

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 5 SEPTEMBER 2013 ÅRGÅNG 2



UPPDATERING AV BEHÖRIGHETEN

**ska sjöbefäl inte behöva betala själva**

GREKLANDS SJÖMÅN STREJKAR

**mot de oavbrutna försämringarna**

12 000

**false officers at sea**



# Samhällskostnader kan inte övervältras på anställda

SEPTEMBER

Den 1 januari 2017 smäller det. Eller på sätt och vis har det redan smällt. 2010 års revision av STCWkonventionen är ju redan införlivad i svensk rätt genom förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd i TSFS 2011:116. Det kan ju tyckas att IMO:s prestation att enas om en ny version av STCW borde firas med smällar från champagnekorkar. Om det visar sig att de utbildningskostnader som är förknippade med konventionsändringen ska bäras av sjöfararna

ing for Seafarers (STCW) anger kraven på sjöpersonalens utbildning. I svenska förordningar och föreskrifter läggs sedan utbildningskraven fast för de olika behörigheterna och vilka rättigheter som är kopplade till dessa. År 2010 antog FN:s organ för internationell sjöfart IMO ändringar av STCW i en konferens i Manila. Ändringarna innebär att från den 1 januari 2017 måste sjöpersonalen ha en utbildning, eventuellt genom fortbildningsinsatser, som lever upp till kraven i STCW Manila.

Den fråga som då inställer sig är följande: Om nu Sverige som medlemsstat i

lande ligger ansvaret för att de anställda erbjuds erforderlig fortbildning naturligen på arbetsgivaren. Men vad gäller om man är säsongsanställd eller av annat skäl befinner sig mellan två anställningar? Om man till exempel blivit uppsagd på grund av arbetsbrist eller inte kunnat följa med till en ny arbetsgivare vid en verksamhetsövergång, så finns det ju ingen arbetsgivare som tar ansvaret för den fortbildning som STCW Manila förutsätter.

Enligt Sjöbefälsföreningens uppfattning är det i en sådan situation helt oacceptabelt att lägga ansvaret för konventionens fortbildningskostnader på den enskilde sjöfararen. Det problem som här uppstår är att en sjöfarare, som inte har en arbetsgivare som betalar kostnaderna för fortbildning enligt STCW Manila och därmed får brister i sin behörighet, inte kommer att vara anställningsbar från och med den 1 januari 2017. När svenska staten åtar sig ett konventionsansvar att införliva STCW Manila i svensk rätt får man inte låta konsekvenserna av detta gå ut över säsongsanställda och arbetslösa. Sjöbefälsföreningen förutsätter därför att regeringen ger arbetsmarknadsmyndigheterna tydliga instruktioner om att när det behövs ska staten tillhandahålla och bekosta de kurser och den fortbildning som de ändrade behörighetsreglerna i konventionen kräver.

Se även insändaren på sidan 17!

## DET PROBLEM SOM HÄR UPPSTÅR ÄR ATT EN SJÖFARARE, SOM INTE HAR EN ARBETSGIVARE SOM BETALAR KOSTNADERNA FÖR FORTBILDNING ENLIGT STCW MANILA OCH DÄRMED FÅR BRISTER I SIN BEHÖRIGHET, INTE KOMMER ATT VARA ANSTÄLLNINGSBAR FRÅN OCH MED DEN 1 JANUARI 2017.

ligger det dock närmare till hands att man själv smäller av.

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeep-

IMO antagit ändringar av STCW, vem ska då stå för de utbildningskostnader som uppkommer? När det gäller sjöpersonal som har ett löpande anställningsförhå-

## Nytt pensionsavtal

Från och med den 1 juli 2013 gäller ett nytt kollektivavtal mellan Sjöbefälsföreningen och Sjöfartens arbetsgivareförbund rörande rätten att gå i förtida pension mellan 60 och 65 år.

Den största skillnaden mot det tidigare avtalet är införande av ett regelverk för beräkning av förtida uttag för "ITP ettor".

Genom att parterna för tjänstepensionsavtalet ITP – Svenskt Näringsliv och PTK – beslöt att införa två system för tjänstepension, ITP1 och ITP2, var SBF och Sarf tvungna att se över den tidigare överenskommelsen om rätten att gå i förtida pension.

ITP1 har de som är födda 1979 eller senare (i vissa rederier samtliga befäl) och innebär att tjänstepensionen baseras på

den premie arbetsgivaren betalat in. ITP2 har de allra flesta födda före 1979 och innebär att tjänstepensionen är förmånsbaserad, man är garanterad en viss procent av slutlönen.

En förbättring mot det tidigare avtalet är att det inte sker någon reducering efter 65 år vid tidigare avgång före 62 års ålder. Dock har parterna sett sig tvungna att införa ett tak på motsvarande 7,5 inkomstbasbelopp för att kunna bibehålla systemet i dess nuvarande form.

Hela avtalet finns att läsa på föreningens hemsida [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) under fliken Försäkring & Pension.



10



## sjöbefälen Nr5

24



- 05 Förste vice ordföranden har ordet  
Jörgen Lorén skriver om "sjö-fart" i en speciell innebörd
- 06 AD avvisade arbetsgivares klagomål  
Ingen kränkning att ta ut förtroendevaldas företag i konflikt
- 08 Uteseglare i Upplands inland  
Johan Juhlin nyvaldes till föreningsstyrelsen på kongressen
- 10 Hårdnande motsättningar i Grekland  
Den svåra ekonomiska krisen minskar sjömännens framtidstro
- 13 Norska fartygsbefäl går inte med i LO  
Förslag om inträde nådde inte kvalificerad majoritet
- 14 Bristfällig information om träläst  
Lasten försköts och orsakade 45 graders slagsida
- 15 Falsa certifikat ett globalt problem  
Korruption finns bland annat i Panamas sjöfartsmyndighet
- 17 Insändare om kursavgifter  
Sjöbefälens kurser är en ren industri, anser insändaren
- 18 Nya slussar i Trollhättan eller inte  
Trafikverket vill ha dem trots att de sägs vara olönsamma
- 20 Brasiliansk sjöfart skyddas  
Cabotage motarbetas men internationell trafik är utflaggad
- 24 Vindkraft kan innebära nytändning  
Men Sverige ligger efter när det gäller havsbaserad vindkraft
- 26 Mixed crew i dubbel bemärkelse  
Ellingsen skickar även erfarna seniorbefäl på kurs

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 2 Utgivningsdag 3 september 2013

**Ansvarig utgivare** Christer Themnér

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

**Layout** Trydells Tryckeri AB

**Adress** Box 12100, 102 23 Stockholm

**Besöksadress** St Eriksgatan 26

**Telefon** 08-598 99 085 vx

**Telefax** 08-651 08 48

**E-post** sjobefalen@ledarna.se

**Bankgiro** 332-1478

**ISSN** 2001-3604

**Tryck** Trydells Tryckeri AB, Laholm 2013

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

**Framsidesbild** Grekiska mulor. Men krisen är inte orsaken, de sköter transporterna på ön Hydra, som är bilfri. Foto Lennart Johnsson.

**TS-kontrollerad upplaga** 8 800 ex

MEMLEM AV  
SVERIGES  
TIDSKRIFTER

**MANUSSTOPP 2013**

**Nr 6 – 24/9 Nr 7 – 22/10 Nr 8 – 26/11**

20



# SBF stämmer skärgårdsrederier

I våras varslades cirka 70 befälhavare och 200 matrosar på Waxholmsbolagets fartyg om uppsägning på grund av arbetsbrist inför den förestående upphandlingen av Stockholms skärgårdstrafik.

Rederiernas avtal löper ut i april nästa år, och de menade då att sannolik arbetsbrist kan uppstå nästa vår om andra entreprenörer skulle vinna upphandlingen.

Sjöbefälsföreningen anser att uppsägningarna är ogiltiga, eftersom en arbetsgivare inte får säga upp personal för "säkerhets skull". Föreningen driver därför frågan för 24 av sina medlemmar vidare till Arbetsdomstolen. SBF kräver genom LO-TCO Rättsskydd totalt 2,4 miljoner i skadestånd av de tre berörda rederierna, vilket motsvarar 100 000 kronor per person.

## Klubbordförandekonferens 1–2/10

Föreningsstyrelsen och lokala representanter träffas på en 1-dygnskonferens som äger rum från lunch 1/10 till lunch 2/10 i Stockholm. Anmälan görs till [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se) eller per telefon till Rocio Arevalo Perez 08-598 99 090.

## Facklig repetitionskurs 18–20/11

Föreningens fackliga kurs äger rum i Stockholm från lunch 18/11 till lunch 20/11. Alla är välkomna, både fackliga nybörjare och de som gått grund- eller fortsättningskurs tidigare. Kursen bjuder erfarenhetsmässigt även på trevlig samvaro. Anmälan görs till [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se) eller per telefon till Rocio Arevalo Perez 08-598 99 090.

## Sista chansen anmäla intresse att hyra stuga

Under högsäsong vintertid är intresset stort för att hyra SBF:s stugor i Jämtlands- och Dalafjällen (se sidan 28). Därför tillgriper kansliet lottning av de mest attraktiva veckorna. För att delta i denna lottning måste intresseanmälan vara kansliet till handa **senast den 16 september**. Skicka anmälan per e-post till [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se) eller ring Rocio Arevalo Perez 08-598 99 090.

## Domingo Swerinis stiftelse

Belöningar för bragder till sjöss samt för understöd till drabbade av olycka till sjöss

Om du är sjöfarare, sjöräddare eller vanlig fritidsbåtskeppare och känner till en eller flera som utfört en alldeles storartad bragd till sjöss, då människoliv har räddats, eller att du som drabbad av olycka till sjöss behöver ekonomiskt stöd, så kan det vara värt att höra av dig till Domingo Swerinis stiftelse. Den bildades den 14 juli 1964 efter önskemål från Domingo Swerini till minne av hans far sjökaptan Eric Wictor Carlsson. Stiftelsen förvaltar medel, vars avkastning används för att belöna eller ge stöd.

Kontakt:  
E-post [Carl-Christian.Lanryd@sjofartshuset.nu](mailto:Carl-Christian.Lanryd@sjofartshuset.nu)  
Postadress Skeppsbron 10, 111 30 Stockholm  
Tel 08-411 63 00  
Mobil 0705-77 71 49  
Fax 08-10 63 17

## NÄR OLYCKAN HAR HÄNT

### – tema på årets San-konferens!

Att arbeta förebyggande och förhindra olyckor är förstås att föredra, men vad gör man när det som inte fick hända ändå sker? Den frågan genomsyrar höstens San-konferens. Dagen inleds med journalisten Jan Mosander som var ombord på Costa Concordia när hon gick på grund. Därefter följer en rad föredrag om utbildning, ISM, krishantering och mycket mer. Vi avslutar med gemensam mingelbuffé.

Konferensen hålls den 24 oktober i "Läppstiftet" i Göteborg. Anmäl dig **senast den 8 oktober**. Inbjudan, program och anmälningsblankett hittar du på SAN:s hemsida [San-nytt.se](http://San-nytt.se). Deltagandet är kostnadsfritt. För mer information kontakta Eva Ohlsson på Sjöfartens Arbetsgivareförbund, tfn 031-62 95 40 eller [eva.ohlsson@transportgruppen.se](mailto:eva.ohlsson@transportgruppen.se)

### – Premiära insatser för god arbetsmiljö!

Vi behöver din hjälp att hitta lämpliga personer eller företag inför utnämningen av 2013 års arbetsmiljöprismottagare.

Förslag på kandidater lämnas **senast den 8 oktober** till Eva Ohlsson på [eva.ohlsson@transportgruppen.se](mailto:eva.ohlsson@transportgruppen.se) eller Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, Box 404, 401 26 Göteborg.

Läs mer på [www.san-nytt.se/](http://www.san-nytt.se/)



## Bok & Biblioteksmässan

i Göteborg äger rum 26–29 september. Som vanligt har SBF som medarrangör fått en bunt entrébiljetter, som delas ut till medlemmar enligt principen "först till kvarn...". Intresserade kan höra av sig till SB:s redaktion tel 08-598 99 121 eller e-post [sjofafalen@ledarna.se](mailto:sjofafalen@ledarna.se).

# "SJÖ-FART" – ETT VÄXANDE PROBLEM

En fantastisk sommar, som inte på långa vägar är slut. Tiden fram till oktober brukar vara förträfflig, om man tycker om rekreation i vårt vackra land vare sig det är vid kusten eller i inlandet. Men med den fina varma sommaren har också tyvärr ett par olyckor hänt runt kusten med fritidsbåtar och vattenskotrar. På försommaren blev en kvinna som var ute på en simtur överkörd av en vattenskotter i Mälaren. Detta skapade en hel del rubriker i media, och då talade infrastrukturministern om körkort för denna typ av farkoster. Körkortsdiskussionerna har varit uppe till diskussion många gånger, men förslaget slopas varje gång, då det inte har funnits en politisk vilja att genomföra det. Dock ska intyg innehas för att framföra fritidsskepp som är större än 12x4 meter.

