. Därigenom omöjliggörs alla möjligheter till "lågprisbesättningar" i passagerarfartyg. Problemet är bara att detta är det internationella sjöfackets policy. Om redarna struntar i den, kan facken ta till stridsåtgärder enligt vanliga regler, varken mer eller mindre. Någon arbetsrättslig stämning fungerar inte, eftersom det inte går att hävda brott mot lag eller internationella konventioner.

Det som väckt störst irritation bland de ombordanställda av rederiets förslag är något som Jörgen beskriver som närmast

ett "systemsifte" på intendentursidan.

– Det handlar om att stänga ned hela verksamheter inom intendenturen, berättar Jörgen. Hälften av intendenturbefälen blir övertaliga. Men vi anser att en del av dessa tjänster kan motiveras, då vi kunnat påvisa att man inte bara sparar genom att ta bort tjänster. Det kostar också i form av förlorade intäkter från försäljning ombord och givetvis också genom minskad service gentemot gäst. Inte minst behövs flera av dessa tjänster för att behålla en trygg och säker miljö, där säkerhetsarbetet är legio.

Fler arbetsdagar skapar övertalighet

För driftbefälen, som arbetar enligt det lokala Avtal 2000 föreslås en ökning av antalet tjänstgöringsdagar per år från 127 till 147. Det skulle innebära en övertalighet av 44 driftbefäl.

– I rederiets förslag finns det ett väldigt dåligt underlag för konsekvenserna av besparingsförslagen, säger Jörgen. Det fanns en större medvetenhet hos tidigare ledning, då vi diskuterade förändringar i organisationen, en större kunskap och mer öppenhet för att lösa problemställ-



Fr h befälhavare, tillika klubbordförande, Jörgen Lorén, överstyrman Göran Malm och matros Marcus Wessman.

ningar tillsammans. Man måste ha sans och balans i det man gör. Det handlar inte om folk som jobbar åtta timmars arbetsdag.

Fem dygn med lite vila

För egen del är Jörgen ombord fem dygn den här törnen. Men då jobbar han under förhållanden, där vilostunderna är korta och det är få tillfällen till längre sammanhängande vila. Då väderförhållandena är extrema, som under de senaste dygnen, är pressen än större, då överfarten ska vara säker och trygg.

– Och inför varje ankomst och avgång ska en egen riskanalys göras, om det är säkert att angöra eller avgå från kaj. Man måste beakta att de moderna färjorna har lika mycket seglande yta som de största segelfartygen en gång hade, så det är enorma krafter man handskas med.

– När man var yngre kunde man ta bristen på vilotid mer med en klackspark. Men nu som 50+are måste jag tänka noggrannare på att ta mig en kort vila, så snart det ges en möjlighet ombord.

– Om man beaktar färjeavtalet och att normal arbetstid för skiftgående personal under detsamma genererar cirka 1 690 timmar, förvånas man över att rederiet önskar ett arbetstidsuttag på 1 752 timmar. Sedan tillkommer krav på extra tjänstgöring och givetvis krav på utbildning för att behålla certifikat samt alla interna möten och kurser som företaget vill genomföra. Detta ger en arbetstid på en bra bit över 2 000 årsarbetstimmar. Så ser verkligheten ut.

Nygammalt förslag skapade stress

Utöver den personalneddragning som nämndes ovan och som blir en följd av ökat arbetstidsuttag för kvarvarande, vill rederiet även på ett par färjor dra in en tjänst som 2e fartygsingenjör. Men detta har tidigare provats, med negativt resultat. Man blev tvungen att återinsätta tjänsten.

Bo Lindgren är teknisk chef ombord och tillika ledamot av klubbstyrelsen. Han ska mönstra av den här dagen och är ganska stressad. Men han tar sig ändå tid att tala med SB, eftersom han är upprörd över flera saker som rederiledningen kommer med. Det gäller inte minst det nyssnämnda ”nygamla” förslaget om att dra in en 2e fartygsingenjör.

– Det skapade stress och bristfällig arbetsledning för motormännen, säger Bosse. 1e fartygsingenjören blev tvungen att utöver sina ordinarie arbetsuppgifter



Bo Lindgren, teknisk chef.



Christina Aspgrén, restaurangservicechef.



Motorman Axel Strandberg och 2e fartygsingenjör Andreas Berntsson i kontrollrummet.

ta på sig uppgifterna från den borttagna andren. Folk mådde dåligt av detta, något vi var skyldiga att rapportera till rederiet. Och nu kommer de dragandes med det förslaget igen.

Restaurangservicechefen Christina Aspgrén är naturligtvis också orolig för framtiden. Men för henne tillkommer en annan negativ känsla. När man ser rederiets förslag, får hon och andra inom intendenturen en känsla av att inte vara behövd.

– Och ändå har vi fått så mycket extra arbetsuppgifter under senare år. Det gäller inte minst säkerheten. Och vi ska sälja

mer, hitta på aktiviteter och säkra kvaliteten. Vi som är befäl ska se till att personalen är ordentligt informerad, och vi vill lägga oss om att ha en familjär relation ombord, där alla känner sig delaktiga i verksamheten.

– Men felet är att man inte ordentligt skriver upp hur mycket man jobbar. I vårt journalsystem har vi 10,2 timmars arbetsdag 160 dagar per år. Men i verkligheten kan arbetsdagen vara 14 timmar eller ännu mer. Det är vårt eget ansvar att ta vilotid, men verksamheten är inte statisk.

BL

Försäljning i rätt tid

För tre år sedan beskrev SB privatiseringarna av Göteborgs hamnar, som fullbordades under 2012. Containerhamnen såldes till Møller-Mærsk-ägda APM Terminals, en affär på 5–6 miljarder. I dag pressas hamnarna av minskande godsvolymer, så försäljningen verkar ha skett vid rätt tidpunkt – för kommunen.

TEXT BENKT LUNDGREN

GÖTEBORG MARS 2014

Den nya ordningen, med samma ägare av containerhamnen som en av dess största kunder, Mærsk Line, väcker upprörda känslor hos konkurrenterna. Farhågor väcktes att koncernen skulle gynna sitt eget dotterbolag. När APM Terminals i fjol vår höjde taxorna i hamnen tycktes farhågorna besannas. Prishöjningarna motiverades med att de ska bekosta nyinvesteringar på 800 miljoner kronor, bland annat nya kranar. Kruxet är att dessa nya kranar egentligen bara kan nyttjas av de allra största containerfartygen – alltså främst Mærsk Lines. De rederier som inte har så stora fartyg får därmed vara med och betala något de inte behöver.

De upprörda känslorna förstärks av lågkonjunkturen, som medför att konkurrensen hårdnar om en krympande marknad. De totala godsmängderna minskar. Konkurrensen finns på flera plan. APM Terminals vill förstärka direktsjöfarten till hamnar i Amerika och Asien medan flera rederier är inriktade på feedertrafik till bland annat Hamburg. Dessa framhåller att feedertrafik ger mer flexibilitet. Det går kanske 10–15 feederavgångar på varje avgång i direktsjöfart. Dock har APM stöd i sin satsning på direktsjöfart av Göteborgs stad, av marknadsförings- och pre-

Göteborgs stad säljer ut stuveriet

Köpligheten av godstjänsten i Göteborgs Hamn till privata företag pågår för fullt. Rederna är positiva medan läskolagarna är oroliga.

En ny aktör är på plats i behållningen, medan ett fartyg är till för transporter som behandlas av EU:s konkurrensmyndighet. Containerhamnen har under våren haft besök av ett 15-tal investerare.

En fråga som återkommer är vilken aktör som ska ta över stuveriet. Det är en fråga som återkommer för att stuveriet är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt. Det är en fråga som återkommer för att stuveriet är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt. Det är en fråga som återkommer för att stuveriet är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt.

Stuveriet har sålts till en privat aktör. Det är en fråga som återkommer för att stuveriet är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt. Det är en fråga som återkommer för att stuveriet är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt.

Stuveriet har sålts till en privat aktör. Det är en fråga som återkommer för att stuveriet är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt. Det är en fråga som återkommer för att stuveriet är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt.

Stuveriet har sålts till en privat aktör. Det är en fråga som återkommer för att stuveriet är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt. Det är en fråga som återkommer för att stuveriet är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt.

Bilhamnen har sålts till en privat aktör. Det är en fråga som återkommer för att bilhamnen är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt. Det är en fråga som återkommer för att bilhamnen är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt.

Bilhamnen har sålts till en privat aktör. Det är en fråga som återkommer för att bilhamnen är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt. Det är en fråga som återkommer för att bilhamnen är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt.

Bilhamnen har sålts till en privat aktör. Det är en fråga som återkommer för att bilhamnen är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt. Det är en fråga som återkommer för att bilhamnen är ett Göteborgs- och inte ett Göteborgs Hamn-objekt.

Ur Sjöbefäl nr 4/2011

stigeskäl. Det gäller att sätta Göteborg på kartan bland världens hamnar. APM har också enligt Lloyd's List ambitiösa planer på att till 2016 bli världens ledande hamnoperatör.

Men satsningen på direktsjöfart innebär också en skärpt konkurrens med andra hamnar i Sverige, till exempel Gävle. Det är östkustens största containerhamn, samtidigt som det varje dag avgår ett godståg från Gävle till Göteborg. Fredrik Svanbom, chef för Gävle hamn, uttrycker det så här i en artikel i Veckans Affärer nyhetssajt va.se:

– Tågen går från en containerhamn till en annan. Samtidigt pratar vi om kapacitetsproblem på järnvägen. I stället för att transportera gods med tåg eller långtradar borde man frakta det till sjöss.