## Gäller inte bara vattenskotrar

Att man nu överväger körkort för vattenskotrar är väl i sig inte kontroversiellt. Det som är underligt är att diskussionen endast handlar om denna typ av snabbgående farkoster. Jag skulle önska att man i ett vidare perspektiv faktiskt diskuterar framförande av fritidsbåtar inomskärs. På 60-talet, när jag växte upp, började det bli vanligt med lite kraftigare båtmotorer. 50 hästkrafter var något enormt stort, men ändå kunde farter över 35 knop nästan endast tävlingsbåtar uppnå. Vi andra var glada om farten 25 knop kunde uppnås. I dag är det vardagsmat med motorer som tangerar 200 hästkrafter, och farten överstiger 30 knop med enkelhet, många båtar når 40 knop och långt över detta. Med denna vetskap behöver man inte vara ett geni för att förstå att när olyckor sker i dag med en enormt ökande mängd flytetyg och dessa höga farter under några sommarveckor, så blir också konsekvenserna därav så mycket värre.

Inte bara de olyckor som drabbar människor blir allvarigare, även naturrummet och djurlivet påverkas. Till en av de ynglingar

som framför en charterbåt av typen RIB, där farten var viktig för densamme att poängtera, och då talar vi om 50 knop, ställdes frågan huruvida han tar hänsyn till sjöfåglar. Svaret genererades att visst försöker vi undvika, men det går tyvärr inte alltid varför man manglar in då och då i exempelvis en flock ejderhonor med deras ungar. Genast kommer väl "experten" säga att "de dyker och undviker propeller" etc, men tyvärr har jag själv med egna ögon sett propellerskadade sjöfåglar som inte hunnit undan.

## Ingen halvmesyr

Således, bästa politiker, ni borde ta er en rejäl funderare på om det ska finnas en reglering vad gäller fritidsbåtar i framtiden. Jag hoppas innerligt ni inte kommer med någon halvmesyr om ni inför nya regler för framförande av fritidsbåtar, exempelvis som idiotregeln vid cykling (hjälm tvång till 15, sen blir skallen tydligen så stark att den kan fungera som hjälm). Gör något, det börjar bli ohållbart under sommarveckorna i farlederna och utanför!

Fair Wind  
JÖRGEN LÖRÉN

## Högskoleutbildning för intendenturföbäl

SBF:s ombudsman Johanna Briding arbetar tillsammans med föreningens intendenturkommitté för att ta fram en högskoleutbildning för intendenturföbäl. Underlag har tagits fram för hur en utbildning skulle kunna se ut. Jan Snöberg, prefekt på Sjöfartshögskolan i Kalmar har ställt sig positiv till idén, och arbetsgruppen räknar med att träffa honom under hösten för att mer konkret kunna diskutera utbildningen.

## Herman & Sigrid Nyléns fond

Befälhavare och styrmän som på grund av sjukdom, arbetslöshet, höga boendekostnader eller av annan anledning är i behov av understöd kan söka medel från Herman & Sigrid Nyléns fond.

Ansökan skall vara Herman & Sigrid Nyléns fond, c/o Sjöbefälsföreningen, Box 12100, 102 23 Stockholm, tillhanda senast den 1 oktober.

Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller beställas från föreningens kansli, Inga Bergenmalm, tel 08-598 99 149.

# Föreningsrätten hade inte kränkts

Under avtalsrörelsen 2012 vidtog ett fackförbund strejker mot ett antal medlemsföretag i två arbetsgivarorganisationer. Arbetsgivarorganisationerna stämde förbundet till Arbetsdomstolen (AD) och hävdade att förbundet kränkt företagens föreningsrätt, eftersom strejkerna dels var en reaktion på att medlemsföretagen deltagit i arbetsgivarsamverkan inom Svenskt Näringsliv (SN), dels särskilt riktats mot medlemsföretag där företrädare för bolagen haft förtroendeuppdrag i organ på arbetsgivarsidan. AD har nyligen avkunnat sin dom i målet, där de avvisade stämningen. TEXT STIG GUSTAFSSON

STOCKHOLM AUGUSTI 2013

Det är mycket ovanligt att arbetsgivare stämmer facket för föreningsrättskränkning – det finns högst en handfull sådana domar de senaste 80 åren från AD. I 99 fall av 100 är det en arbetstagar som anser sig vara utsatt för föreningsrättskränkning. Bestämmelserna i medbestämmandelagen (MBL) om föreningsrätt gäller dock både för arbetstagar/fackföreningar och arbetsgivare och deras organisationer.

Med föreningsrätt avses i MBL en rätt för arbetsgivare och arbetstagar: att tillhöra en arbetsgivar- eller arbetstagarorganisation  
att utnyttja medlemskapet samt  
att verka för organisationen eller för att bilda en sådan.

En föreningsrättskränkning föreligger bland annat om någon på ena sidan vidtar en åtgärd till skada för någon på andra sidan, för att denne har utnyttjat sin föreningsrätt. Vidare krävs ett föreningsrättskränkande motiv. I mål om kränkning av föreningsrätt tillämpas sk omvänd bevisbörda. Detta innebär att den som anser sig kränkt bara behöver visa "sannolika skäl" för att en kränkning förekommit. Om den "kränkta" parten lyckas med detta, är det därefter motpartens sak att styrka att

denne haft skäligen anledning till sin åtgärd oberoende av föreningsrättsfrågan. För att en föreningsrättskränkning ska föreligga ska motivet med åtgärden antingen vara att förmå någon att inte utnyttja sin föreningsrätt eller att ingripa mot någon för att han har utnyttjat sin föreningsrätt.

## Representanternas företag togs ut

I det aktuella målet hade fackförbundet tagit ut ett visst antal företag i strejk. Företagen var medlemmar i två olika arbetsgivarorganisationer. I det ena fallet tog förbundet ut fyra av arbetsgivarorganisationens 887 företag i strejk. Av dessa fyra var tre representerade i organ på arbetsgivarsidan. I det andra fallet tog förbundet ut tio av 1 094 medlemsföretag. Sex av dessa var representerade i organ på arbetsgivarsidan. Förbundet tog ut de största företagen i branschen samt några mindre i strejken.

Arbetsgivarorganisationerna hävdade att strejken vidtagits som en reaktion på och en repressalie med anledning av att de aktuella företagens företrädare utövade sin föreningsrätt genom att samverka inom SN. AD underkände denna argumentering och konstaterade att strejken vidtagits inom ramen för en sedvanlig avtalsrörelse. Av varslen framgick att förbundet genom stridsåtgärderna ville få till stånd kollektivavtal med visst innehåll samt att förbundet ansåg att det var SN:s inblandning i förhandlingarna som lett till att förbundet och arbetsgivarorganisationerna inte kunde komma överens.

I domen konstaterar AD följande:

"Att förbundet hyste denna uppfattning innebär inte att syftet med stridsåtgärderna var något annat än att få till stånd kollektivavtal på de villkor förbundet eftersträvade. Det råder därför enligt Arbetsdomstolens mening ingen tvekan om att förbundets syfte med stridsåtgärderna var att hävda sin ståndpunkt i en intressetvist."

Vidare hävdade arbetsgivarsidan att förbundet gjort sig skyldigt till en föreningsrättskränkning genom att rikta strejkerna mot företag som hade företrädare som var aktiva inom olika organ hos arbetsgivarorganisationen.

## Överrepresentation ingen kränkning

Sammantaget var företag vars ledning satt i arbetsgivarorganisationers styrelse klart överrepresenterade bland de företag som togs ut i strejk. Detta kan, framhöll AD, inte förklaras av andra faktorer. Enligt AD:s mening talade därför övervägande skäl för att representation i arbetsgivarorganisationens ledande organ var en av flera faktorer som bestämde vilka företag som skulle tas ut i strejk. Men förbundets syfte hade dock, enligt AD:s mening, inte varit något annat än att hävda sin ståndpunkt i en avtalsrörelse.

Det ligger nära till hands, framhöll AD "att anta att tanken med urvalet var att stärka påtryckningseffekten genom att det bland de företag som drabbades av strejken skulle finnas företag med direkt inflytande över förhandlingsresultatet. Ett sådant syfte utgör inte ett föreningsrättskränkande motiv".

## Viktigt prejudikat

AD:s slutsats blev alltså att arbetsgivarna inte gjort det sannolikt att förbundet vidtagit stridsåtgärderna för att ingripa i de nio företagens rätt att utöva sin föreningsrätt. Arbetsgivarnas talan avslogs därför. Domen var enhällig.

Domen är ett viktigt prejudikat när det gäller rätten att vidta stridsåtgärder i en avtalsrörelse. En annan utgång hade kunnat lägga en hämsko på facket när det gäller rätten att konflikta även mot företag där representanter för en arbetsgivarorganisation finns i ledningen. **S G**

## 70% för 0 kr.

Vi är en ideell förening som står för 70% av sjuvårdningen i Sverige – utan en krona från staten.  
Bli medlem på sjuvårdning.se eller ring 077-5790090.





# 12 000 false officers

12 635 illegal certificates were 10 years ago circulating around the world, according to figures from the Marine Accident Investigation Branch (MAIB) in Great Britain. Probably there were many more. The statistics had a large number of unrecorded cases, and there are hardly fewer frauds today.

The majority were frauds in themselves or were issued on false documents, writes MAIB. But they were not, as in many other cases, a result of an artful cooperation between corrupt civil servants in a state maritime institution and illegal training centres.

According to the British-Dutch officer union Nautilus the number of false certificates has increased during the last years.

– Bought certificates are connected with bad safety and quality on board. This will last as long as there is corruption, says Allan Graveson, senior national secretary of Nautilus.

## Some flags are warning flags

A look at IMO statistics from 2009–2011 shows that during the first year a big part of the frauds were issued in Georgia, Panama and Indonesia. During the subsequent years they continued to come from Panama, St Vincent, the Grenadines and Antigua Barbuda.

– This is how it looks like. When a ship has an Antigua Barbuda flag and certificates from Panama, it is a strong warning that things are not what they should be, says Allan Graveson.

According to him the frauds are made in three different ways. With the help from corrupt flag states, false documents from seamen or shipowners and by false copying. Frauds are most common where profits are small. Another problem is when ships are manned with officers with certificates that are okay, but the quality and the maintenance of the ships is bad.

Could it be an even greater risk when companies are hiding bad quality and danger for life and environment behind correct certificates?

– Yes, that is so, says Allan Graveson.

The never-answered question is how to

solve the problem. One method can be the card reading system that scientists at the Swedish Maritime Administration (SMA) and Chalmers University of Technology in Gothenburg have invented in the project Mona Lisa. It is planned that all certificates should be inserted in a server in land, and the watchkeeping officer puts his personal card in a card reader on board. Everybody who are connected to the system all around the world can see who is navigating the ship and if he has the right qualification.

## Certificates must be checked

This method does not investigate if the certificates are false. That is question that refers to the control of the certificates that are entered into the database.

– The tests have been successful, and strict technically you can already use it. We shall test it in a large scale in 2014, then there is a political process with IMO and others before it can go further, says Ulf Svedberg, project leader at SMA.

IMO has not found any strategy and last year they asked the member countries for proposals on methods. The problems are to quickly find relevant information about the validity of a certificate, that it is hard to find the right persons to give the information and that IMO wishes the countries to put the certificates online.

A proposal from the Philippines is in line with Mona Lisa, that one can control the certificates online. The country has had a digital register since 2001, and the experience is so far that this is the best way to stop spreading false certificates. The Philippines also proposes that certificates should be written only on security classed material that is made by state authorities and can be revealed with UV scanning.

Allan Graveson says that the only effective method to fight corruption is to prohibit certain flag states, types of vessels or specific ships to go to sea. He compares with aviation, where some airline companies are prohibited in certain territories.

– The best, but probably an utopia, would be a global prohibition decided by IMO. But they cannot act, as they are mostly a gatekeeper. Next best is prohibition on the regional level, like directives from EU, and finally by a single country. But the last method is not good, that would only make the ship go to a neighbouring country, says Allan Graveson.

## Has this been discussed in UK?

– We have mentioned it, but there have not been any discussions. The politicians only say it is impossible.

He doesn't think that the big shipowning companies are interested in solving the problems.

– The big, serious shipowners don't care, as they are not acting on the same markets as the less scrupulous. And they don't want these away from the market, as they need someone who can buy their scrapped ships, says Mr Graveson.

## Panama a big problem

He sees the Panamanian example as a big problem. In Panama corrupt servants from the administration have cooperated with illegal training institutions in e.g. Turkey. And according to figures from MAIB Panama is responsible for 20 per cent of the tonnage on the world's oceans. Therefore one can ask if it is realistic to prohibit them to sail.

– Well, the ships would be reflagged overnight. That would perhaps even mean that they were flagged back to countries like Sweden, says Mr Graveson.