Särskilt hamnarna på östkusten oroas också över de skärpta svaveldirektiven från och med nyår, som medför kraftigt ökade bunkerpriser.

Konkurrerar med varandra

I Älvsborgshamnen, som är Sveriges viktigaste exporthamn för papper, medför också de sjunkande volymerna spänningar mellan hamnens ägare och kunderna. Situationen påminner om den i containerhamnen. Sedan EU:s konkurrensmyndighet godkände affären övertogs

hamnen av konsortium ägt av danska DFDS och belgiska Cobelfret. De är också storkunder i hamnen, vilket irriterar en annan stor kund, Stora Enso. Dessa funderar därför på att flytta sina frakter till andra hamnar än Göteborg – till exempel Gävle, där de redan är en kund. Det skulle förvärra Älvsborgs hamns problem.

Göteborgs bilhamn ägs sedan 2011 av logistikföretaget Logent. Den har drabbats hårt av Saabs försvinnande och Volvos svårighet med Amerikaexporten. Att vara beroende av enbart biltransporter är en ekonomisk omöjlighet. Därför går man in för att konkurrera med de andra hamnarna, markerat genom ett namnbyte till "Gothenburg roro". Man försöker marknadsföra sig som den enda neutrala hamnen, genom avsaknad av band mellan ägarna och kunderna. Samtidigt är ägarförhållandena turbulenta. I november i fjol övertogs aktiemajoriteten av Adelis, ett nystartat riskkapitalbolag.

En tung kostnad för alla hamnarna är de koncessionsavgifter de måste betala till kommunägda Göteborgs Hamn AB. Avgifterna får dock anses nödvändiga för att bekosta de upprustningar som behövs inför kommande nysatsningar. Det gäller både muddring för större djupgående och nya järnvägsspår. **BL**

Lighthouse följs upp

Under ett frukostmöte på regeringskansliet den 22 januari med tema Forskning och Innovation belyste Monica Lundh problemställningar och forskningskompetens inför det långsiktiga målet att till 2050 ha reducerat sjöfartens utsläpp till noll påverkan på luft och vatten. TEXT CLAES HINDENFELT / METRA REPORTAGE

STOCKHOLM JANUARI 2014

Riksdagens maritima nätverk bjuder sedan flera år in till frukostmöten i regeringskansliet, ofta med deltagare från riksdagens trafikutskott, andra riksdagsledamöter och politiskt sakkunniga från kanslihuset. Syftet är bland annat att öka kunskapsmassan för att kunna förstå helhet och sammanhang.

– Branscherna pratar oftast om sig och sina frågor vilket förminskar helheten som är viktig. I de flesta fall behöver alla agera samtidigt för att nå resultat, då behövs den tvärdisciplinära bilden, säger Anna Hammargren på Sjöfartsforum.

I sin inledning tryckte Monica Lundh, forskare och gruppchef för Maritime Human Factorsgruppen på Chalmers, på behovet av en tvärdisciplinär ansats för att nå de högt ställda miljömålen 2050. Ett avgörande verktyg är ett nationellt centrum där akademien, sjöfartsnäringsen och industrin medverkar med sin samlade kompetens och där kunskap enkelt kan kommuniceras.

Tanken med Lighthouse 2.0 är att det fortfarande ska vara knutet till Chalmers, till styrkeområde Transport, och knyta samman alla aktörer inom sjöfartsnäringsen, industrin och akademien till en gemensam satsning.

– Vi tänker oss Lighthouse 2.0 som en nationell efterföljare till dagens Lighthouse, som var en lokal satsning över tio år med syfte att finansiera seniora forskare för att skapa en kritisk forskningsmiljö på institutionen Sjöfart och Marinteknik, och som nu är på väg att fasa ut, säger Monica Lundh.

Resultat i många forskare

Idag är kunskapsmålen uppnådda med en stor bredd på forskningen. Lighthouse

har genererat professorer, lektorer, postdocs och doktorander samt Miljögruppen och Human Factors som inte fanns tidigare.

– Syftet är att ta tillvara detta och göra Lighthouse 2.0 till ett centrum för svensk maritim forskning, som kan medverka i diskussionen och även initiera viktiga satsningsområden. Det sker genom en tydlig koppling till industrins behov för att nå en trippelhelix med akademien, industrin och myndigheter (regelverksutövning) i samverkan, säger Monica Lundh.

Kopplad till miljövision

Knutet till Lighthouse 2.0 är även Zero-Vision Tool (ZVT), en strukturerad metod framtagen av Redareföreningen och SSPA

för att arbeta med flera intressenter som akademien, näringsen och olika industrier i branschen (se utförlig artikel i SB nr 7/2013). En balansgång med industri och forskning kan tyckas, men för att nå innovationer krävs en rejäl utbildnings- och forskningsbas samt en fungerande kommunikationsmodell.

– ZVT och Lighthouse har tillsammans arbetat fram en kommunikationsplan, som vi ska implementera i år och som möjliggör spridning av forsknings- och projektresultat, säger Helén Jansson, projektledare på SSPA.

Beträffande finansieringen av forskning och utveckling av svensk sjöfart har infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd varit mycket tydlig.

”...att just forskningen kopplat till svensk sjöfart nu också får ett specifikt belopp anslaget till den. Nu säkrar vi upp att vi också kan jobba med forskning och utveckling av sjöfarten och här är Sverige fortsatt ledande”.

För 2014 är det specifika beloppet minst 50 miljoner kronor. **CH**

FOTNOT Trippelhelix är en ny innovationsmodell.



Monica Lundh inledde mötet med riksdagens maritima nätverk. Foto Benkt Lundgren.

Maskinutrymmena ska utvecklas

Trots en enorm teknikutveckling de senaste 50 åren, minskade besättningar och krav på ökad effektivitet, är många av dagens problem i maskinrummen samma som på 1960-talet.

TEXT CLAES HINDENFELT / METRA REPORTAGE

GÖTEBORG MARS 2014

För att utveckla en optimal arbetsmiljö för det tekniska befälet, vilket skulle effektivisera arbetet och öka säkerheten, har designen av kontroll- och maskinrum samt angränsande ytor identifierats som en viktig faktor.

Eftersom försöken med frivilliga regler för design inte fungerar återstår en förändring i regelverken, sannolikt via Solas. Shipping är en global verksamhet, och ny kunskap kommer in via befälens utbildningar på universiteten, vilket kräver en anpassning av designen från industrins sida.

Sedan 2012 pågår ett forskningsarbete för att anpassa kontrollrummen efter Solas V/15 på samma sätt som idag gäller för bryggan (se SB nr 8/2012) vilket finansieras av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

– Utformningen av kontrollrummen kan påverka fartygens framförande och säkerhet och i en förlängning även regelverket, säger Steven Mallam, doktorand på Chalmers Lighthouse i Göteborg.

Människan har glömts bort

Ny teknik har automatiserat en mängd arbetsuppgifter, men fokus har ofta lagts på tekniken och mindre på människan som ska hantera de allt mer komplexa systemen. Det är ett stort problem, eftersom operatörernas medvetandegrad om helheten och funktionen minskar i takt med att komplexiteten ökar.

– Istället för att medverka i systemen blir de övervakare och agerar först när systemet kommunicerar med dem, säger Steven Mallam.

På HFES*) konferens i San Diego i höstas presenterade Steven Mallam en del av sina forskningsresultat. Det startade en diskussion om kunskapsöverföring då det

finns en mängd motsvarande områden med snabb teknikutveckling och minskad personal där man arbetat fram lösningar medan maskinrummen i allt väsentligt har samma problem och brister nu som då.

– Ny teknik skapar generellt nya arbetsuppgifter men också nya problem som behöver lösas, vilket är en del av den pågående utvecklingen. Idag kan man fjärrstyra rymdfarkoster och drönare och centralisera styrningen av bland annat kraftverk långt från själva maskinerna. Men fortfarande är det mycket traditionellt tänkande kring maskinrummen, och trots att den tekniska utvecklingen ökar flexibiliteten utnyttjas den inte alltid, säger Steven Mallam.

Idag arbetar många HF-forskare på samma spår med regler och hur ergonomi och människa passar in i system, som ofta är tungt reglerade. Arbetet är ett samspel mellan forskningsresultat, hur de passar in i systemen och eventuellt kan förändra dem och om det i sin tur kan påverka regelverken.

Mentalitet och design hänger ihop

Två exempel där utvecklingen gått starkt framåt är Crew Resource Management och besättningarnas kompetenser.

– Jag tar upp den förändrade mentaliteten kring detta i mitt arbete och ser om man kan förändra den även kring utformningen av kontrollrummen. Det ena fungerar inte bra utan det andra eftersom allt arbete utförs inom den befintliga utformningen. Ändrar man något här förändras även något där, säger Steven Mallam.

Efter konferensen i San Diego har Steven Mallam gått vidare och tittat på brister i maskinrummen utifrån allmänna ritningar och logistiska förutsättningar samt genomfört en fokusgruppstudie med nio sjöingenjörer fördelat på tre grupper.

– En del fartyg har mycket bra lösningar som stöder arbetet i maskin och gynnar effektiva flöden, vilket vi eftersöker. Verktäta med anslutning till förråd, bra logistiklösningar i anslutning till maskinrummet, tillgång till huvuddäck med mera. Vi har också sett motsatsen vilket skapar mer arbete för besättningen vid samma typer av arbetsuppgifter, säger Steven Mallam.

Problemen är dessvärre inte relaterade till fartygets ålder. Ett av fartygen som omfattas av studien är ännu inte byggt. Där



Steven Mallam, doktorand på Chalmers.

bygger man således in problem som får följa fartyget under dess livslängd, cirka 20–30 år.

Inte några nya problem precis

Merparten av maskinbefälens som deltog i studien, sex svenskar, två holländare och en britt, arbetar på fartyg byggda efter 2000. Betecknande är att de tog upp ungefär samma problem som diskuterades för 20 år sedan: minskade besättningar, hur ny teknologi och datorer påverkat arbetet, samt relationen mellan dem och andra avdelningar och besättningsgrupper.

Även relationen till boende- och fritidsutrymme under ledig tid kom upp, liksom deras medvetande om vad som händer i fartygets olika delar, eftersom alla jourgående maskinbefäl är nåbara dygnet runt.

– Arbetet i ett maskinrum är inte linjärt som i en fabrik eller processindustri, därför ställs det fler krav på maskinbesättningen beroende på växlande förutsättningar som väder, oceanfart eller vid tilläggning till kaj. De beskrev själva sin arbetsmiljö och kontrollmöjligheter som väldigt rigida, och att de skulle kunna ha arbetat annorlunda, effektivare och mer flexibelt om fartygets design varit annorlunda, säger Steven Mallam.

– Vi pratade mycket om den inbyggda flexibiliteten, att kunna organisera arbetet effektivt. Hur de som yrkesmän väljer att göra för att kunna genomföra sina uppgifter och att de alltid är begränsade av fartygets design.

Den snabba teknikutvecklingen innebär i och för sig att Human Factors alltid ►

...men det tar tid

– Flera samverkande faktorer tyder på en kommande förändring i regelverken för utformning av kontroll- och maskinrum. Men det kan komma att ta tid, säger Christer Lindvall, seniorrådgivare i Sjöbefälsföreningen och president i IFSMA.

Efter Monica Lundhs presentation av arbetet med att anpassa Solas V/15 även för design av kontroll- och maskinrum på Stiftelsen Sveriges Sjömanshus (SSS) belöningsdag i maj förra året, började Christer Lindvall arbeta med

ett förslag till ett motsvarande regelverk i Solas för utformningen av kontroll- och maskinrum.

Det förankrades i befälhavarorganisationen IFSMA, som gav det fullt stöd, vilket möjliggjorde att frågan kunde tas upp på en IMO-konferens förra sommaren.

– Därefter har jag haft enskilda samtal med IMO:s generalsekreterare Koji Sekimizu, som dock vill att vi ska avvakta eftersom han har för avsikt att totalrevidera den nuvarande Solas som är från 1974, säger Christer Lindvall.

– Jag har även haft kontakter med ITF, som ser positivt på förslaget.

I samband med en nordisk konferens i januari med de norska, danska och svenska sjöfartsmyndigheterna togs

frågan upp och fick ett gott mottagande. Förslaget från dessa myndigheter är att det sannolikt bästa är att få in en ändring på IMOs Maritime Safety Committees agenda under övriga frågor i november i år.

Måste få med sig en medlemsstat

För att en NGO (Non governmental organization) ska kunna lämna in nya förslag till IMO krävs att en medlemsstat ställer sig bakom och att det finns ett övertygande behov att tillgodose förslaget innehåll.

– Där är vi inte riktigt ännu, men jag hoppas att vi kan ha en inlägga klar till MSC:s möte i november. Det ger oss samtidigt tid att agera för att den ska få en positiv behandling när den presenteras, säger Christer Lindvall.

– Frågan har ytterligare aktualiserats sedan MLC 2006 trädde i kraft i augusti förra året med striktare ansvar avseende arbetsmiljöfaktorer, som även ska kunna tas upp vid hamnstatskontroller. Det är också viktigt att resultaten från de projekt som SSS stöder kommer till praktisk nytta och som i detta fall sannolikt resulterar i nya internationella regelverk. **CH**

- riskerar att ligga efter. Till exempel har Ipad visat sig skapa problem för användarna fem år efter introduktionen. Men att ligga 20–30 år efter, som på maskinsidan, indikerar att en regeländring sannolikt är enda vägen att gå. **CH**

*) HFES = Human Factors and Ergonomic Society, en global organisation med syfte att stödja upptäckter och utvärdera kunskap om människan som är tillämpliga vid design och utformning av arbetsplatser, system och hjälpmedel av alla slag.

UTBILDNING INFÖR EXAMINERING PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB AV INCERT GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRA

Praktisk kylteknik

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

Praktisk kylteknik för maskinbefäl

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

Kurs & Tider	År 2014	Vecka
Praktisk kylteknik		15, 20, 24

Nyexaminering

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

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

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

Kurs & Tider	År 2014	Vecka
Nyexaminering Kategori 1		13, 16, 21, 25

Omexaminering

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

Kurs & Tider	År 2014	Vecka
Omexaminering Kategori 1		13, 17, 21, 25

Plats:
Kylutbildningen Göteborg AB
Södra Hildedalsgatan 6
417 05 Göteborg

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

KÄRNKRAFT FARTYGSBRÄNSLE?

Kan handelsfartyg drivas med kärnkraft? Frågan har väckts, eftersom det behövs tekniker för att driva fartyg emissionsfritt. Med framtida teknik går det, enligt vissa forskare, men det finns många hinder, inte minst säkerhetsmässiga.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG JANUARI 2014

Nyligen vände sig Sveriges Redareförening till Sustainable Nuclear Energy Centre, Snec, på Chalmers med en förfrågan om kärnkraft kan vara möjlig för fartygsdrift. Institutionen för sjöfart och marin teknik vid Chalmers och Snec har därför hållit ett seminarium i ämnet.

Bakgrunden är kravet från EU att fartyg på sikt inte ska ha negativ påverkan på miljön. Med kärnkraftsdrift är emissionerna noll under normal drift, och med ny teknik behöver bränsle bara tillföras en gång under fartygets livstid.

Det är fjärde generationens reaktorer, under utveckling, som anses passa för fartygsdrift. De är inte vattenkylda utan kyls med

flytande metall, till exempel bly. Blyet cirkulerar av sig själv, därför behövs inte nödkylpumpar. Det var dessa som slogs ut vid olyckan i Fukushima, då en härdsmläta inträffade. Enligt forskarna behöver en härdsmläta i en generation fyra-reaktor inte få allvarliga konsekvenser.

– Metaller har högre kokpunkt, därför har man längre tid på sig att agera om reaktorn inte fungerar som det är tänkt. Bly ger dessutom bra strålskydd vid en härdsmläta, säger Janne Wallenius, professor i reaktor fysik vid KTH.

En annan fördel med de nya reaktorerna är att de använder bränslet 100 gånger effektivare än dagens. Av 2 ton bränsle blir bara 100 kilo avfall. 1,9 ton kan återvinnas till nytt bränsle. Och avfallet behöver "bara" lagras i 1 000 år. Dagens kärnavfall ska lagras i 100 000 år.

Enligt Karin Andersson, biträdande professor i marin miljöteknik vid Chalmers, finns miljörisiker med kärnkraft för fartygsdrift endast när bränslet utvinns och när avfallet ska hanteras.

– Uranbrytning är som vilken gruvbrytning som helst, förutom att man måste hantera radioaktiva ämnen. Men det är inte väsensskilt från att bryta koppar eller guld, säger hon.

Och hanteringen av slutprodukten är likadan som för kärnkraft på land. Avfallet ska kapslas in och slutförvaras någonstans, vilket väcker diskussioner.

Det stora frågetecknet för kärnkraftsdrivna fartyg är säkerheten. Ett civilt fartyg i en hamn eller till sjöss är svårt att skydda



mot terroristangrepp. En fördel med generation fyra-reaktorer är dock att de drivs med ett bränsle, plutonium-238, som enligt forskarna är oanvändbart för kärnvapentillverkning. Därför skulle det inte vara så attraktivt för terrorister att kapa ett fartyg med denna typ av reaktorer ombord.

Säkerheten ställer krav på nya regelverk. Klassningssällskapen håller på att modernisera de regler som utformades på 50- och 60-talen för de fyra civila fartyg som hittills drivits med kärnkraft.

– Men hamnstaterna måste också kunna leva med detta. Det kommer inte att accepteras opinionsmässigt i många länder, säger Karin Andersson.

Hon föreställer sig att kärnkraftsdrivna fartyg kan komma att gå på långa rutter mellan länder där det inte finns en stark opinion mot kärnkraft. Det rör sig då om statligt ägda fartyg där den ena staten står som garant för transporten. Troligen kommer inte privatägda rederier att skaffa kärnkraftsdrivna fartyg.

Greenpeace skeptiska

SB: Vad händer då om ett kärnkraftsdrivet fartyg förliser?

– Det är ett scenario som måste studeras. Man måste skapa säkerhetssystem för den händelse att det kommer vatten in i reaktorn, säger Janne Wallenius.

– Vi ska komma ihåg att åtta-nio kärnkraftsdrivna ubåtar har förlit med reaktorer ombord, och det har inte skett utsläpp, säger Karin Andersson.

Martina Krüger, som leder Greenpeaces klimat- och energiarbete i Norden, är förvånad över att förslaget har kommit upp, eftersom tekniken är såpass dyr.