But a global exclusion of a flag state is not urgent for IMO. Their press department comments Nautilus' proposal: "IMO treats all flag states equally. Port State control mechanisms exist to monitor compliance, while making the IMO audit scheme mandatory will also help to boost flag State performance."

This is a translation of the article on the pages 15–16.

# Från jorden-runt-seglare till inlandet i Uppland

Närmaste vatten till Johan Juhlin's egenbyggda villa i Kungs-Husby i Uppland är Mälaren. Men yrkesmässigt är han befälhavare i utesjöfarten, och i yngre dagar seglade han – bokstavligen – jorden runt med *S/Y Gullmar*, något som beskrivits i en bok av Åke Arph. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

**KUNGS-HUSBY** AUGUSTI 2013

Trots att SB:s skribent bott i Uppland mer än halva sitt liv, bara en dryg halvtimmes bilresa från Johan Juhlin, passerar jag flera för mig obekanta byar på vägen. Och det gäller även Kungs-Husby, där Johan bor med hustru, hund och två katter. De två vuxna sönerna har flyttat till Uppsala och Enköping.

Johan blev vid SBF:s kongress i fjol ordinarie styrelseledamot. Där är han en av tre uteseglare, något han varit sedan han mönstrade ut för 35 år sedan, med undantag av åren på Sjöbefälsskolan och ett par korta perioder i Waxholmsbolaget. I dag är han befälhavare i *Bro Developer*, numera ägt av A P Møller-Mærsk, så han jobbar på DIS-avtal.

Att bo i inlandet är inget obekant för honom, han växte upp i Borås och håller alltså på Elfsborg. Men pappan var en stark inspirationskälla genom att ha varit sjöman under 40- och 50-talet.

– Det var nog hans stora sorg att gå i land! säger Johan och skrattar.

## Sjöman redan som pryö

Fadern tillhörde den generation för vilken begreppet "1:1" inte var uppfunnet. Därför blev det i realiteten ett val mellan att stanna kvar till sjöss och förbli ungtkarl eller att gå i land och bilda familj. Sonen Johan tvekade aldrig om yrkesvalet.

– Redan i grundskolan pryö jag i Svenska Lloyds *M/S Saga*. De flesta större rederier hade pryöplatser. Efter nian mönstrade jag ut som jungman i OT-Rederierna. Jag gick gymnasiets fartygstekniska linje, som var förlagd till *Barken Viking* i Göteborg. Sedan blev det ett par år som

lättmatros och matros i OT-Rederierna.

Han har alltid upplevt det som trivsamt och lite äventyrligt att vara på en arbetsplats som rör sig.

– När jag började gick båtarna mest i trampfart, så man kunde inte veta vart man skulle åka nästa gång. Så är det med de flesta tankbåtar än i dag. Även om vi har kontrakt med oljebolaget, vet vi inte exakt vilka hamnar vi ska gå till.

## Fyra år i segelbåt

Efter Sjöbefälsskolan och ett par år som styrman blev han "riktig uteseglare" i fyra år. Han blev en av 12 delägare i *S/Y Gullmar*, där han först bodde i ett och ett halvt år. Sen var han en av ett 20-tal som seglade jorden runt i fyra år. De fick viss sponsring och tog även emot "paying crew", folk som betalade för att få segla med, erbjöd dykcharter m m. Det sistnämnda gjordes bland annat så långt bort från Sverige man kan komma, på Fijiöarna. I Nya Zeeland kom en ung kvinna med finska rötter ombord för att åka med. Hon heter Kristina, kallas Stina, och är i dag Johans hustru.

Fast man var inte ute och seglade oavbrutet under de där åren.

– En gång låg vi i Auckland i Nya Zeeland i fem månader och väntade ut orkansäsongen, berättar Johan. Då använde vi båten som vandrarhem, huvudsakligen för skandinaver.

## Ut- och inflaggning

Tillbaka i Sverige var det dags att stadga sig. Johan och Stina köpte tomten i Kungs-Husby, där Johan själv byggt huset. Men i motsats till fadern, kunde han fortsätta jobba till sjöss.



– Som ung matros var jag ute för det mesta, men som befäl har jag alltid jobbat 1:1.

Men turbulensen i svensk sjöfart under 90-talet var stark. Det hade börjat redan på 80-talet med de stora rederikonkurserna.

– Oljekrisen gjorde sitt till, men främst var det "containeriseringen", anser Johan. Sjöfarten blev effektivare, man behövde större men färre båtar.

I Sverige fanns vid den här tiden heller ingen riktig sjöfartspolitik, samtidigt som grannländerna bildat sina NIS och DIS. Utflaggningen var omfattande. Johan fick sin första erfarenhet av icke-svensk flagg, i NIS-flaggade *Okarina*, där han också fick jobba ihop med filippiner för första gången.

– Men sen kom TAP-avtalet i Sverige, och fartyg flaggades tillbaka. Redarna flaggar där det är billigt, så är det ju bara!

– I dag får man höra att de grekiska redarna under den grekiska krisen åtar sig att betala dubbel tonnageskatt. Då har man marginaler!



De flesta sjömän hoppar emellan olika rederier. För Johan har det närmast varit tvärtom. OFRederierna blev Ship Invest, som gick ihop med Thun till United Tankers, som tog över Broströms, som sen såldes till A P Møller-Mærsk. Men Johan har i stort sett "suttit i båten" under denna turbulens, med åren i *Gullmar* och sedan ett år i asfalttankern *Engelsberg* som mellanspel.

– Broströms sålde vid bästa tänkbara tidpunkt, kommenterar Johan den senaste affären.

Slutsatsen verkar rimlig. Då, för fem år sedan, ifrågasattes om inte Broströms sålt sig för billigt. Men sen kom den internationella finanskrisen, och Mærsk Tankers har inte gått särskilt bra sedan dess.

– Förhoppningsvis kan de gå med vinst nästa år, säger Johan.

För de anställda har det danska övertagandet inte inneburit någon stor skillnad. Främst är det övergången till DIS-löner, som gör att man inte längre kan utnyttja några skatteavdrag från den egna inkomsten.

– Annars handlar det mest om kontakten med landorganisationen. Personalkontoret ligger i Singapore. All kommunikation ska egentligen ske på engelska också. Fast vid kontakten med kontoret i Köpenhamn blir det ibland "skandinaviska". Vissa danskar förstår man bra!

En lite trist konsekvens av försäljningen är att fackklubben tynat bort, eftersom förhandlingsrätten övergått till de danska



Den mäktiga kvarnen i Kungs-Husby som sköts om av hembygdsföreningen.



Kristina och Johan Juhlin med fyraåriga clumber spaniel Sally.

organisationerna. Det var annars engagemang i Broströms-klubben som ledde in Johan på det fackliga.

– Men det är positivt att så många svenskar stannat kvar. Och facket har ett stort ansvar att hålla kontakt med myndigheterna för medlemmarnas räkning, främst i skattefrågor. När många medlemmar är utlandsanställda, måste myndigheterna få bättre förståelse för deras situation.

#### **Nu kan det bara bli bättre**

Johan är inte särskilt optimistisk om att den senaste utflaggningsvågen ska kunna vändas, som skedde i slutet av 90-talet.

– De rederier som flaggar ut blir ganska etablerade utomlands. Det blir nog svårt att få tillbaka dem. Då måste det hända något drastiskt inom svensk sjöfart. Snart har vi knappt några fartyg kvar under svensk flagg. Men då kan det bara bli bättre! Man kan börja bygga upp något nytt, helst redan nu. Då måste man få med sig alla parter, redare, facket och regeringen.

– Än finns det sjöfartskunnande i Sverige, men tiden håller på att rinna ut. Vi måste få praktikplatser till studenterna även i utländska båtar, men då måste staten gå in och betala resorna, avslutar Johan, som på sin lediga tid försöker vara "vanlig, även om man jobbar till sjöss". Han tar gärna motorbåten ut och fiskar ("det är gott om gädda och gös i Mälaren") eller plockar bär och svamp. Han har både sjö och skog inpå knuten. **BL**

Hamnen i Piraeus som normalt är full med liv är denna dag öde. PNO genomför sin 35:e dygnslånga strejk på tre år.



# Grekisk kris utan ände

Varje år passerar över 20 miljoner passagerare Piraeus hamn. Hamnen är normalt sett ständigt full av liv. Men när jag denna morgon tittar ut från den magnifika utsikten hos den grekiska sjöfackliga federationen PNO:s kontor ser hamnområdet öde och övergivet ut.

– Vi är idag ute i den 35:e dygnslånga strejken på tre år, förklarar kapten John Halas, generalsekreterare i PNO. På alla sätt försöker vi stå emot regeringens angrepp på sjöfolket. TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON

rupta politiker och giriga banker, smiter undan från sitt ansvar.

– Frågan är hur långt Grekland kan sjunka innan det vänder uppåt igen, funderar John Halas.

– Sjöfarten är tillsammans med turismen Greklands viktigaste näringar. Därför är det märkligt att regeringen gång på gång försöker försämra sjöfolkets anställningsvillkor och anställningstrygghet. Våra sjömän är kända för att arbeta hårt och alltid lojalt ställa upp, men nu har gränsen för vad vi kan acceptera passerats för länge sedan, anser John Halas.

Upprört förklarar han hur fel det är att grekiska löntagare får betala det högsta priset för misstag han menar landets politiker har begått i årtal.

– Jag är mycket besviken både på EU och på våra politiker. Värst av allt är att vi ännu inte ser något ljus i tunneln, utan att krisen förvärras hela tiden.

Dagens PNO-strejk beror på ett förslag från den ansvarige ministern att kraftigt minska bemanningen från åtta till fyra besättningsmän på en stor del av färjorna som går mellan de grekiska öarna.

– Det är ett vansinnigt förslag och innebär inte minst att säkerheten ombord för passagerarna äventyras, dundrar John Halas. Arbetslösheten bland våra medlemmar, som redan är hög, skulle också öka dramatiskt. Majoriteten av jobben för grekiskt sjöfolk finns sedan länge inom passagerartrafiken.



Kapten John Halas generalsekreterare för den grekiska sjöfackliga federationen PNO.

## PIRAEUS MAJ 2013

John Halas är efter 21 år som generalsekreterare – ingen annan person har blivit omvald som PNO:s högste ledare så många gånger – en minst sagt erfaren facklig företrädare. Dessförinnan var han i många år ordförande för ett sjöbefälsförbund.

Ändå tvekar Halas inte att beteckna de tre senaste, de år som eurokrisen har rasat i Grekland, som de värsta under hela hans fackliga bana.

– På många sätt är de senaste åren de värsta i mitt liv, förklarar Halas. Det är plågsamt att se hur dåligt många medlemmar mår på grund av alla påtvingade sparåtgärder. Besparingarna slår fruktansvärt hårt mot alla löntagare i Grekland, medan de som orsakat krisen, våra kor-



Bara för ett par år sedan togs också ett politiskt beslut att tillåta utländskt flaggade fartyg att gå i inrikes grekisk trafik, vilket innebar ett hårt slag mot grekiskt sjöfolk. Utländskt sjöfolk kan i och med detta segla i inrikes fart på löner betydligt lägre än det grekiska kollektivavtalet.

Från maj år 2010 när krisen bröt ut har de ekonomiska åtgärderna som påtvingats Grekland inneburit ett stort antal negativa saker för alla löntagare, säger Halas.

### Dramatiskt ökad arbetslöshet

– Arbetslösheten har ökat dramatiskt både för landanställda och för sjöfolk. Idag närmar sig arbetslösheten 30 procent, och ungdomsarbetslösheten ligger på 60 procent. Många välutbildade ungdomar tvingas lämna Grekland för att hitta jobb utanför vårt land. Flera medlemmar som arbetar i mindre rederier i kusttrafiken har inte fått betalt på flera månader.

**SB: Hur kan man överleva utan lön i flera månader?**

– Självklart är det ett allvarligt problem, förklarar John Halas. Även om de ombordanställda inte fått betalt på länge vågar de ofta inte klaga av rädsla för att då avskedas. Varje vecka kommer sjömanshustrur upp till kontoret och ber om ekonomisk hjälp från oss, då de inte längre har tillräckligt med pengar att köpa mat till familjen. På kort tid har de negativa förändringarna i Grekland för vanligt sjöfolk varit dramatiska. Det arbetslöshetsunderstöd som finns i Grekland är lågt och betalas bara ut under en begränsad tid.

I februari i år gick PNO ut i en sju-dagarsstrejk i protest mot alla nedskärningar. Regeringen ingrep då och förklarade att strejken var olaglig.

– Vi får se vad som händer, om de sätter mig i fängelse, säger John Halas bistert.

Trots allt är PNO fortfarande en av de största sjöfackliga organisationerna i Europa med omkring 20 000 medlemmar, även om medlemsantalet har gått ned med flera tusen personer de senaste åren.

– Vi är en facklig organisation som fortfarande kämpar för våra medlemmar, och vi kommer aldrig att ge upp, förklarar John Halas. Varje gång vi utlyser en strejk är uppslutningen från medlemmarna 100 procent. De har krav på oss att vi ska agera och försöka göra deras situation bättre.