– Den används idag bara på ubåtar och isbrytare, där kostnaden inte spelar någon roll, säger hon.

Hon anser att det finns en risk för olyckor vid driften ombord och att en sådan olycka är svår att hantera på ett fartyg mitt ute på havet. Dessutom anser hon att det är fel att producera ett avfall som man ännu inte vet hur man ska hantera. Att fjärde generationens reaktorer skulle vara bättre avfärdar hon.

– De finns bara på ritbordet, de är inte ens i testskede. Vi vet inte än om de är säkrare och producerar mindre avfall, säger hon.

Hon hävdar att det finns betydande miljörisker vid uranbryt-



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.nu
 Hemsida: www.sjomanskyrkan.nu



ning, precis som vid brytning av andra metaller. Att flera ubåtar förlit med reaktorer ombord innebär en tickande miljöbomb, enligt Martina Krüger.

– Det vi är rädda för är att radioaktivitet kommer ut i näringskedjan från alger och plankton upp till fisk som vi äter, säger hon.

Hon anser att sjöfartens klimatproblem kan lösas genom att man använder vinden för att spara bränsle och genom att det biobränsle som produceras reserveras för sjöfarten. **A O**



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

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



Kadetten och överstyrmannen arbetar tillsammans i skrattande gemenskap i *Fure West*.

SJÖMANSLIVET I BILD

Fotografen Stefan F Lindberg har under två år rest jorden runt med sin kamera på ett 20-tal svenskägda eller svensk-kontrollerade fartyg och dokumenterat sjömännens liv och arbete. Nu har hans bilder blivit en utställning på Arbetets museum i Norrköping. Samtidigt kommer en fotobok ut som med skärpa berättar om en bransch, där svenska arbetstillfällen är hotade. TEXT CURT ISAKSSON FOTO STEFAN F LINDBERG

NORRKÖPING FEBRUARI 2014

– Om svenska hamnar blockerades skulle hyllorna på Coop och Ica gapa tomma efter tre dagar. Med min utställning vill jag informera och samtidigt ge en estetisk upplevelse av en miljö, där det finns så mycket skönhet, framhåller Stefan.

Redan i början av 1980-talet gav han ut en bok tillsammans med författaren Ove

Allansson och fotograferade på båtar i handelsflottan. Stefan publicerade dessutom bilder ur arkiv, som berättade om utvecklingen i branschen under hela 1900-talet.

Han har därför unika erfarenheter som fotograf och kan placera utställningen i ett historiskt perspektiv.

– Mycket har hänt under dessa 30 år. Tidigare var sjömanslivet en livsstil. Det

var svårt att kombinera de långa resorna med ett ordnat familjeliv, och många levde mest på sina båtar. Därefter har ledigheterna blivit längre, och nu är ju tiden i land lika lång som tjänstgöringen på fartyget, understryker Stefan.

Samtidigt kan personalen med hjälp av informationsteknologin regelbundet kommunicera med sina familjer.

– I dag tillbringas manskap och befäl en större del av den lediga tiden i sina hytter. Efter middagen försvinner var och en in till sitt. Ändå finns förstås en trygghet i närheten till arbetskamrater.

Tron betydelsefull för filippiner

Bilderna visar att den kristna tron har stor betydelse för många av de filippinare som i dag arbetar på svenska båtar. En fartygsingenjör knäböjer i sin hytt, en matros mediterar framför ett krucifix vid sitt telefonbord och ett par sotiga arbets-



Kockan i M/V Atlantic Compass blickar ut över horisonten.



Överstyrman i bulklastfartyget Transwood på vakt.



I tryckande hetta gör förste fartygsingenjören finjusteringar i maskin i Otello.



Överstyrman på Fure West arbetar med tankröret.

händer fingrar på ett radband.

Stefan fortsätter att göra jämförelser mellan livet ombord i början av 1980-talet och 2010-talet.

– Förhållandet till alkohol har förändrats. I slutet av 70-talet och början av 80-talet hände det att någon sjöman drack både en och två liter starksprit under en tjänstgöringsdag utan att någon protesterade. Drickandet var en del av kulturen ombord. I dag är inställningen helt annorlunda. Inte en enda gång såg jag någon besättningsman som var berusad.

Under dessa decennier har också, enligt fotografen, hierarkierna plattats ut. Avståndet mellan befäl och manskap är inte längre lika stora.

– I början på 80-talet gick jag för första gången ombord på ett fartyg där befäl och manskap delade mäss. Personalen var inte särskilt bekväm med den nya ordningen och placerade en spaljé mellan de båda grupperna. I dag är det naturligt för befäl och manskap att umgås i samma mäss.

Den inre och yttre världen

På bilderna finns många porträtt. Beträktaren kan urskilja varje skäggrå i ansiktet på den kock som tjänstgör på ett bulklastfartyg i Nordatlanten och en överstyrman och kadett skrattar i närbild i samförstånd på däck på ett tankfartyg vid Norges kust.

Andra fotografier vidgar vyerna. Vågskum sköljer in mot fartygens relingar, en isbrytare öppnar nya vägar i det vidsträckta, frusna Bottenhavet och borta vid horisonten i Indiska oceanen skymtar silhuetten av ett lastfartyg under en himmel som brinner i gult och orange.

Så pendlar motiven på bilderna mellan de porträtterade sjömännen som arbetar i en sluten fartygsvärld och de vidvinklade perspektiven som öppnar sig mot ständigt nya mål.

– Att arbeta ombord innebär ofta att man längtar, till nästa hamn och till familjen. Det finns inte bara något plågsamt utan också skönt i en sådan längtan, anser Stefan F Lindberg. **CI**

Isländsk dubbelseger

Representanterna för varje nordiskt land hade med sig 15 bilder från de nationella deltävlingarna till att utse vinnarbidragen i den Nordiska fototävlingen för sjöfolk 2013. Vi fick i år hjälp av en jury bestående av Johanna Haverlind, utställningschef Arbetets museum, och Fredrik Schlyter, frilansfotograf.

Johanna Haverlind har ett förflutet som utställningsproducent på bland annat Statens maritima museer och Sjöhistoriska museet och är just nu ansvarig för Stefan F Lindbergs fotoutställning "Sjömän" som visas på Arbetets museum (se artikel på föregående uppslag).

Fredrik Schlyter är fotograf på heltid sedan 15 år, och även bergsklättrare. Med sin äventyrliga läggning är han van att fotografera i extrema miljöer och kan därför bedöma bilderna utifrån sina egna erfarenheter.

– Det här var ett ovanligt och roligt uppdrag. Vi började med att sälla bort en hel del bilder, som inte stod sig i konkurrensen. Sedan gjorde vi teman för att försöka hitta ett brett urval, säger Johanna Haverlind.

– Det var ingen enkel uppgift, tillägger Fredrik Schlyter. Det blev ännu svårare när vi kom ned till att ha runt tio bilder kvar och dessa skulle rangordnas. Men vi är nöjda med det vinnarfält vi kommit fram till, även om vi precis förstått att Island tog hem tre priser av fem möjliga. Deras finalbidrag var bra, helt enkelt.

Språng gjorde det igen

M/T Bit Oklands kock Jörgen Språng har under många år varit en ständig deltagare i sjöfolkets egen fototävling och prisats många gånger. Den här gången vann han både första och tredje pris i den svenska tävlingen. Per Karlsson, överstyrman på *Island Chieftain*, tog andraplatsen.

24 sjömän sände in totalt 112 bilder. Juryn bestod av Sjöfartsverkets Tobias Fälth, journalist och kommunikatör med stort fotointresse, och Norrköpingsfotografen Ida Ling Flanagan.

– Det är jättemånga bra bilder i år! Kul att se att det är fler ögonblicksbilder på människor än tidigare år. Jag minns att vi efterfrågade just det i fjol, säger Ida Ling Flanagan.

TEXT JIMMY ERIKSSON,
SJÖFARTSVERKET SJÖMANSSERVICE



Förstapriset i nordiska tävlingen gick till "Hiv litt mere opp" ovan, tagen av Davíð Már Sigurðsson, matros på trälaren *Klakkur*. Juryns motivering: "En bild med väldigt hög teknisk kvalitet. Fotografen har fångat både ljuset och personen i sin bild. En oregisserad bild som ger ett ärligt intryck."

Nästa sida fr v uppifrån: "Bordningsövning" av Magnus Henrysson, matros på *M/S Peter Pan*, fick hedersomnämning. Torkil Hansen, Norge, *HMS Protector*, fick hedersomnämning. Hlynur Ágústsson, matros på *Kristbjörg VE Stormvjer* fick andra pris i nordiska tävlingen, "En bra fångad actionbild som är tagen i en miljö där många väljer att inte ta fram kameran". "Lito" av Jörgen Språng, kockstuerat *M/T Bit Okland* fick första pris i svenska deltävlingen. Stefan Olsson Wandel, Danmark, *Pearl Seaways*, fick tredje pris i nordiska tävlingen. "Hold fast" av Per Karlsson, överstyrman *Island Chieftain*, fick andra pris i svenska deltävlingen.



18-dubblad trafik på tre år

Isavsmältningen har gjort det möjligt för allt fler fartyg att gå Nordostpassagen norr om Ryssland på väg mellan norra Europa och norra Asien. 2010 gick fyra fartyg hela leden, 2013 var siffran 71. TEXT AGNETA OLOFSSON

GÖTEBORG JANUARI 2014

Fördelen med att välja Nordostpassagen i stället för att gå via Suezkanalen är att man kan spara tid och bränsle.