Halas återkommer till hur fel han anser det är att Greklands löntagare ska ta hela bördan av krisen.



Av de 3 500 medlemmarna i Vassillios Panagiotopoulos förbund är över 500 arbetslösa.

– Vårt sociala skyddsnät har försämrats dramatiskt. Pensionsåldern har höjts och pensionerna har sänkts med över 40 procent. För mig är det obegripligt att bankerna tillåts smita undan från sitt ansvar medan löntagarna får betala. Dagens politik i Grekland och i EU, som innebär att de rika blir rikare och rikare och att klyftorna i samhället bara ökar, måste upphöra.

Läget i dagens Europa visar enligt John Halas på vikten av Internationell facklig solidaritet. För PNO är det viktigt att aktivt delta i exempelvis ITF:s och ETF:s arbete.

**SB: Vad tror du om framtiden?**

– Hittills ser jag tyvärr inte ljuset i tunneln. Vi lever på hoppet om förändringar i positiv riktning men just nu är det inte mycket som pekar på detta. Det enda skydd som grekiska arbetare har idag är de fackliga organisationerna, och facken utsätts ständigt för nya angrepp. Men PNO kommer fortsätta att slåss för medlemmarnas bästa, avslutar Halas.

PNO är en federation som består av 14 olika fackförbund för grekiskt sjöfolk, både befäls- och manskapsförbund.

### Alla har drabbats

Kapten Georgios Vlachos, som har seglat i ett 30-tal år, är ordförande för ett av medlemsförbunden som heter Masters and Mates Union. Han berättar att alla greker på ett eller annat sätt har påverkats av eurokrisen.

– Krisen har slagit hårt mot vårt samhälle. Ser man konkret på sjöfolket har



Georgios Vlachos, ordförande i Masters and Mates Union.

många blivit arbetslösa eller tvingats gå i förtida pension. Allvarligast är att fler och fler i vårt samhälle har tappat framtidshoppet. Inom sjöfarten upplever även erfaren sjöfolk en framtidssoro. Inga nya fartyg kommer in, och hela tiden kommer lagförslag om minskade besättningar.

Vlachos berättar att läget för en del av hans medlemmar är så akut att de har tvingats acceptera löner, som ibland ligger under lönerna för filippinskt befäl. Arbetslösheten ökar, och konkurrensen om de jobb som finns är hård.

– Spiralen de senaste åren har stadigt vridits nedåt. Frågan är hur långt Grekland kan sjunka innan det vänder uppåt igen. Vi är ett land med en stolt sjöfartstradition, men politikerna verkar inte längre inse hur viktig sjöfarten är för vårt land.

Trots allt är sjömansyrket fortfarande attraktivt i landet. Antalet sökande till gre-





Georgios Vlachos är besviken på Greklands politiker, som han anser inte längre verkar inse sjöfartens stora betydelse för landet.

kiska sjöbefälsutbildningar har de senaste åren varit sex-sju gånger fler än antalet utbildningsplatser.

– Jag mönstrade på för första gången som 19-åring, säger Georgios Vlachos. Då kunde jag aldrig drömma om att grekisk sjöfart skulle få uppleva en så allvarlig nedgång som den nuvarande. Det är sorgligt att behöva uppleva hur psykiskt

dåligt en del arbetslösa medlemmar mår av att inte längre klara av att försörja sina familjer.

Dagen innan besökte Georgios Vlachos ett kyrkligt välfärdscenter, som delar ut mat till behövande familjer.

– Det var dystert att se att flera av besökarna på centret var tidigare sjömän som blivit arbetslösa under krisen. Trygghetssystemet, som tidigare delvis fanns i Grekland, håller snabbt på att raseras. Många är oroliga att morgondagen ska innebära ännu större problem, både för dem själva och för Grekland.

### Framtiden finns utomlands

När jag frågar Vlachos hur han själv drabbats av krisen berättar han att han har en son som är arbetslös, medan den andre sonen studerar i England.

– Hittar min son i England ett jobb utomlands kommer jag att rekommendera honom att ta det. Här i Grekland verkar det dessvärre inte finnas någon framtid för våra välutbildade ungdomar.

I 22 år har Vassilios Panagiotopoulos seglat befäl. Idag är han dessutom ordförande i ett befälsförbund som organiserar befäl på mindre kryssningsbåtar och yachter.

– Jag började som jungman och avancerade med åren till styrman och har arbetat på alla slags fartyg. Mitt senaste fartyg var ett forskningsfartyg som mätte

vattendjupet och vattenkvaliteten i Medelhavet.

För fem år sedan började Vassilios arbeta fackligt på heltid.

**SB: Hur ser du på situationen för grekiskt sjöfolk idag?**

– Läget är mycket allvarligt. Drygt 500 av vårt förbunds totalt 3 500 medlemmar är arbetslösa. Anställningsvillkoren försämraras, och oron inför framtiden är stor. Mäniskor överlever genom att familjerna håller ihop. Kanske har de också en liten bit jord på vilken de kan odla grönsaker.

Vassilios som bor i Piraeus är änklung och har två barn som är 23 och 25 år.

– Min son är arbetslös och min dotter studerar ekonomi på universitetet. Hennes enda möjlighet att få jobb efter examen är troligen genom att flytta utomlands.

**SB: Vad tror du om framtiden för Grekland?**

– Även om jag inte ser riktigt hur det ska gå till är jag övertygad om att Grekland en dag åter står på egna fötter, inte är beroende av nödlån. Min bestämda uppfattning är att EU har varit en katastrof för det grekiska folket och för Grekland.

– Visst är situationen tuff idag men trots allt har jag aldrig ångrat att jag gick till sjöss i unga år. Redan som liten pojke drömde jag om en framtid på världshaven, och havet kommer alltid att ligga nära mitt hjärta, säger Vassilios Panagiotopoulos. **L J**



## Greklandskrisen

Efter flera år av akut eurokris har Grekland den högsta arbetslösheten i Europa. I april år 2013 låg den på 27,2 procent. Innan krisen slog till var antalet arbetslösa i landet omkring 12 procent.

Andelen arbetslösa i åldrarna 15-24 år var i april i år 59,3 procent mot 51 procent ett år tidigare.

Samtidigt har löner och pensioner sänkts.

Greklands ekonomi beräknas 2013 krympa med 4,5 procent.

Det beror i mycket på de offentliga åtstramningar som EU och Internationella valutafonden IMF kräver för att betala ut nya nödlån på flera miljarder euro till Grekland.

Fortfarande är Grekland en av världens största sjöfartsnationer. I slutet av år 2012 fanns det drygt 800 fartyg under grekisk flagg och ytterligare drygt 2 500 grekiskt kontrollerade fartyg under annan flagg.

I spåren på nedskärningarna mår grekerna sämre och sämre, konstaterade för en tid sedan FN-organet WHO i en rapport. Själv morderna har blivit fler och spridningen av livshotande infektioner ökar på grund av nedskärningar i den offentliga sjukvården.

Sedan krisen inleddes har BNP i Grekland tappat en fjärdedel i värde.

# NEJ TILL LO-MEDLEMSKAP

På grund av en otillräcklig majoritet sade medlemmarna i Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF) i en omröstning nyligen nej till medlemskap i LO. Av förbundets 8 000 medlemmar deltog 40 procent i omröstningen, vilket är rekord när det gäller direktdemokratiska beslut i NSOF. *TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM*

**NORGE** AUGUSTI 2013

Trots att 65,3 procent av de röstande sa ja till LO-medlemskap, så räckte det inte till att uppnå den 2/3-dels majoritet, som förbundsstyrelsen hade fastlagt som grund för inträde i LO. Det saknades 1,4 procentenheter för att nå målet.

LO hade inviterat NSOF att gå in som medlemförbund i LO. Det var en följd av det 15 år långa samarbete mellan LO och NSOF. Styrelsen i NSOF genomförde en utredning och kom fram till att ett LO-medlemskap skulle kunna stärka förbundets påverkanskraft i förhållande till myndigheter och arbetsgivare. Men den framhöll samtidigt att detta måste beslutas av

medlemmarna och enligt förbundets stadgar måste två tredjedelar säga ja för att ändringen ska kunna genomföras.

Styrelseordföranden Harald Åge Weines kommenterar resultatet på detta sätt:

– Det är lite beklagligt att utfallet blev så här. Men nu har medlemmarna sagt sitt och det respekterar vi förstås. Vi har hela tiden varit inställda på att det skulle krävas två tredjedels majoritet för LO-inträde, för vi ville inte att det skulle uppstå en splittring i förbundet. Det är framförallt de yngre medlemmarna som sagt ja till LO.

#### **LO:s nära band till Arbeiderpartiet**

SB: Vad tror du att orsaken är till att medlemmarna avvisade ert förslag om

inträde i LO?

– Inför valet till stortinget, har det varit en debatt om att LO bidrar ekonomiskt till Arbeiderpartiets valkampanj. Hos oss finns det många medlemmar som inte tycker det är riktigt att LO gör det. Vi är ju en partipolitiskt neutral organisation.

– Vi visste ju i förväg att detta kunde bli svårt att acceptera för en del medlemmar. Men vi hade vägt detta mot det ökande inflytande och makt vi kunde få med ett LO-medlemskap. Och det sistnämnda vägde tyngst, men det tyckte alltså inte tillräckligt många av våra medlemmar.

SB: Står NSOF svagare nu?

– Nej, det gör vi inte. Nu fortsätter vi vårt mångåriga och värdefulla samarbete med LO på samma sätt som tidigare. Här ändras ingenting.

– Inför omröstningen hade vi en frisk och öppen debatt, och många engagerade sig i frågan. Att förbundsstyrelsen och den enkla majoriteten förlorade, har inte försvagat oss. Tvärtom, jag är övertygad om att detta har stärkt oss som organisation, fastslår Harald Åge Weines. **C K**

## 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.

<b>Kurs &amp; Tider</b>	<b>År</b>	<b>Vecka</b>
Praktisk kylteknik	2013	36, 40, 44, 48

#### **Nyexaminering**

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

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

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

<b>Kurs &amp; Tider</b>	<b>År</b>	<b>Vecka</b>
Nyexaminering Kategori 1	2013	37, 41, 45, 49

#### **Omexaminering**

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

<b>Kurs &amp; Tider</b>	<b>År</b>	<b>Vecka</b>
Omexaminering Kategori 1	2013	37, 41, 45, 49

Plats:  
**Kylutbildningen Göteborg AB**  
Södra Hildedalsgatan 6  
417 05 Göteborg

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

# Bristfällig lastinformation

Gör som i Kanada: Inför krav på inspektion av fartyg som lastar timmer på däck, både före och efter lastning, så att de är sjövärdiga innan de avgår från svensk hamn!  
Den rekommendationen ger Statens haverikommission (SHK) efter att ha utrett ett allvarligt fall av lastförskjutning.

TEXT PER TURESSON FOTO STATENS HAVERIKOMMISSION

**OSKARSHAMN** FEBRUARI 2012

I februari förra året låg *Phantom* i Oskarshamn och lastade sågat virke till Casablanca. Det enda *Phantom*s befäl fick veta om lasten var antalet paket och deras totala volym. Inget om vikter, stuvningsfaktorer eller friktionsvärden. Uppgifterna kom dessutom precis innan man började lasta.

Hälften av paketen hade kvaständar och var därmed lättare i förhållande till volymen än jämna paket. En alltför stor del av dem lastades i rummet.

– Detta är inget särfall utan praxis att sågverken bara mäter, och inte väger, paketen. Och då blir det svårt för besättningen att veta hur mycket man lastar, säger SHK:s utredare Richard Blomstrand.

Sedan fortsatte man med att lasta två paket högt över hela luckan. Det snöade

hela tiden, men man tog inte bort snön, i synnerhet inte från det första lagret av däckslasten.

Trots att man gick upp två paket högt på däck kom ett 20-tal paket ändå inte med.

Lasten surrades med textilband. Fartyget saknade klackar för att hindra lasten att förskjutas tvärskepps. Däremot fanns det stöttor som kunde ha gjort samma nytta. Men dem använde man inte.

SHK: "Utan klackar hade det valda lastsäkringsarrangemanget en mycket begränsad effekt för att hålla kvar däckslasten i sitt ursprungliga läge på grund av den låga friktionen mellan lastluckan och virkespaketet."

Något rullningsprov gjordes inte. När fartyget avgick noterade båtsmannen att det lade över för minsta påkänning.

## Två sjöar gav 45 graders slagsida

Is i Kalmarsund tvingade *Phantom* att gå en nordostlig kurs. Det råde nordlig vind med kuling i byarna. Efter att delvis ha stävat sjön lade man över till en mer ostlig kurs för att runda Ölands norra udde.

Då träffades fartyget först av en sjö som fick det att rulla över mot styrbord. När det rätade upp sig träffades det av ännu en större sjö som stoppade den upprätande rörelsen åt babord. Men lasten fortsatte åt babord på grund av centrifugalkraften och blev hängande i surmingarna. Fartyget fick då omkring 45 graders slagsida som inte gick att häva.