– Färden mellan Amsterdam och Yokohama blir cirka 40 procent kortare, berättar Morten Mejlænder-Larsen, chef för arktisk operation och teknologi vid det nyligen sammanslagna klassningssällskapet DNV GL.

Men det är chansartat, eftersom väder och isförhållanden kan ställa till det så att det blir förseningar. Längs vägen finns inga hamnar som är öppna för internationella fartyg.

För att en resa över huvud taget ska komma ifråga krävs tillstånd av ryska myndigheter. Tidigare ställdes krav på viss isklass, men sedan 2013 görs en allmän riskbedömning där bland annat en faktor som under vilka veckor under den farbara perioden, juli till början av oktober, som resan är tänkt att göras. Räknar man med isfritt behövs ingen isförstärkning.

Fartygen ledsagas av ryska isbrytare, ett fartyg i taget eller i konvoj. Även om man

räknar med isfri farled kan situationen snabbt ändras i och med att flerårig is driver ned med vindarna till leden.

– Den isen är ofta hård som sten och kan driva i tre till fyra knop, säger Erik Hånell, vd för Stena Bulk som har fartyg som gått leden sju resor de senaste tre åren.

Han berättar att förberedelserna är rigörösa inför en sådan här resa. 25 procent av besättningen är till exempel utbildad vid Makarovinstitutet i S:t Petersburg där det ingår praktik vid ryska isbrytare. De vet när det är idé att försöka ta sig igenom is och när det inte är det.

Bränslet ombord ska räcka inte bara till de 35 dagar ruten beräknas ta utan också till 15 till 20 extra dagar. *Stena Polaris*, som gjort resan 2013, har två maskinrum, två separata framdrivningssystem och dubbla propellrar och roder.

Om något trots allt skulle inträffa kan besättningen undsättas till isbrytaren. Om det är så att fartyget inte kan ta sig vidare för egen maskin ingår det i avtalet att isbrytaren bogserar det till internationellt vatten.

Många av fartygen som går Nordostpassagen har last av olja eller petroleumprodukter. En olycka då denna typ av last kommer ut i havet skulle vara en katastrof i det känsliga Arktis. Små utsläpp kan isbrytaren ta hand om men ett större är i dagsläget omöjligt att hantera med kombinationen is, sjögång och vind.

Det finns dock planer på att förlägga fem räddningscentraler längs Sibiriens kust. När trafiken ökar kan dessa planer sättas i verket, tror Morten Mejlænder-Larsen.

71 resor genom Nordostpassagen 2013 kan jämföras med att det tog två år för upptäcktsresanden Nordenskiöld att ta sig genom passagen med ångaren Vega 1878-1879.

Växthuseffekt på gott och ont

De senaste 30 åren har polarisen minskat med en tredjedel, dessutom har isen blivit tunnare. Mycket talar för att det är mänsklig aktivitet som ligger bakom, i form av bidrag till växthuseffekten. Men växthuseffekten kan också ge besvärliga väderförhållanden, som påverkar framkomligheten på sjörutten.

– En resa lönar sig inte alla gånger, säger Erik Hånell.

Avgiften till isbrytarassistansen av det statliga Rosatom är fem dollar per ton last. Dessutom krävs två islotsar i normalt åtta dagar, vilket kostar 2 400 dollar per dag. Utöver det behövs försäkring.

För tankern *Stena Polaris* som gick från Finska viken till Sydkorea med en last av nafta 2013 var avsikten att tidsvinsten skulle vara två veckor jämfört med om hon gått via Suezkanalen. Isbrytarassistansen var försenad, så att resan bara blev åtta dagar kortare.

Vissa andra fartyg som Stena Bulk låtit gå via Nordostpassagen har kunnat ta sig samma väg tillbaka, med eller utan last. Men *Stena Polaris* har fått laster som fört henne via Nya Zeeland och Australien till Singapore.

– Men hon är ju ett isklassat fartyg så vi vill ha henne i isiga farvatten, säger Erik Hånell.

Han ser en fortsättning av de arktiska färderna om det är så att det lönar sig. Priset på lasterna måste vara rätt. **A O**



Stena Bulks fartyg *Stena Polaris* gick hela vägen genom Nordostpassagen med en last av nafta hösten 2013. Foto Stena Bulk.

Forskningschef på andra sidan jorden



Chalmersforskaren och sjökaptenen Margareta Lützhöft är sedan december chef för sektionen för Maritime Training vid Australian Maritime College på ön Tasmanien. Uppdraget är att bygga upp en forskarmiljö inom den hittills helt oakademiska lärarkåren. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO BENKT LUNDGREN

TASMANIEN JANUARI 2014

– Skolledningen har högt ställda förväntningar, men det här kommer att ta tid, konstaterar hon.

Och Margareta borde veta vad hon talar om. När hon kom till Sjöbefälsskolan på Chalmers i Göteborg för 17 år sedan, fanns ytterst lite forskning inom HR-området. Idag har Maritime Human Factors flera disputerade forskare liksom ett stort antal doktorander. Nu ska hon försöka upprepa samma bedrift, fast på en annan kontinent.

– Här är det precis som det var på Chalmers när jag kom dit. Lärarna är sjöbefäl men saknar akademisk erfarenhet. Enligt deras anställningsavtal ska de producera minst en vetenskaplig artikel om

året, vilket inte är så lätt när de aldrig gjort något sådant tidigare. Det är bland annat sådant vi pratar om på utvecklingssamtalen, och jag ska försöka få dem att i första hand skriva om sådant som de gör i sin undervisning.

Sjöbefälsskolan i Australien var tidigare en fristående enhet men gick för några år sedan upp i University of Tasmania (Utas). Miljön är internationell, och de flesta av Margaretas medarbetare kommer utifrån som England, Tyskland, Förenade Arabemiraten och Sydostasien.

– Det är en otroligt spännande miljö. Jag har alltid tyckt att jag arbetat i en internationell bransch, men nu förstår jag att perspektivet hela tiden varit väldigt svenskt.

Även bland universitetets kapten- och

sjöingenjörstudenter finns många olika nationaliteter med cirka en tredjedel från Australien, en tredjedel från Förenade Arabemiraten och en tredjedel från andra länder. Skolan erbjuder också fortbildningskurser till aktiva befäl.

– Men det går inte särskilt bra för den inhemska sjöfarten, jag tror de brottas med ungefär samma problem som branschen hemma i Sverige. Däremot är hamnarna mycket aktiva, och vissa har egna lotsar och bogserbåtar. På sikt är det förmodligen dem vi ska rikta in oss mer mot.

– En ständigt aktuell fråga är också miljöskyddet av Stora barriärrevet. Idag tillåts man gå hela sträckan på 36 timmar med bara en lots. Visserligen finns det ett par timmar att vila på under resan, men frågan är om det är tillräckligt.

I stort sett handplockad

Margaretas tjänst utannonserades via ett nätverk i juni förra året. Då hade hon inte en tanke på att söka; hon ville forska, inte vara chef. Men efter ett par veckor blev hon kontaktad av Utas som uppmanade henne att söka, och eftersom tjänsten ändå lät intressant gjorde hon det. Kort därefter kallades hon till intervju, och bara någon timme efter mötet erbjöds hon tjänsten.

– Om det blir något utrymme för egen forskning här återstår att se, men än så länge lever jag på hoppet. Jag har också kvar ett forskningsuppdrag i Mona Lisa två samt en handfull doktorander där hemma.

I december gick flyttlasset från Göteborg. Under sina första veckor i den 30-gradiga hettan har hon och sambon hunnit hyra radhus (som visat sig hårbärgera en koloni opossumråttor i mellanväggarna), en bil (Saab 9000) och en katt. Chalmers är hon tjänstledig från, och om ett år ska hon ta beslut om att stanna eller åka hem. Men en av de första sakerna hon planerar att göra på sin nya arbetsplats är att knyta samman Utas med Chalmers samt ett par andra universitet i Kanada och Kina som hon redan har goda relationer med via Maritime Human Factors-gruppen.

– Vi vill ha bra samarbetspartners, som vi vet brinner för de här frågorna, och med duktiga forskare. **LS**

Folketinget avvisar ny undersökning

Efter att den danska polisen lagt ner all vidare undersökning av rederiet Shipcrafts hantering av gisselhanteringen, har politikerna nu försökt att ta över frågan. Ärendet var nyligen uppe i folketingets utrikespolitiska utskott, som dock avvisade att genomföra en grundläggande undersökning av förloppet. TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

KÖPENHAMN FEBRUARI 2014

De två danska befälen och de fyra filipinska manskapen från *Leopard*, som kapades av somaliska pirater 2011, satt fängslade i 838 dagar. Det är den mest omfattande kidnappningsaffären i modern dansk sjöfartshistoria.

Fallet beskrevs i SB nr 8/2012 och 4/2013, och i förra numret berättade vi att polisen inte går vidare med efterforskningen av rederiet Shipcrafts hantering av gissel-saken. Det saknas lagrum för att eventuellt väcka åtal. Hos Söfartens Ledere uttryckte man stor besvikelse över polisens beslut men har förståelse för det. Samtidigt hop-

pades man att någon politiker kanske ville ta fatt och gå vidare i saken. Och det har nu hänt.

Folketingsledamoten, Christian Juhl, som tillhör Enhedslisten (motsvarar ungefär Vänsterpartiet i Sverige), engagerade sig i frågan och såg till att den kom upp till behandling i folketingets utrikespolitiska utskott. Där krävde han att utrikesminister Martin Lidegaard svarade på en rad frågor rörande hanteringen av den kidnappade besättningen från *Leopard*.

Ingen vill gå vidare

Christian Juhl önskade att det genomförs en särskild undersökning av förloppet.

Han ville också att det etableras en sk piratnämnd, som kan råda andra som kommer i liknande situationer som Shipcraft. Men utskottet avvisade samtliga förslag.

Det går inte att redogöra närmare för vad som sades på mötet, eftersom det är sekretessbelagt.

– Nu är det inte mycket mer jag kan göra i den här saken, säger Christian Juhl till SB. Jag har haft frågan uppe i både folketinget och i det utrikespolitiska utskottet utan resultat. Det är högst beklagligt att ingen vill gå vidare med detta. Det finns fortfarande många obesvarade frågor, som det borde grävas djupare i.

– Det som hände under gisslantagningen och förhandlingarna är ju inte undersökt. Varken rederiets och förhandlarnas agerande eller Rederiforeningens, regeringens och underrättelsetjänstens handlingar – eller bristen på sådana – har undersökts. Det har varit en påfallande frånvaro av intresse att komma till botten i denna allvarliga sak, säger Christian Juhl. **CK**

– Min kropp är fri men inte min själ

– Min kropp är fri, men min själ fattar det inte. Det säger kapten Eddy Lopez, befälhavare på det kapade fartyget *Leopard*. Till-sammans med styrman Søren Lyngbjørn och fyra manskap satt Eddy Lopez fängslad i 838 dagar i Somalia under svåra förhållanden.

För första gången talar Eddy Lopez och Søren Lyngbjørn ut om deras tid som gisslan hos somaliska pirater. Det skedde i dansk tv (DR 2 Undersøgelser) nyligen. De är båda hårt medtagna av fångslingen: Eddy lider av posttraumatisk stress och Søren av malaria.

Eddy är född i Chile, men redan som 20-åring kom han till Danmark där han gifte sig. Han blev dansk medborgare och utbildade sig till sjöman. Men äktenskapet höll inte, och Eddy flyttade tillbaka till Chile, där han gifte om sig och fick tre söner.

Drabbar hela familjen

Efter frigivningen på valborgsmässöaftonen i fjol reste Eddy tillbaka till Chile. Under den första tiden gick det

bra hemma, men efter en tid kom svårigheterna.

– Jag blir numera ofta irriterad, lätt deprimerad och ligger vaken om nätterna. Det är svårt för oss alla, säger Eddy och berättar att hans hustru också blivit sjuk.

Eddy och hans hustru har nu separerat. Den äldste sonen har svårigheter i skolan och elvaåringen blir lätt aggressiv, vilket lett till att han relegerats från flera skolor.

– Jag är glad för att vara tillsammans med mina barn. Men jag tänker hela tiden på varför vi hamnat i denna situation. Vad har jag gjort för fel? Jag har ju bara passat mitt arbete.

I september i fjol blev både Eddy och Søren uppsagda av Shipcraft. I decem-

ber fick de sina sista löner. I dag lever de på sjukpengar. Eddy får 11 000 kronor i månaden, som ska räcka till att försörja familjen och till att betala för psykolog, psykiatriker och medicin. Han har köpt en tomt i Chile och planerar att bygga ett nytt hus där för hela familjen. Han kan tänka sig att segla igen.

Ersättning dröjer

Både Eddy och Søren räknar med att få ersättning från Arbetsstadestyrelsen, men det kan dröja ännu ett år innan det kommer några pengar därifrån.

Søren bor ensam i Dragör utanför Köpenhamn. På grund av malarian har han svårt att gå. Han tränar regelbundet på en fitness-studio och räknar med att bli bra så småningom – det säger i alla fall läkarna. Søren tror inte att han ska segla igen, han räknar med att bli sjukpensionerad. Han besöker i dag ofta sina gamla vänner i Dragörs hamn, där han njuter en kopp kaffe eller en öl ombord på någon av båtarna. **CK**

För ett
friskare
LIV

Vi försäkrar dig och din inkomst i hela världen!



Nu kan alla sjöbefäl få ett bra ekonomiskt skydd, oavsett nationalitet. Våra försäkringar gäller även under ledighet förutsatt att du mönstrar på inom utsatt tid.

Euro Accidents försäkringar för sjöbefäl

- » Sjukförsäkring
- » Livförsäkring med barnskydd
- » Olycksfallsförsäkring

Är du intresserad av att veta mer om hur du försäkrar din ekonomi och din familj, kontakta Söderberg & Partners eller besök oss på webben.

E-post: sjofart@soderbergpartners.se

Webb: www.euroaccident.se/sbf

Sjöman via *Gladan*

23 yrvakna gymnasister står på en betongkaj i US Naval Yard i utkanten av Key West, det kontinentala USA:s södra punkt. Ett par tre stycken i taget kränger på sig varsin säkerhetssele och beger sig upp i den höga riggen. De som väntar på sin tur följer klättringen intensivt med blicken. En del ser förväntansfulla ut. Andra mer tveksamma. Alla ska de upp innan de kan mönstras in på fartyget. TEXT OLA TEDIN FOTO HELÉNE OHSBECK, OCEANMEDIA.SE

KEY WEST, FLORIDA JANUARI 2014

Det är sjöfartsprogrammets förstaårs-elever från Törnströmska gymnasiet i Karlskrona som är på väg ut på vårterminens månadslånga utbildning ombord på flottans övningskonert *HMS Gladan*. Med på turen finns också huvudläraren Bengt Kihlbom och engelskläraren Katarina Lidfors, samt fem elever från årets avgångsklass. De fem gör månaden som del av treornas obligatoriska praktik till sjöss.

– Det är helt andra ungdomar som kommer att kliva iland om en månad. En av de viktigaste effekterna av tiden till sjöss är att de inser hur viktigt det är med kunskaper. De blir helt enkelt mer studiemotiverade när de inser att man måste kunna en massa saker för att jobba på sjön, konstaterar Bengt Kihlbom, som själv har ett förflutet inom såväl marinen som handelsflottan.

– Det blir ett äventyr, säger Katarina Lidfors. Hon är med ombord för att stötta sin kollega. Eftersom de är i USA passar det ju också bra att alla ska göra ett särskilt arbete på engelska under tiden ombord.

Trivs bättre med killar

Tre tjejer har också hittat till programmet på Karlskronaskolan och är nu med på seglatsen. Ida Forsberg från Göteborg och Amanda Köhler från Växjö tycker att det är kul att vara tillbaka på *Gladan*. Att de valt att utbilda sig i ett mycket mansdominerat yrke bekymrar dem knappast.

– Jag trivs jättebra. Killar är bara såå mycket lättare att umgås med, säger Ida Forsberg.

Hon får genast medhåll av Amanda Köhler:

– Skönt att det är mycket killar med, tjejer är så komplicerade, säger hon med glimten i ögat.

Både Amanda och Ida har seglat mycket och varit med i sjöscouterna innan de kom till Törnströmska. Båda tänker en karriär till sjöss via Sjöfartshögskolan i Kalmar.

Men den månadslånga seglatsen är



Den dagliga rutinen följs från första timmen ombord. Här svabbar Emil Magard och Alexander Ajerstam däck.



långt från en nöjessegling. Många kommer att ställas inför oväntade utmaningar och göra saker de inte trodde de kunde.

Redan från första början delas eleverna in i kvarter och får gå vakter. Efter inmönstring och alla fått sig tilldelade sina kojplatser blir det uppställning på huvuddäck, och fartygschefen löjtnant Thomas Falk presenterar sin besättning och håller ett litet anförande för sina nya elever.

– Vi tror att ni vill lära er jättemycket och ni har här en stor möjlighet att lära er nästan hur mycket som helst. Och vi tycker att det är kul att lära ut, så det är bara att räkka upp handen och fråga. Tänk på att ni 23 ungdomar här ombord har 14 instruktörer till ert förfogande under en hel månad.

Alla ska få ut något

Så förflyter första dagen i lugnt men bestämt tempo för klassens olika grupper. Försteskepparen håller lektion om rorsmans och frälsarkranspostens uppgifter. Nere på trossbotten gör Bengt Kihlbom en genomgång av den kommande månaden. Inte minst ska engelskan bättras på, just därför är ju också Katarina Lidfors med på halva resan. Skeppare Kalle Persson instruerar glasvakten hur fartygsklockan ska hanteras.

Andra dagen har eleverna börjat hitta på fartyget och finner sig trevande tillrätta. *Gladans* second löjtnant Carl Johan Ekholm, poängterar att man i princip inte gör någon skillnad på gymnasisterna och kadetter.

– Men vi är väldigt lyhörda för hur mottagliga eleverna är för utbildningen. Vi försöker vara följsamma så att alla får ut något av lektionerna. Dels är de ju yngre, bara 16-17 år. Dels har de heller inte den militära grundutbildningen med sig som kadetterna har, förklarar han. Det



– Det är jättekul för oss att se elevernas utveckling ombord under den här månaden, säger *Gladans* second löjtnant Carl Johan Ekholm.



Matförråden är påfyllda inför den månadslånga kryssningen.



Det är inte att ta fel på hur nöjd Kalle Andrén är att ha övervunnit sig själv och klättrat över de två masterna och därmed kvalificerat sig för inmönstring hos fartygschefen löjtnant Thomas Falk.