Besättningen räddades med helikopter, och *Phantom* bogserades in till Oskarshamn.

I sin utredning konstaterar SHK att fartyget vid avgång inte var sjövärdigt på grund av otillräcklig stabilitet. "Det tyder på att osäkerheten om fartygets verkliga stabilitet var stor och att stabilitetsberäkningarna var bristfälliga."

Orsaken var främst för mycket last på däck. Andra faktorer var olämplig barlastning, liten bunkermängd och bristfälliga uppgifter från avlastaren.

SHK:s rapport mynnar ut i en rad rekommendationer:

- Den mest genomgripande riktar sig till Transportstyrelsen, som uppmanas att "utreda förutsättningarna för att i Sverige, i likhet med Kanada, införa föreskrifter som ställer krav på inspektioner av fartyg, både före och efter lastning av timmer, så att dessa är sjövärdiga innan avgång från svensk hamn."
- I Kanada är det Transportstyrelsens motsvarighet, Transport Canada, som gör sådana inspektioner av all virkeslastning som inte bara gäller inre vatten. Om allt är i ordning utfärdas först ett certifikat att påbörja lastning. När den är avslutad görs en ny inspektion. Om fartyget då bedöms som sjövärdigt lämnas ett nytt certifikat att avgå.
- Branschorganisationen Skogsindustrierna rekommenderas att se till att sågverken verkligen lämnar den utförliga information till fartygen som reglerna kräver. De räcker alltså inte med bara volymuppgifter.
- Rederiet rekommenderas bland annat att uppmana sina fartyg att göra rullningsprov före avgång med timmerlast på däck.

SHK:s rapport finns på nätet:  
[http://www.havkom.se/virtupload/reports/RS%202013\\_01.pdf](http://www.havkom.se/virtupload/reports/RS%202013_01.pdf) **P T**

### FAKTA M/S *Phantom*

Byggd	2000
Lastförmåga	3 217 dwt
Ägare	Interscan Schiffahrtsgesellschaft mbH i Hamburg
Bemanningsbolag	Marlow Navigation Co Ltd på Cypern
Besättning	6 man
Flagg	Gibraltar





# 10 000-tals falska befäl

ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



12 635 illegala certifikat var för tio år sedan i omlopp runt om i världen, visar siffror från brittiska haverikommissionen. Troligen var de många fler. Statistiken hade stora mörkertal, och bedrägerierna är knappast färre idag. *TEXT LARS SOOLD*

## STORBRIANNIEN JULI 2013

Majoriteten var antingen förfalskningar i sig eller hade utfärdats på förfalskade dokument, skriver brittiska haverikommis-

sionen MAIB. Men de var inte, som fallet med styrmännen på det turkiskt ägda och Antigua-Barbudaflaggade fartyget i artikeln här bredvid, ett resultat av ett utstuderat samarbete mellan korrupta tjänste-

män på en statlig maritim institution och illegala utbildningscenter.

Enligt det brittisk-nederländska fackförbundet Nautilus har antalet förfalskade certifikat inte minskat de senaste åren.

– Köpta certifikat går hand i hand med dålig säkerhet och kvalitet ombord. Det kommer att pågå så länge det finns korruption, säger Allan Graveson, senior sekreterare på Nautilus.

## Vissa flaggor varningsflaggor

En titt i IMO:s statistik från 2009–2011 visar att under första året utfärdades en stor del av förfalskningarna i Georgien och Panama, plus en hel del i Indonesien. De kommande åren fortsatte de att komma från Panama men också från fler länder som exempelvis St Vincent, Grenaderna och Antigua Barbuda.

– Det är så här det ser ut. När ett fartyg är flaggat för Antigua Barbuda och certifikaten från Panama är det en stark varningsflagg att det inte står rätt till, säger Allan Graveson.

Enligt honom sker förfalskningarna på tre sätt. Via korrupta flaggstater, vilseledande uppgifter från sjömän och rederier och till sist genom falsk kopiering. Det förekommer mest där vinstmarginalerna är låga. Ett annat problem är när fartyg framförs av befäl med certifikat som är okej, men där kvaliteten och underhållet av fartyget är svagt. ➤



## 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

# KORRUPTA TJÄNSTEMÄN

Tjänstemän på Panamas Sjöfartsverk ingick i ett illegalt nätverk för att förfalska certifikat. Ligan avslöjades efter att ett fraktfartyg gick på grund utanför Skottland.

**BUTE, SKOTTLAND** JULI 2012

Överstyrman hade i juli i fjol haft vakten i två timmar mitt i natten. Containerfartyget *Coastal Isle* seglade från Belfast på väg mot Greenock. Man gick i tolv knop och hade ungefär 30 nautiska mil till nästa kursändring.

Hans vaktschema sträckte sig från 23 till 05 och från 12 till 18. Den här natten hade han en utkik till sin hjälp, som han entledigade strax innan han 20 minuter i tre gick till sin hytt. Han lämnade då bryggan tom.

Två timmar senare hade vinden tagit tag i fartyget och grundstötningen mot

ön Bute utanför Glasgow var ett faktum. Där stod det, med allvarliga skador på skrov och tankar, med motorerna igång, när kapten rusade upp och hittade bryggan tom.

## Flera brister

Brister i autopilotsystemet gjorde att det nya automatiska alarmsystemet inte fungerade, det manuella alarmet var avstängt och det fanns inga instruktioner om hur det skulle användas. Styrmannen hittades i sin hytt. Enligt olika rapporter sovandes i sin säng eller medvetlös på toaletten.

Detta skriver den brittiska haverikom-

missionen MAIB i rapporten efter olyckan. Enligt MAIB hade olyckan inte hänt om alarmsystemet hade fungerat.

Fartyget ägdes av turkiska Pasa, var Antigua-Barbuda-flaggat och hyrdes av Coastal Container Lines AB, Liverpool för feedertrafik mellan Liverpool, Dublin och Belfast.

Kaptenen var från Tyskland och resten av besättningen från Turkiet. Den 68-åriga kaptenen hade arbetat i befattningen sedan 1983. Hans papper var i ordning, men han fick stark kritik för att han väntade en timme med att larma myndigheterna om grundstötningen.

Däremot hade det sovande vakthavande befälet, styrmannen, fått sitt certifikat av ett illegalt internationellt nätverk. Han var från Turkiet, 27 år, frisk och inledde karriären som kadett 2005. Han hade också ansvaret för säkerheten ombord. Kontraktet var på väg att gå

► **SB:** Kan det vara en än större risk att dölja dålig kvalitet och fara för liv och miljö med giltiga certifikat?

– Ja, så är det, säger Allan Graveson.

Den ständiga frågan är hur man ska komma tillrätta med detta. En väg kan vara det kortläsningssystem forskare vid Sjöfartsverket och Chalmers tagit fram inom projekt Mona Lisa. Där är det tänkt att alla certifikat ska finnas inlagda i en server på land och att vakthavande befäl sätter ett personligt kort i en kortläsare ombord. Alla som är uppkopplade mot systemet jorden runt kan se vem som för fartyget och om denne har rätt behörighet.

## Certifikaten måste kollas

Projektets lösning tar inte hänsyn till om certifikat är förfalskade, det är en annan fråga och handlar om kontrollen av certifikat som matas in i databasen.

– Testerna har varit lyckade, och rent tekniskt går det här att använda nu. Vi ska testköra det i större skala under 2014, sedan vidtar den politiska processen med IMO och andra innan det kan komma vidare, säger Ulf Svedberg, projektledare på Sjöfartsverket.

IMO har inte kommit fram till någon strategi och bad förra året medlemsländerna att komma in med förslag på åtgärder, en uppmaning som upprepades

vid årets möte i maj. Det handlade om problem med att snabbt kunna få tag i relevant information om certifikats giltighet, att det är svårt att få tag i rätt personer som kan lämna information och att man vill att länderna lägger upp certifikaten online.

Filippinernas förslag är i linje med Mona Lisa, att man ska kunna kontrollera certifikaten online. Landet har haft ett digitalt register sedan 2001, och erfarenheten är att det är det hittills bästa sättet att motverka spridning av falska intyg. Filippinerna föreslår också att certifikat endast ska få tillverkas av statsmakterna på säkerhetsklassat material som avslöjas med hjälp av UV-skanning.

## Stoppa vissa flaggor

Allan Graveson säger att det enda som hjälper mot korruptionen är att förbjuda vissa flaggstater, typer av fartyg, eller specifika fartyg att segla. Han gör jämförelsen med flyget där flygbolag är förbjudna i vissa luftrum.

– Det bästa, men förmodligen är det utopiskt, vore ett globalt förbud utfärdat av IMO. Men de kan inte agera, för de är mest en grindvakt. Det näst bästa är förbud på regional nivå, typ direktiv från EU, och allra sist av ett land själv. Men det sista är inte bra, för då seglar de bara till en hamn

i landet bredvid, säger Allan Graveson

**SB:** Har detta diskuterats i Storbritannien?

– Vi har nämnt det. Men några diskussioner har inte förts. Politikerna säger bara att det inte är genomförbart.

Trots allt tror han inte att de stora rederierna har intresse av att lösa problemen.

– De stora, seriösa redarna bryr sig inte för de agerar inte på samma marknader som de mindre nogräknade rederierna. Och de vill inte ha bort dem från marknaden för de behöver någon att sälja sina utrangerade fartyg till, säger Allan Graveson.

Han anser att hanteringen i Panama är ett stort problem, ett land som enligt siffror från MAIB ansvarar för en femtedel av tonnaget på jordens hav. Med tanke på deras stora betydelse är frågan om det är realistiskt att förbjuda dem att segla.

– Visst. Fartygen skulle flaggas om över en natt. Det kanske till och med skulle innebära att de flaggades tillbaka till länder som Sverige, säger Allan Graveson.

Men en global exkludering av en flaggstat är inte aktuellt för IMO. Pressavdelningen svarar på Nautilus förslag att "IMO behandlar alla flaggstater lika. Hamnstatskontrollerna ska sköta detta och införandet av obligatoriska kontrollscheman syftar till att förbättra flaggstaternas beteende". **LS**

ut och han skulle mönstra av när de angjorde Liverpool. Men han kom aldrig så långt. I stället arresterades han av skotska polisen och åtalades vid skotsk domstol. Han sa att han lämnat bryggan för att han var dålig i magen och att han svimmade och låg medvetslös på toaletten i nästan två timmar. Men den medicinska undersökningen ansåg att det var högst osannolikt att han skulle ha svimmat och förblivit medvetslös under så lång tid, särskilt som han avbjöde läkarhjälp när de hittat honom.

Han mönstrade på *Coastal Isle* som andrestyrman sex månader före olyckan, i januari 2012. Detta tack vare sina falska intyg som utfärdats av Panama och gav honom ett obegränsat "chief mate"-certifikat och "GMDSS-operator". Varken rederiet Pasa eller flaggstaten Antigua Barbuda hade begärt att få se ett giltigt CoC som det panamanska intyget skulle vara baserat på. I mars befordrades han till överstyrman.

Hans högsta giltiga behörighet, utfärdad av turkiska myndigheter, var begränsat till vaktbefäl till ett grosstonnage under 500, att jämföra med *Coastal Isles* drygt 3 000 gt.

I februari utfördes en säkerhetskon-

troll på uppdrag av flaggstaten Antigua Barbuda och strax efter olyckan en hamnstatskontroll av brittiska kustbevakningen. Ingen av dessa upptäckte falska certifikat eftersom de panamanska intygen presenterades som nationella intyg. MAIB skriver att det är brukligt att kontrollera det nationella intyget eller att utfärda ett intyg som bara är giltigt tillsammans med CoC.

De falska intygen avslöjades hos den styrman som ersatte den arresterade.

De fick båda sina intyg från Panama och samma internationella nätverk och hävdar att de inte kände till att de var falska.

### Panama har ett stort ansvar

MAIB bad Panamas sjöfartsverk att undersöka hur dokumenten kommit till. Först svarade Panama att det berodde på ett administrativt misstag. Spåren ledde sedan till att sjömännen examinerats via distanskurser på nätet vid ett utbildningscenter i Turkiet, varav det ena sades vara Panamas konsulat i Istanbul.

Panamas sjöfartsverk hävdade bestämt att det inte fanns något center eller konsulat i Turkiet som auktoriserats

för att ge examen. Konsulatet i Istanbul svor sig fria från vetskapen om något testcenter i landet, men bekräftade att båda turkiska utbildningsinstitutionerna var illegala.

Panamas sjöfartsverk meddelade till slut att egna anställda samarbetat med testcenter i både Panama och Turkiet för att få fram så kallade genuina panamanska CoC och GMDSS.

MAIB riktar mycket skarp kritik mot Panamas Sjöfartsverk. Kommissionen menar att det är oerhört svårt att upptäcka falska certifikat som är utfärdade på det här sättet och att Panama har ett stort ansvar, eftersom man ansvarar för en femtedel av världshavens samlade tonnage.