Säkerheten främst. Säkerhetssele med dubbel förankring är obligatorisk till väders.

viktigaste för oss är att de lär sig, det är vår uppgift. Därför är det högt i tak, och vi försöker inpränta i eleverna att det är viktigt att de säger till om det är något de inte förstår.

Han är också noggrann med att påpeka att det inte handlar om en seglingsutbildning utan en utbildning i sjömansskap.

Givande att se utvecklingen

– Skonerterna är en väldigt bra plattform för utbildning, fortsätter Carl Johan Ekholm. Man får en god känsla för krafterna och rörelserna till sjöss från vind och vågor. Därför är det jättekul för oss att se elevernas utveckling ombord under den här månaden. Hur de efterhand får vana, sjöben och lär sig bete sig ombord ett fartyg. För att inte tala om hur sammansvetsade de blir som grupp och hur dynamiken inom grupperna förändras. Det är nu ombord som ett ledarskapsämne börjar utvecklas, och vi vill pusha dem till att ta ledarroller och att ta ansvar som de har stor nytta av i framtiden oavsett om de jobbar civilt på sjön eller går till flottan, framhåller Carl Johan Ekholm.

Lågkonjunkturen och förändringarna i rederibranschen påverkar givetvis också möjligheten att få jobb direkt efter utbildningen för elever vid svenska sjömansgymnasier. Och även om landets elever på sjömansgymnasier uppskattas av redarna, har det blivit svårare att finna praktikplatser för manskapslever.

Alla vill gå vidare

Samtliga av de fem tredjeklassarna som var med på *Gladan* kan tänka sig att söka till Sjöfartshögskolan i Kalmar. Men alla fem hade också starka funderingar på att göra GMU, grundläggande militär utbildning först och kanske söka sig till flottan.

Oavsett vad de väljer har de i alla fall fått en bra start på Törnströmskas sjöfartsprogram. **O T**

Törnströmska gymnasiet i Karlskrona

Utbildningen har funnits sedan 1980-talet och är sedan 2006 riksrekryterande. Varje år tas 18 till 20 elever in.

Utbildningen är högskoleförberedande och många elever går vidare till handelsflottan via sjöfartshögskolorna i Kalmar eller Göteborg eller till marinen.

Under vårterminen i första årskursen ingår en månad ombord på någon av flottans övningsskonerter *HMS Gladan* eller *HMS Falken*.

I tvåan väljer man inriktning på antingen däck eller maskin. Utbildningen förläggs periodvis ombord i skolans eget övningsfartyg *MS Wartena*.

Vårterminen i trean ägnas åt praktik ombord på handelsflottans fartyg. Några treor erbjuds också att göra en av praktikmånaderna ombord på skonerterna.

Liksom alla praktiska gymnasieprogram kostar utbildningen mer än genomsnittet. Sjöfartsprogrammet ligger på cirka 145 000 kronor per elev, ungefär lika mycket som till exempel fordonsprogrammet.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar

30 000 i utvecklingsstipendium till ny livvästlåda

Våren 2008 fick Johan Andersson och Viktor Lundberg 10 000 kronor av Sjömanshusstiftelsen för att utveckla en självöppnande förvaringsbox för livvästar. I vår får de ytterligare 20 000 kronor för avslutat uppdrag. Produkten hoppas de ska finnas på marknaden inom ett par år.

Idén om en självutlösande låda för förvaring av livvästar föddes när Johan och Viktor pluggade på sjömansskolan i Helsingborg 2006.

Johan hade noterat att många passagerare vid större haverier saknade livvästar när de hamnade i vattnet och att det minskade chansen att överleva. Ett problem är att västarna, som ofta förvaras i låsta lådor ute på däck, kan vara svåra att komma åt. Vid olyckor där fartyget sjunker snabbt hinner man inte alltid låsa upp och få fram västarna innan det är för sent. Killarna ville därför konstruera en självutlösande box som öppnas automatiskt när den hamnar i vattnet.

”Om vi på det här sättet kan bidra till att några fler överlever är vi väldigt glada”

– Om vi på det här sättet kan bidra till att några fler överlever är vi väldigt glada. Varje liv som kan räddas är en enorm vinst, säger Johan, andrestyrman hos Fjordtank.

De trodde på sin idé, men insåg att det krävdes kapital för att utveckla den till en färdig produkt. De fick syn på en annons om att Sjömanshusstiftelsen belönar arbetsmiljö- och säkerhetshöjande uppfinningar och beslöt att skicka in sin idé. Det resulterade i 30 000 kronor i ett så kallat utvecklingsstipendium, där en tredjedel betalades ut i steg ett och resterande när arbetet var slutfört. När de några år senare åter satt i skolbänken, den här gången på Sjöbefälsskolan vid Linnéuniversitetet i Kalmar, återupptog de projektet i samband med sitt examensarbete.



Innovativa sjöbefäl som tänker på säkerheten. Viktor Lundberg (tv) och Johan Andersson.

– Pengarna från stiftelsen har varit till stor hjälp, säger Viktor, andre fartygsingenjör hos PGS. Att utveckla idén till färdig produkt kostade mycket mer än vi trodde.

Konstruktionen består av en box med en låsmekanism som är konstruerad för att lösa ut automatiskt i vatten.

– Tack vare att Linnéuniversitet har ett samarbete med försvaret fick vi testa vår prototyp i bassängen på marinbasen i Karlskrona. Den fungerade väldigt bra, berättar Viktor.

Vid Sjömanshusstiftelsens belöningsceremoni i maj kommer de att ta emot den andra och sista delen av stipendiet.

– Vi har fortfarande detaljer kvar att förbättra på lådan så även de här pengarna kommer att gå in i projektet. Men om ett par tre år hoppas vi att den ska finnas ute på marknaden, säger Johan.

viktor.lundberg1@hotmail.com p.johan.andersson@hotmail.com



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2015

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivselsn 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.

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

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

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



TORREVIEJA

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

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

*15 april-30 sep



IDRE

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

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

För bokning och upplysningar om fritidshusen och lägenheten i Stockholm, kontakta Rocio Arevalo Perez via e-post: sbf.stugor@ledarna.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningdatum 15/9. För huset i Torre vieja lottas veckorna 16–40, sista anmälningdatum 31/1.



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

Allmän e-postadress: sbf@ledarna.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

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

Sjöbefälsföreningen – O

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

Ombudsmän i Stockholm

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

Ombudsman i Göteborg

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

Informationschef

Marie Halvdanson –08-598 99 288

Medlemsservice & Administration

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

Human Resources

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

Ekonomi

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

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Västmannagatan 4
Telefon 08-598 99 085
Telefax 08-651 08 48
E-post sbf@ledarna.se
Internetadress
www.sjofebalsforeningen.se
Bankgiro 332-1478
Expeditionstid 8.00–16.10

Expeditionen i Göteborg

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

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.

Grundstötning vid 6/6-vakt

Dansregistrerade tankern *Dart* grundstötte i en norsk fjord. 10 minuter innan hade vakthavande styrman somnat på bryggan och missat en kursändring. Han gick på ett 6-timmarsschema och sade sig själv inte ha känt sig trött. Danska haverikommissionen ansåg dock att han drabbats av en ackumulerad sömnbrist. Hans schema hade kommit i konflikt med hans kropps biologiska rytm.

Kommissionen hänvisar i sin rapport till Horizon-projektet, där man bland annat påpekat att 45 procent av vaktbefälen i ett 6-timmarsschema drabbats av "mikrosömn" under vakten mellan kl 0000 och 0600. *Darts* operatör har efter rapporten beslutat att tills vidare lägga in en obligatorisk utkik under detta vaktpass. (TELEGRAPH)

Alarm försvårar arbetet

En allvarig incident med *Emma Mærsk* – då världen största containerfartyg – i Suezkanalen i februari i fjol har utretts av danska haverikommissionen. En viktig iakttagelse är att alarmsystemen ombord mer stjälpde än hjälpte räddningsarbetet, på grund av den höga och stressande ljudvolymen.

"De ändlösa alarmen gjorde det extremt svårt för besättningen att koncentrera sig på de många utmaningar de ställdes inför, den ena efter den andra", konstateras i rapporten.

Bland annat därför får besättningen mycket beröm för sitt ingripande.

Fartyget drabbades av en allvarig vatteninträngning beroende på ett strukturellt fel i en aktertruster. Vattnet vällde in i axeltunneln, och skottet mellan axeltunneln och huvudmaskinrummet havererade. Det i sin tur berodde på att tätningarna i skottets elledningar var felaktigt installerade.

Öppnandet av insugsventilen för den stora pumpen försenades av en trasig stålsprint i en kardankoppling mellan ratten och insugsventilen. Maskinbefälen lyckades öppna ventilen manuellt, men haverikommissionen noterar särskilt att något så simpelt som en trasig stålsprint kan ha ödesdigra konsekvenser. "Säkerheten står och faller med besättningen, som lyckades åtgärda incidenten utan person- eller miljökador", konstaterar rapporten.