Överstyrman har åtalats och fått sina certifikat indragna. En juridisk process har inletts mot de panamanska tjänstemännen, och myndigheten ska ha sett över sina kontrollsystem. Man kontrollerar landets utbildningscenter oftare och ska införa datasystem för att kunna uppfylla STCW:s krav för utfärdande av certifikat.

MAIB har rekommenderat rederiet Pasa att förbättra sina certifikatkontroller. **L S**

# Kursverksamheten – en industri?

Sjöbefälens kurser/refreshkurser har på senare år blivit en "industri" och betydande inkomstkälla för sjöfartshögskolorna i Sverige.

Att pensionsåldern i framtiden kommer att vara flytande råder inget tvivel om. Det är dels för att åldern är en dålig måttstock på hälsa och välmående, och dels för att samhällsapparaten inte kommer att mäta med att försörja en växande grupp av äldre människor med längre livslängd.

Många arbetsgivare i svensk sjöfart har en åldersdiskriminerande attityd gentemot att anställa seniorer.

Det finns några enstaka undantag. Strömmablaget är ett rederi som utgår från kompetens före ålder. Det tycker vi att de ska ha kredit för. Tyvärr har de många säsonganställda, som har svårt att få ihop tillsynsmyndighetens krav på sjötid för att behålla sina behörigheter. Det blir lite av moment 22.

Det blir dyrt för den enskilde att själv bekosta sina behörigheter med kort an-

ställningsperiod (sommartid) med ofta blygsam lön.

För undertecknad Molund handlar det enligt en grov uppskattning om cirka 50 000 kronor enbart för de kurser jag skulle behöva. Det är för oss obegripligt att det ska behöva kosta så mycket. Vid tidigare kontakt med sjöfolk av olika nationaliteter fick vi veta att kostnaden utomlands ofta var bräkdelen av vad läroinstitutionerna tar i Sverige. Redan i ett grannland som Finland märks en skillnad.

Vi har gjort en överslagsberäkning vad det skulle kosta för en senior som tappat sina behörigheter men känner att han/hon ytterligare vill bidra som resurs genom att mönstra ut i någon befälsbefattning. (Priserna nedan utan moms:)

Behörighetsförlängning, däck (sjökapten eller styrman)	19 900 kr (10 dgr)
ROC hel kurs	11 500 kr (3 dgr)
CCM	13 000 kr (4 dgr)
Basic Safety	14.000 kr (6 dgr)

Med moms blir det totalt 73 000 kr.

Vi tycker att en kostnad omkring 20 000 skulle vara prisvärt för en enskild att lägga ut. Helst ska det naturligtvis vara gratis, vilket vi också anser fullt realistiskt med hänsyn till samhällsvinsten.

Man vet idag genom forskning att bästa sättet att hålla sig frisk är att efter pensioneringen fortfarande vara aktiv. Det blir med andra ord stora besparingar för samhället, om han/hon kan bidra med arbete även efter pensioneringen, om krafterna tillåter.

Flera gamla kollegor delar vår uppfattning. Vidare så tror vi att en aktiv åtgärd från Sjöbefälsföreningen i denna fråga skulle öppna ögonen för redarna att det finns en gedigen kunskapsbank bland oss äldre som håller på att gå förlorad.

JAN MOLUND  
F d lots Ostkustens Trafikområde  
Oxelösund-Norrköping

BENNY PETERSSON  
F d lots i Stockholm, AIS-utvecklare  
och mångårig handledare för lotsar



# Nya slussar – lönsamma?

Trafikverkets utredning om Göta älv-Vänerstråket är klar och förordar att nya slussar byggs i Trollhättan. Samtidigt har regeringen antagit EU:s direktiv om inre vattenvägar, vilket ytterligare talar för att nya slussar blir av. TEXT AGNETA OLOFSSON

**TROLLHÄTTAN** JULI 2013

Inget är dock självklart när det gäller detta. Slussarna kostar cirka tre miljarder kronor att bygga och konkurrerar med många andra infrastrukturprojekt. Och den kalkyl som Trafikverket gjort visar att nya slussar inte är samhällsekonomiskt lönsamma.

Då har direkta effekter för näringslivet räknats med och även kostnader för miljöpåverkan. Kalkylen har gjorts efter en modell som gör det möjligt att jämföra med andra projekt, men den har också brister. Exempelvis är de positiva effekterna för transportköparna bara räknade till hälften, eftersom hälften av dem finns utomlands. Dessutom är hela betydelsen för näringslivet i Vänerregionen inte medräknad.

Metso Paper i Karlstad är beroende av sjötransporter, när företaget exporterar sina valsar för mjukpapper. Valsarna är sju meter i diameter och väger 170 ton, de måste tillverkas i ett stycke.



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

Utredaren Bertil Hallman påpekar också att kostnaderna för omlastning av gods i den samhällsekonomiska modellen är betydligt högre än de verkliga för Vänersjöfarten. Omlastning blir aktuell när de inre vattenvägarna införs och godset förs på dessa vägar i pråmar.

Lastbilstrafiken, som väntas öka mycket om slussarna inte byggs, skapar belastning på vägar och miljö, men räknas i kalkylen som en inkomstkälla för staten genom bränsleskatten.

Bertil Hallman pekar på en annan positiv faktor som inte finns med i kalkylen. Göta älv behöver skredsäkras, och slussbygget skulle kunna bidra med stenmaterial till detta. Bara detta skulle ha ett värde om kanske upp till en miljard kronor.

I utredningen räknar Bertil Hallman med en fördubbling av godset som förs på Göta älv till år 2030. Det är en försiktig beräkning utifrån en förväntad utveckling av de branscher som finns i regionen. Dessutom antas en containerpendel och en flispendel mellan Värmland och Göteborg komma till i och med införandet av de inre vattenvägarna.

## Måste tänka långsiktigt

Bertil Hallman anser att en ökad sjöfart kräver ett långsiktigt tänk hos transportköpare, transportörer och hamnar. Göran Lidström, vd för Vänerhamn AB, förklarar att hamnarna är rustade för att hantera ökade volymer redan idag, men vid en dubbelring kommer investeringar, både i personal och hanteringsutrustning, att krävas.

Han säger att det går att arbeta dygnet runt, med den begränsningen att bullernivåerna inte får vara lika höga nattetid.

Även rederiet Ahlmark Lines, som trafikerar bland annat Väneren och kontinenten, är berett på den kommande ökningen.

– När konjunkturen vänder så har vi resurser. Vi kan klara inre vattenvägstrafiken med svensk flagg, säger vd Håkan Thorell.

För att sjöfarten inte ska drabbas av ett fatalt avbräck under byggtiden, måste nya slussar byggas bredvid de gamla, om slussbygget blir av. Dessutom finns då möjlighet att bygga större och färre slussar.

Nuvarande slussar beräknas hålla till cirka år 2030, därefter är risken stor för en kollaps, vilket gör att frågan handlar om att antingen bygga nya slussar till dess eller stänga handelsjöfarten mellan Göta älv och Väneren.

Om bygget inte blir av kommer trafiken att öka på väg och järnväg, främst på väg. Beräkningar visar att de vägar som främst berörs, E45 och väg 44 till Uddevalla, kommer att klara detta utan infarkt. Lastbilar kommer då att föra gods från Vänerområdet till hamnen i Uddevalla och till hamnar vid Östersjöskusten.

Men mycket talar alltså för att slussarna kommer att byggas.

– Det var jättestor positivt att beskedet om de inre vattenvägarna kom och att regeringen vill satsa på sjöfarten. Om den satsar på inre vattenvägar, kommer nya slussar som en naturlig följd, säger Göran Lidström, vars kärnverksamhet i Vänerhamn är beroende av att det finns sjöfart till och från Väneren.

Ahlmark Lines har flera ben att stå på, men Vänersjöfarten har ändå en stor betydelse för företaget.

– För oss betyder Vänersjöfarten en lång tradition, det är en del av kulturen i vårt företag, säger Håkan Thorell. **A O**

# Piggare besättning och snyggare båt med hemmasydda ventilskydd

Sömnbrist ombord kan få allvarliga konsekvenser och flera olyckor har inträffat när befäl somnat på bryggan. Sjö-kocken Camilla Hjort kom på att sy ventilskydd till hytterna, vilket ledde till piggare besättning och snyggare båt.

I maj 2010 reste kalmariten Camilla till huvudstaden och mottog 20 000 kronor av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Belöningen fick hon för idén om att sy ventilskydd till hytterna på Broströms Bro Anton, där hon då arbetade.

– Själv hade jag aldrig kommit på tanken att skicka in det till Stiftelsen, jag tyckte det var alldeles för enkelt. Men de andra övertalade mig och det är jag glad för, säger hon.

Camilla, som idag jobbar på SCA:s Obbola, hör till dem som har problem med sömnen ombord. Ljusstrimmor som letar sig in bakom glipande gardiner har gjort det svårt för henne att komma till ro och genom åren har hon prövat alla möjliga metoder för att få gardinerna att hålla tätt. Och att störas av ljus i hytten är hon långt ifrån ensam om.

– Folk tejpar upp kartongbitar och svarta sopsäckar för att det ska bli mörkt. Oftast blir det sittandes hela tiden eftersom man inte orkar hålla på att ta upp och ner det, vilket gör att hytten ligger i konstant mörker. Det är inte heller bra, man behöver det dagsljus man kan få.

– Dessutom ser det väldigt fult och tråkigt ut från utsidan. Jag tycker att en båt ska vara snygg, både inifrån och utifrån, säger hon.

När de gamla mörkläggningsgardinerna i mässen skulle bytas ut, fick Camilla en idé. Hon tog tillvara på det överblivna

**”snart stod folk på kö för att få ventilskydd till sina hytter”**

tyget, plockade fram fartygets symaskin och satte igång.

– Jag tog mått på ventilerna, klippte till lagom stora bitar och sydde en kanal runt om. I kanalen trädde jag ett resårband



Camilla jobbar till vardags som kock i byssan på SCA:s Obbola.

vilket gjorde skyddet lätt att ta av och på, ungefär som ett överdrag på en cykelsadel.

Camilla bad några av kollegorna att testa uppfinningen. De blev väldigt nöjda och snart stod folk på kö för att få ventilskydd till sina hytter. Camilla satt på kvällarna och sydde till alla som ville ha och totalt blev det 14 skydd.

– Framför allt var det de som gick 4-8-vakt och måste sova på dagen som behövde ventilskydd. De sa att de sov mycket bättre med skydden och det märktes också. Sover man bra blir man inte lika lättirriterad och så får man bättre aptit om man är utvilad.



## STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2014

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

Läs mer om vår belöningsverksamhet på [www.sjomanshus.se](http://www.sjomanshus.se).



# Brasilienflottan skyddad

Den brasilianska fartygsflottan är relativt liten i förhållande till landets storlek och långa kuststräcka.

– Men fackligt sett är vi starka, konstaterar Severino Almeida, ordförande för befälens organisation Sindmar. Hittills har vi klarat oss från utflaggning och sänkta löner.

TEXT OCH FOTO MARGARETA JONILSON

RIO JUNI 2013

Brasilien är känt för sin tradition av höga tullar och ett starkt skydd av den egna industrin. Sjöfarten är inget undantag.

– Vi är ständigt satta under hot från globaliseringen, säger Severino Almeida. I Sindmar ser vi det som våra största uppgifter att skydda de brasilianska sjöbefälsjobben och hålla lönerna uppe för våra medlemmar.

Det har man lyckats väl med.

– Det är svårt att göra internationella jämförelser av lönenivåer, eftersom kostnadsläge, köpkraft och valuta måste räknas in, men jag tror att vi ligger bland de högsta i världen, säger Severino Almeida.

## Det ständiga cabotageproblemet

Oljeindustrin utanför Rio de Janeiros kust lockar till sig mycket fartygstrafik från andra länder.

– Här måste vi ständigt vara vaksamma på cabotagetrafiken, säger Severino Almeida. Utländska fartyg kommer hit i ett ärende och vill passa på att ligga kvar och utföra andra operationer när de ändå har tagit kostnaden för att ta sig hit.

Detta löser Sindmar och den brasilianska lagstiftningen genom att inte tillåta utländsk fartygstrafik i brasilianska vatten mer än 90 dagar, sedan måste rederiet börja tillämpa brasiliansk arbetslagstiftning och lönesättning.

Nästa steg, om fartyget är kvar i mer än sex månader, är att man måste byta ut halva sin besättning mot brasilianare.



Severino Almeida, ordförande för det brasilianska befälsförbundet Sindmar.

– Ta till exempel ett norskt underhållsfartyg som vill stanna hos sina kunder på plattformarna mer än sex månader, förklarar ombudsman Mikael Huss på Sjöbefälsföreningen, som är specialiserad på internationell sjötrafik.

– Då har man två vägar att gå; antingen skickar man hem halva besättningen efter ett halvår och tar ombord brasilianska kolleger. Eller också skickar man ett fartyg extra redan från början och fyller det med brasilianare, medan man kör vidare som vanligt med det fartyg som har en väl intrimmad besättning med sig hemifrån.

I båda fallen blir det en kostsam historia för rederiet, men Sindmar har onekligen skyddat sina medlemmars intressen och skapat välbetalda arbetstillfällen.

Dock enbart på hemmaplan. Den här typen av struktur gör brasiliansk sjöfart tämligen ointressant på en internationell arena, vilket bekräftas av Severino Almeida.

– De brasilianska arbetsgivarna har blygsam internationell sjöfart och nästan inga långgrutter alls. Går vi utomlands sker det till våra närmaste grannländer.

## Protester mot privatisering

Annars är det cabotagetrafiken och offshore-industrin som håller Sindmars 9 700 medlemmar igång. Därav är 3 500

pensionärer, men många av dessa går fortfarande ombord ibland på cabotagefartygen.

Vid Sjöbefälens besök i Brasilien skapade stuveriarbetarna rubriker genom att strejka i protest mot den föreslagna privatiseringen av landets hamnar.

– Det är ingen fråga som vi engagerar oss i för vår egen räkning, säger Severino Almeida, men vi har uttryckt vår solidaritet med hamnarbetarna som riskerar att få sämre villkor med privata arbetsgivare.

## Kilometerlånga bilköer

Och hamnarna är ett reellt problem även för Sindmars medlemmar. Jordbrukslandet Brasilien ökar sina skördar av sojaböner, sockerrör och kaffe år för år och den växande exporten av både råvaror och industriprodukter skapar stora problem med igenkorkade hamnar där lastbilarna står i kilometerlånga köer och väntar på att få göra sig av med sin last.

Och fartygen väntar förstås också.

– Nyligen startade man operation ”24-timmars hamnen” i bland annat Santos och Vittoria, berättar Severino Almeida. Än har ingenting förbättrats, för även om hamnen är öppen dygnet runt så kommer inte lastbilarna annat än på dagtid. Men vi får väl anta att det förändras över tid.

M J



# Fackets simulatorer

Oljeindustrin i Brasilien söker sig till allt djupare och vädermässigt hårdare vatten.

– Därför är vi glada att vi kan erbjuda besättningarna bra träning i våra högklassiga simulatorer, säger Jorge Sobrinho, chef för Sindmars träningscenter i Rio de Janeiro. *TEXT OCH FOTO MARGARETA JONILSON*

Sjöbefälens fackliga organisation Sindmars huvudkontor ligger i ett anonymt kontorshus nära hamnen i Rio de Janeiro. Det är på insidan faciliteterna imponerar.

– Vi har två miljöer som på ett autentiskt sätt simulerar en manöverbrygga, berättar Jorge Sobrinho. Här jobbar vi med vidvinkelprojicerade datoranimeringar där vi kan skapa situationer som ska lösas av befälen. Som ett dataspel, men större och mer verklighetstroget.

## Ofta svåra trafikförhållanden

Ett vanligt förekommande scenario är till exempel att ett fartyg ska seglas under den långa bro som förbinder Rio med grannstaden Niteroi. I verkligheten sker detta inte sällan i tät fartygs- trafik och med väderförhållanden som orsakar stark avdrift.

När Jorge Sobrinho demonstrerar simulatormanövrer har han sitt fartyg farligt nära ett brospann men reder ut situationen i sista minuten.

– Det är bättre att ta ut svängarna på dataskärmen än i verkligheten, ler han.

Nästa brygga och bildprojektion tar oss rakt ut i den blomstrande offshore- industrin en bra bit utanför Rios kust. Här gungar det, kan vi intyga. Så pass att undertecknad omedelbart blir sjösjuk och tar spjörn mot en vägg för att kunna anteckna trots att allt bara är en synvilla.

– Vi har ofta vädret emot oss vid oljeplattformarna, säger Jorge. Jag jobbade själv därute från 1976 till 2009 innan jag gick iland och blev utbildningsledare.

Centret tar emot 1.000 elever varje år och exempel på vad man lär sig är Course Resource Management, Electronic Chart Info System, Vessel Traffic Management, Dynamic Positioning, Oil Spill Respons och Pilote Examination.

Kursdeltagarna har alla genomgått Sjöbefälsskolan och kommer till Sindmars center för fortbildning.

Jorge Sobrinho har många dramatiska minnen ur verkligheten från de åren. Ett av dem inträffade när hans fartyg, 100 meter långt, redan hade kommit igång med lastningen av cement, något som sker genom grova slangar som går mellan fartyget och plattformen.

– Plötsligt växlade vädret på ett helt oförutsebart sätt och jag fick göra mitt bästa för att försöka hålla fartyget långsamt med plattformen. Till sist gick det inte längre, vi blev tvungna att släppa vår position och lösgöra slangarna.

– Detta är något man försöker slippa in i det sista, eftersom det orsakar kost-

samma förluster av materiel, men den gången var det den enda lösningen, annars hade jag riskerat både besättning och fartyg.

## Ensam i Sydamerika

Sindmars högklassiga utbildningscenter är det enda i sitt slag i Sydamerika och det grundades år 2000 av det brasilianska Universitetsverket, Rio de Janeiros hamn och Sindmar tillsammans, men drivs nu enbart av Sindmar.

– Vissa av kurserna betalas av rederierna, andra av eleverna själva, berättar kurscentrets koordinator Mario Calixto. Vi tar också emot studiebesök från hela världen, så med tiden kommer det nog att växa upp liknande center på andra håll. Men än så länge ligger vi i världsklass och vi uppdaterar våra system hela tiden, så att de följer med i den utveckling som sker i verkligheten. **M J**



Mario Calixto och Jorge Sobrinho, två av lärarna på Sindmars träningscenter.



Två studenter framför simulatorm.

# Brandskyddsföreningens sjöfartsutbildningar



## Vi är stolta över våra sjöfartsutbildningar.

Få andra yrkeskategorier är så hänvisade till att ta eget ansvar för människors säkerhet som ombordanställda.

Fartyg kan lastas med all tänkbar säkerhetsutrustning, men vet inte besättningen hur de ska hantera den kan det riskera både människoliv och stora ekonomiska värden.

Nyckeln till en säker arbetsplats är kunskap, oavsett om det är på land eller till sjöss. Det handlar om att genom utbildning och träning skapa en arbetsplats där besättningen är medveten om riskerna. Då blir det både tryggt och säkert ombord.

Vår erfarenhet och kunskap gör att ni alltid kan lita på att våra utbildningar är av hög klass, att de instruktörer vi anlitar vet vad de pratar om och att ni får rätt kunskaper för era behörigheter.

Utbildningarna genomförs i samarbete med personal från räddningstjänsterna i Göteborg, Helsingborg och Kalmar.

# På rätt kurs med STCW Manila

## Utbildningar hösten 2013

### Grundläggande säkerhets- utbildning (Basic Safety)

Inga kurstillfällen inplanerade för tillfället.  
Kursdatum för 2014 presenteras under  
hösten 2013.

### Brandkurs i enlighet med Grundläggande säkerhet\*

Inga kurstillfällen inplanerade för tillfället.

### Fortbildningskurs Grundläggande säkerhets- utbildning (Basic Safety)

Inga kurstillfällen inplanerade för tillfället.  
Kursdatum för 2014 presenteras under  
hösten 2013.

### Brandkurs i enlighet med Fortbildningskurs för Grundläggande säkerhet\*\*

26–27 aug	Göteborg
2–3 sep	Kalmar
9–10 sep	Göteborg
23–24 sep	Göteborg
30 sep–1 okt	Göteborg
7–8 okt	Kalmar
14–15 okt	Helsingborg
21–22 okt	Göteborg
28–29 okt	Kalmar
4–5 nov	Helsingborg
11–12 nov	Kalmar
18–19 nov	Göteborg
2–3 dec	Göteborg

**Pris: 6 778 SEK (medlem  
6 100 SEK) exkl moms**

### Advanced Fire Fighting

16–19 sep	Helsingborg
25–28 nov	Helsingborg

**Pris: 9 444 SEK (medlem  
8 500 SEK) exkl moms**

### Fortbildningskurs Advanced Fire Fighting

5–6 sep	Helsingborg
24–25 okt	Helsingborg

**Pris: 7 200 SEK (medlem  
6 480 SEK) exkl moms**

\*Tidigare Grundläggande utbildning i brandskydd – ny benämning i enlighet med beslut av Transportstyrelsen 2013-05-20.

\*\*Tidigare Fortbildningskurs i brandskydd – ny benämning i enlighet med beslut av Transportstyrelsen 2013-05-20.

Läs mer på [www.brandskyddsforeningen.se/sjofart](http://www.brandskyddsforeningen.se/sjofart). Du är också välkommen att kontakta Gunilla Friberg på telefon 08-588 474 94 eller e-post [utbildning@svbf.se](mailto:utbildning@svbf.se).



**Brandskyddsforeningen**





# Comeback för svensk offshore?

Nu väcks nya förhoppningar om en omfattande utbyggnad av svensk havsbaserad vindkraft för att uppfylla EU:s klimatmål. Det skulle kunna ge en betydande skjuts också inom sjöfartsnäringen. TEXT PELLE OSKARSSON, CALIBER FILM & REPORTAGE AB

**SVERIGES KUST** JUNI 2013

Den största svenska investeringen hittills i havsbaserad vindkraft är utbyggnaden av 48 vindkraftverk vid Lillgrund. Det är en investering på 1,8 miljarder kronor med en produktion som motsvarar årsförbrukningen av hushållsel för cirka 60 000 hushåll.

För fem år sedan, när vindkraftsparken vid Lillgrund färdigställdes, tillhörde Sverige de ledande länderna i världen på havsbaserad vindkraft. Sedan dess har vi snabbt halkat efter länder som Danmark, Holland och Storbritannien. De länderna har de senaste åren byggt flera stora vindkraftsparker offshore som vardera motsvarar investeringar på upp till 10–20 miljarder kronor och förser hundratusentals hushåll med el. Byggnationen leder också

till stor aktivitet i vindkraftshamnarna och en betydande omsättningsökning och nya gröna jobb inom rederinäringen.

## Miljardsatsningar

För svensk del har utbyggnaden av havsbaserad vindkraft mer eller mindre stått still, sedan omställningsstödet till havsbaserad vindkraft avvecklades för några år sedan, samtidigt som det utvecklats i andra länder.

Men just nu planerar flera svenska aktörer stora satsningar som skulle kunna få luft under vingarna genom EU:s förnyelse-direktiv, som i en första fas kräver att minst 20 procent av den europeiska elproduktionen ska vara förnyelsebar 2020. Kravet kan samordnas över nationsgränserna för att investeringarna ska kunna göras där de är billigast, något som kan göra det

möjligt att bygga svenska vindkraftsparker med internationellt kapital.

Landbaserad vindkraft är fortfarande billigare. Men för att nå riktigt stort genomslag i energiproduktionen krävs också en omfattande utbyggnad av havsbaserad vindkraft.

– Sverige har en lång kuststräcka med många lämpliga vindkraftslägen på grunt vatten nära kusten. Det reducerar byggkostnaderna och kostnaderna för nätanlutningen som kan stå för 20–25 procent av investeringen. Tillsammans med lägre underhållskostnader ger det oss en väsentlig konkurrensfördel jämfört med havsbaserad vindkraft i Nordsjön, säger Tomas Hallberg projektledare på branschorganisationen Svensk Vindenergi.

## Missar målen

Genom samarbetsmekanismerna i EU:s förnyelsedirektiv skulle Sverige både kunna sälja el och gröna värden i form av utsläppsrätter till andra länder där investeringarna i förnyelsebar energi skulle bli dyrare.

Den senaste statistiken från det holländska konsultföretaget Ecofys visar att

många medlemsstater riskerar att missa sina klimatmål, om de inte kraftigt ökar utbyggnaden av den förnyelsebara energiproduktionen de närmaste åren. Detta samtidigt som andra länder, som Sverige, som redan har en hög andel förnyelsebar energiproduktion i energisystemet i praktiken bygger ut de förnyelsebara energikällorna ännu långsammare.

Enligt EU-kommissionen kan medlemsländerna skynda på utbyggnaden och spara närmare 10 miljarder Euro per år, om man samarbetar om utbyggnaden av de förnyelsebara energikällorna över nationsgränserna och etablerar dem där det blir billigast.

För att stimulera till ökat samarbete har kommissionen gjort det möjligt att statistiskt sälja överskott av förnyelsebar energiproduktion till länder som inte uppnått sina mål, där egen utbyggnad av grön energiproduktion skulle bli dyrare. Det skulle kunna leda till en kraftig utbyggnad av den havsbaserade vindkraften i Sverige med hjälp av andra EU-länder.

– Kraftöverföringen behöver inte ske fysiskt. Klimatnyttan kommer ändå genom att länder som redan nått uppsatta mål för minskningen av koldioxidutsläppen kan ersätta en ännu högre andel av sin energiproduktion med grön el, säger Tomas Hallberg.