Nautilus seniorsekreterare Allan Graveson anser att incidenten visar behovet av oberoende översyn under fartygens design och bygge. (TELEGRAPH)

Sjökaptensring



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

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

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

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

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

Sjöingenjörarring och sjökaptensring



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

Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 5 796:-
Sjöingenjörarringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 4 840:-

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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

Propellersmycke

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



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

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

The crossword puzzle grid contains the following words and clues:

- Across:**
 - 1: IAKTTAR ÅSKET HAR FAR I MORA
 - 10: ORÖRLIG LITE AV VARJE
 - 11: GRISAR ÄR ZEBRAMÖNSTER
 - 12: YPPAS INTE FÖR KONKURRENT
 - 13: STAGNERA
 - 14: BRÄNNPUNKT
 - 15: NÄRA ANFÖRVANT
 - 16: INTE UTE ALLS
 - 17: OFTA BÄGE ELLER SMÖRKNIV
 - 18: KUBIKDECIMETER
 - 19: LIKNAR REKLAM CYKELLOPP
 - 20: KAN MAN MED RIKTAD KRITIK
 - 21: STÅR FÖR FÖRST OCH SIST
 - 22: RISKERAS VID DALIG VISKNING
 - 23: BLIR ETT VID RING
 - 24: UNDERLÄTTAR GÖTA KANAL
 - 25: EN SJÖNG DUETT MED EN PAUL
 - 26: ÅKTA
 - 27: TVÅ PÅ TJOGET
 - 28: EN SYMBOL FÖR VÅRT LAND
 - 29: EN GOD DEL AV VÅR ATMOSFÄR
 - 30: ANGER EN RIKTNING
 - 31: KAN VARA AV TUNGROTSTYP
 - 32: TUNISIEN KORT GÖR ÄVEN LÄTT
 - 33: VITA ROSENS ÅTT GREKLAND KORT
 - 34: SYMBOL FÖR EN DEL AV NORRLAND
 - 35: GÖRA STÖRRE
 - 36: GÖR INNEHAVARE
 - 37: FYLLER DESSA RUTOR
 - 38: FÖRETAGSFÖRM
- Down:**
 - 2: HELIOPOLIS I BIBELN
 - 3: HELT JUSTE DVÄRGATÄL
 - 4: LUSTHUS
 - 5: ETT SÅDANT ÄR ÄVEN ISLAND
 - 6: EN ALEXANDER I TRE KRONOR
 - 7: FÖR RUNT PÅ RÅLS
 - 8: KAN ANGE GRAD
 - 9: KONKURRERADE MED BELL
 - 13: FISK
 - 14: HÅLLER GOD MIN
 - 15: DE GAV EN VÄRLDSDEL DESS NAMN
 - 16: VÄRTANNAT ÄR OLYMPISKT
 - 17: ULLPRODUCENT
 - 18: NÅGRA MÅTER TÄPPAN
 - 19: BASMÅTT
 - 20: FÖLJER O
 - 21: GUDOM
 - 22: HÅLLER TIDEN
 - 23: EN SJÖNG DUETT MED EN PAUL
 - 24: ÅKTA
 - 25: TVÅ PÅ TJOGET
 - 26: EN SYMBOL FÖR VÅRT LAND
 - 27: EN GOD DEL AV VÅR ATMOSFÄR
 - 28: ANGER EN RIKTNING
 - 29: KAN VARA AV TUNGROTSTYP
 - 30: TUNISIEN KORT GÖR ÄVEN LÄTT
 - 31: VITA ROSENS ÅTT GREKLAND KORT
 - 32: SYMBOL FÖR EN DEL AV NORRLAND
 - 33: GÖRA STÖRRE
 - 34: GÖR INNEHAVARE
 - 35: FYLLER DESSA RUTOR
 - 36: FÖRETAGSFÖRM

KONSTRUKTION WILLY HAGEL

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Marskryset".
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 9/4 2014. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Tanker rövades Kärvt för brittiskt sjöfolk

Liberiaflaggade panamaxtankern *Kerala* attackerades av pirater utanför Luanda i Angola i januari. Piraterna stal bland annat 13 000 ton gasolja. En indisk fartygsingenjör i besättningen på 27 man sårades. Ågarna Dynacom Tankers sakenade kontakt med fartyget i drygt en vecka efter attacken, efter att piraterna förstört all kommunikationsutrustning.

Enligt uppgifter från den angolanska marinen, som spreds i media, skulle piratattacken ha varit "fejkad" och besättningen skulle själv ha förstört sin radio. Påståendet dementeras kraftfullt av flaggstaten Liberias myndighet.

Ingen piratattack vid Afrikas västkust har tidigare gjorts så långt söderut.

(LLOYD'S LIST)

Brandskydds- föreningens kurser vårterminen 2014

Grundkurser

V 15	7-11	april	Göteborg
V 19	5-9	maj	Helsingborg

Fortbildningskurser

V 13	24-26	mars	Helsingborg
V 14	31 mars-2	april	Göteborg
V 15	7-9	april	Kalmar
V 16	14-16	april	Göteborg
V 17	23-25	april	Helsingborg
V 21	21-23	maj	Kalmar
V 22	26-28	maj	Göteborg
V 23	2-4	juni	Göteborg

Advanced Fire Fighting

V 20	13-15	maj	Helsingborg
------	-------	-----	-------------

Fortbildning Advanced Fire Fighting

V 20	12-13	maj	Göteborg
------	-------	-----	----------

För anmälan och ytterligare information kontakta:

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

Storbritanniens sjöfartspolitik diskuterades grundligt vid möte i januari med parlamentets maritima grupp. Sjöfartsminister Stephen Hammond (kons.) mottog åtskilliga önskemål från branschen. Bland annat påpekades de ökade svårigheterna för nyexaminerade befäl att få tjänst som juniorbefäl i fartyg som åtnjuter tonnageskatt.

Hammond sa att han försökt inta rollen av en "evangelist för en stor bransch, som han vill skydda från en regleringsvåg, särskilt från EU".

– Sjöfarten är grundläggande för Storbritanniens ekonomiska återhämtning, sa han. Vi har försökt genomdriva en positiv inställning i alla de departement som berör branschen, men resultatet har inte varit så konsekvent och tydligt som det kunde ha varit.

Sjöfacken Nautilus och RMT och redarna i CoS har gemensamt begärt att rederier med tonnageskatt ska tillhandahålla praktikplatser för både befäls- och manskapsstuderande. Avsikten är att på sikt stärka återväxten av brittiska befäl. (TELEGRAPH)

Håll sjöfolk skadeslösa!

Arbetskonventionen MLC kommer troligen att få tillägg som säkrar obetalda löner till sjöfolk som överges av redaren. Diskussioner kommer att föras mellan sjöfack, redare och regeringar vid ILO:s högkvarter i Genève med början i april.

– Den som inte kan betala sin besättning, ska inte sätta båten i sjön, så enkelt är det, säger Thomas Brown, vd på försäkringsbolaget Seacurus.

Han tror att ett tillägg till MLC med den innebörden kan bidra effektivt till att få bort oseriösa operatörer. Han avfärdar också påståenden om att försäkringar som täcker betalning av obetalda löner skulle bli väldigt dyra. Hans eget företag erbjuder sådana mot en årspremie på 50 dollar per sjöanställd.

Brittiska befälsfacket Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson hoppas att mötet i april ska anta de förslag som lagts fram.

– Alla anständiga inom sjöfarten ser detta som ett moraliskt imperativ, som också eliminerar osund konkurrens, säger Dickinson. (TELEGRAPH)

LÖSNING TILL FEBRUARIKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 1/2014

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Lasse Blomberg
Tidaholm

Ingvar Andersson
Färjestaden

Gunnar Ekman
Limhamn

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälens gratulerar!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

ALLANDIA

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

A P MÖLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I STENA LINE ÖRESUND

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

BOLLING & NORLING REDERI

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

ECKERÖLINJEN

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

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSEBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

Jesper Löngren (kont p), Snödroppsgård 6, 194 68 UPPLANDS
VÄSBY, tel 0734-42 44 53, e-post jesper.lonngren@ressel.se

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SEA WIND

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

Håkan Björk (kont p),
tel 0708-35 25 32, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Oskar Sigurdh, Jungs väg 6P, 392 43 KALMAR
tel 0736-76 38 59, e-post oskar.sigurdh@hotmail.se

70% för 0 kr.

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



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag _____

Namn _____

Avdelning _____

Gatuadress _____

Postnr _____

Ort _____

Land _____

E-post _____

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

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Autogiro
- Inbetalningskort

Bank (endast vid autogiro)

Clearingnummer Kontonummer

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnteckning



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

Transportstyrelsen om STCW-Manila amendments:

En sjöman som i dag har en behörighet, specialbehörighet, intyg eller certifikat som är giltig för tjänstgöring kommer även fortsättningsvis att vara behörig – men dock som längst till och med 31 december 2016. Sjömannen har alltså fram till 31 december 2016 på sig att förnya sin behörighet, specialbehörighet, intyg eller certifikat enligt STCW Manila.

STCW-kurs:

NMU tilbyr kurs som er akseptert av Transportstyrelsen for utstedelse av svenske behørigheter og sertifikater.

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

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

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

Offshorekurs:

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

Mer informasjon om dette finner man på vår hjemmeside www.nmu.as

Om oss:

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

På våre kurs får kursdeltakerne med seg teoretiske kunnskaper og meget realistiske og gode erfaringer fra øvelser på land eller ute på sjøen. All opplæring foregår i flotte omgivelser ved vårt helt nye og topp moderne sikkerhets- og beredskapscenter i Horten. NMU er sertifisert iht ISO 9001 på styring av kvalitet, og vil iløpet av 2014 bli sertifisert iht ISO 14001 og OHSAS 18001 på styring av ytre miljø og arbeidsmiljø.



Norges Maritime Utdanningscenter
– ditt sikkerhetssenter i Norge