Det ger möjligheter till energisatsningar, som också utreds av det svenska Näringsdepartementet och Energimyndigheten.

### Gröna jobb

Hittills har det byggts vindkraft motsvarande en produktionskapacitet på cirka 8 TWh i Sverige. Förra året byggdes det ny vindkraft för 12 miljarder kronor. Men utbyggnadstakten kommer att minska väsentligt framöver genom dagens låga pris på el och elcertifikat.

Den svenska riksdagen har antagit en planeringsram för 30 TWh svensk vindel till 2020, varav 10 TWh till havs. Redan i dag finns det tillstånd till nya projekt motsvarande 8 TWh, och ytterligare cirka 20 TWh är under tillståndsprövning.

En vindkraftsutbyggnad på 8–10 TWh motsvarar produktionen från två kärnkraftsreaktorer.

Sker utbyggnaden till havs är det en investering på omkring 60–80 miljarder kronor med dagens priser på havsbaserad vindkraft. Det skulle kunna leda till tusentals nya arbetstillfällen i Sverige, dels i produktion och byggnation men också i hamnar och rederinäring.

Internationellt är utbyggnadsplanerna omfattande. Enbart Tyskland planerar att investera flera hundra miljarder kronor i utbyggnad av ett 30-tal havsbaserade vindkraftsparker i Nordsjön och Östersjön de närmaste åren. De investeringarna skulle vi kunna konkurrera om från svensk horisont genom samarbetsmekanismerna i EU: förnyelsedirektiv.

### Nytt världsrekord

Ett spännande projekt som just nu väntar på de sista tillstånden är Blekinge Offshore, som planerar att bygga världens största vindkraftspark med 500 till 800 stora havsbaserade vindkraftverk i Hanöbukten utanför Karlshamn. Den beräknas generera ett tusental årsarbetstillfällen direkt och indirekt och har kapacitet att producera el till 1,4 miljoner hushåll.

För byggnationen krävs en yta på ca 200 kvadratkilometer öster om Hanö. Där är vattendjupet 10–40 meter och avståndet till elnätet på land 15 kilometer.

### Torrskott störst

Än så länge är det dock utbyggnaden av den landbaserade vindkraften som haft störst betydelse för sjöfrakterna till och från svenska hamnar.

Ett av de största vindkraftsprojekten hittills är Statkraft SCA Vind AB, som genom-



Sveriges långa kuststräcka ger unika möjligheter till etableringar av omfattande vindkraftsparker. Projektet har stort behov av sjötransporter både under byggnation och drift och underhåll.

för en stor satsning där man i en första fas ska uppföra 186 av totalt 360 vindkraftverk på 136 kvadratkilometer skogsmark i södra Norrland. Investeringen på 8,8 miljarder kronor har bland annat genererat nya sjöfrakter mellan Siemens vindkraftfabriker i Danmark och Härnösands hamn. Men också frakter åt motsatt håll från bland annat SKF och ABB som levererar komponenter till vindkraftverken.

Också Piteå hamn hoppas på ökad omsättning från vindkraftsutbyggnaden i norr genom 50–100 nya anlöpande fartyg per år som behöver ett eller två dygn i hamn för att lossa torn, rotorblad, chassin och generatorer till vindkraftverk. **P O**

Marknaden för havsbaserad europeisk vindkraft förväntas öka med minst 300 procent det närmaste decenniet. Det motsvarar en utbyggnad värd minst 50 miljarder kronor per år, något som också kan få en växande betydelse för den svenska sjöfarten.





# Kurs med "dubbel mixed crew"

Rederiet Ellingsen har skickat seniorbefäl på kurs med Chalmers Lindholmens nya kombinerade simulatorer. Det är "mixed crew" i dubbel bemärkelse; svenskar och balter, skeppare och chiefar. *TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN*

**GÖTEBORG** JUNI 2013

Även de som varit befälhavare eller tekniska chefer i uppemot 30 år kan behöva fräscha upp kunskaperna. Det upptäckte bland annat rederiet Ellingsen, som skickade chiefar och skeppare på en Maritime Resource Management (MRM)-kurs. Kursen hölls på Sjöfartshögskolan i Göteborg med sina uppgraderade simulatorer för både maskin och brygga.

## Knepigt med icke-modersmål

Rederiet har fartyg under brittisk eller gibraltarfärg, och en svensk befälhavare och en svensk teknisk chef per fartyg. Även om svenskarna är i klar majoritet bland kursdeltagarna är engelska kurs-

språket, av hänsyn till de icke-svenska medverkande.

Torbjörn Holkner, tidigare skeppare som nu är på Ellingsen Ship Managements kontor i Stockholm, har en oväntad kommentar i språkfrågan:

– Det kan bli kommunikationsproblem när man talar engelska och ingen av de inblandade har engelska som modersmål. Pratar man dessutom i en walkie-talkie gör det inte saken lättare.

## Engelskan har inte ersatt ryskan

De baltiska ländernas frigörelse har faktiskt ökat språkproblemen. Under Sovjet-tiden var alla tvungna att lära sig ryska. Så även om bara en del av besättningen – i regel seniorbefälet – behärskade engelska

bra, så hade man ryskan som gemensamt språk. Nu är det inte längre så, samtidigt som särskilt äldre baltiska sjömän inte kan engelska speciellt bra.

Den första övningen som SB följer är vid bryggsimulatorens. Vi är ombord på fiktiva fartyget *Ada Seaways* från Immingham till Göteborg. Befäl på bryggan är Lars Andersson och Eibert Fransson. Ett av de tekniska befälen, Renaldas Kvederas, spelar rollen som matros. Vid infarten till Göteborg hopar sig problemen. Autopiloten fungerar inte, babords roder svarar inte, så småningom inte styrbords heller, displayen slocknar, och till slut blir det blackout i maskin! Det enda raka blir att kasta ankar. Så småningom meddelar maskin att de åtgärdat blackouten. Roderproblemen kvarstår dock, och befälhavaren måste beställa en bogserare.

Efter övningen går den igenom tillsammans med lärarna Reto Weber och Lars Axvi. Kursdeltagarna får godkänt, men Reto betonar vikten av ständig kommunikation. **BL**



Två chiefar vid maskinsimulatorens, litauern Renaldas Kvederas och svensken Andreas Fridh.



Storebror ser bryggan. Nerifrån Lars Andersson, Renaldas Kvederas (som spelade matros), Eibert Fransson och längst upp SB:s reporter.



Stämningen var avslappnad på kursen. Fr v läraren Lars Axvi, Torbjörn Holkner och teknikern Mikael Lundström.



## Brott mot MLC ger kvarhållning

EU:s ministerråd och Europaparlamentet har godkänt ett förslag från parlamentsledamoten Pervenche Berès. Inspektörer fråns hamnstatskontrollen ska kunna kvarhålla fartyg som bryter mot bestämmelserna i MLC 2006. Berès har också föreslagit skärpta kontroller av de bemanningsföretag som anställer sjömän till fartyg under EU-länders flagg. EU-kommissionen har lovat att titta närmare på detta under en femårsperiod.

Europeiska redarorganisationen Ecsa har protesterat hos Europaparlamentets president mot Berès "obefogade inblandning i lagstiftningsprocessen".

(TELEGRAPH)

## Ignoranta flaggstater

Den internationella sjösäkerheten undermineras av vissa flaggstaters underlåtenhet att utreda olyckor och incidenter samt att publicera de utredningar som görs. Detta har brittisk-holländska befälsfacket Nautilus seniorsekreterare Allan Graveson påpekat för IMO:s säkerhetskommitté MSC i juni. Ett exempel var kreatur-lastaren *Danny F II*, som sjönk i december 2009 med 44 döda. Ännu har flaggstaten Panama inte publicerat någon haverirapport.

Kritiken delas av redarna. På mötet påpekte Intercargo att för de flesta olyckor med bulkfartyg 2008–2011, inklusive totalhaverier och förlust av människoliv, finns inga öppet tillgängliga rapporter. (TELEGRAPH)

## 2,7 milj i löner utverkade

17 ukrainska och ryska sjömän från Belize-flaggade torrlastaren *Clipper Faith* får tillsammans drygt 400 000 dollar (cirka 2,7 miljoner kronor) enligt domslut efter ITF:s agerande. Det är det högsta lönekrav som drivits igenom i Irland. Skeppet hade sålts på auktion efter en chartervist mellan rederiet och en holländsk bank.

– Vi är glada över att domstolen sett till att de sjöanställda hållits skadeslösa av banken, säger ITF-koordinatör Ken Fleming.

Även de sjömän som mönstrade av i februari ska få ut obetalda löner samt hemreskostnader på 10 800 pund (110 000 kronor) betalda. (TELEGRAPH)

## Kritik mot CO<sub>2</sub> som släckmedel

I september 2011 utbröt en brand i maskinrummet i Hurtigruten-färjan *Nordlys*. Brister i underhållet ombord visar på brister i rederiets säkerhetsarbete, enligt haverirapporten. Brandorsaken var troligen underlåtenhet att använda momentnyckel vid monteringen av en ny bränsleinsprutningspump. Haverikommissionen pekar också på att det vattenbaserade släcksystemet inte utlöstes automatiskt samt att befälhavaren inte vågade aktivera det koldioxidbaserade, eftersom han var osäker på var besättningsmedlemmarna höll hus. Kommissionen föreslår rent ut ett slut på användningen av koldioxid i släckmedel ombord. (TELEGRAPH)

## Märkligt haveri

Containerfartyget *MOL Comforts* totalhaveri i juli i år väcker många frågor, anser brittisk-holländska befälsfacket Nautilus. Fartyget var lastat med 4 372 containrar, hade en kapacitet på uppemot det dubbla, och bröts itu utanför Jemens kust. Så småningom sjönk båda halvorna, den främre efter en brand under bogseringsförsök. Efter haveriet tog rederiet MOL in sex systerfartyg för att uppgradera deras skrovstruktur, men någon ledtråd till orsakerna bakom *MOL Comforts* haveri har inte hittats. Särskilt konstruktionen med högvärdigt stål har uppmärksammats.

MOL hävdar bestämt att de följt alla internationella bestämmelser. Nautilus seniorsekreterare Allan Graveson påpekar dock att uppgraderingen tyder på konstruktionsbrister.

– Vi har sett kombinationen av högvärdigt stål och minskad plattjocklek tidigare, säger Graveson. Varvet, klassen och flaggstaten har en del förklaringar att komma med. (TELEGRAPH)



**SCAVANGE AIRCOOLERS and HEAT EXCHANGERS  
for all major makes of diesel engines.**

Oxelgrenvägen 34, S-152 42 SÖDERTÄLJE, Sverige • Tel: 08-550 858 80  
Fax: 08-550 809 71 • E-mail: info@scancool.se • www.scancool.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 fritidshuset och lägenheten i Stockholm, kontakta Rocio Arevalo Perez på telefon 08-598 99 090.



## STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



### Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

#### Frågor om arbetslöshet?

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

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

### Allmän e-postadress: [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se)

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

### Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till [sbf@ledarna.se](mailto: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](http://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  
Charlotte Lindberg – 08-598 99 111  
Margaretha Norling – 08-598 99 161  
Linda Palm – 08-598 99 687  
Rocio Arevalo Perez – 08-598 99 090  
Madelaine Edlund – 08-598 99 605 (tjl)  
Elaine Estrela Moura – 08-598 99 061  
Minde Wistedt (vik) – 08-598 99 676

#### Ekonomi

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

#### Expeditionen i Stockholm

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

[www.sjofefalsforeningen.se](http://www.sjofefalsforeningen.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



## – Spara inte på lotsning!

Europas lotsar varnar för att låta sjöfartens ekonomiska problem lura rederierna att spara in på lotsservice. Vid den europeiska lotsorganisationen Empas årsmöte betonades vikten av specialkunskaper om lokala förhållanden och operativ praxis vid navigering i reglerade farvatten. Den ökande storleken på både fartygen och fartygstrafikens täthet snarare ökar behovet av lotsning, konstaterades vid årsmötet.

En tysk akademisk rapport, som rapporterades på mötet, beskrev hur ökad automatisering kan passivisera människor. Allmänt erkändes nödvändigheten av teknologisk utveckling av navigering, men det ska vara till stöd för beslutsfattandet.

Vad gäller certifikat för befrielse från lotsplikt (PEC) för befälhavare, sa den nyvalde presidenten i Empa Stein Inge Dahl:

– Vi inser att PEC finns, men det är också viktigt att inse att en lots står fri från kommersiella intressen och att han har erforderlig kompetens, erfarenhet och kunskap för navigering i den specifika hamnen.

Dimitrios Theologitis, chef för EU-kommissionens transportdirektorat DG Move, har sagt att lotsning är ett allmänintresse som skyddar miljön och den maritima säkerheten.

– Vi tolkar yttrandet som ett erkännande av att lotsning ska stå fritt från konkurrensutsättning, sa Stein Inge Dahl.

(TELEGRAPH)

## Margareta & Rickard Zedellers fond

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

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

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

## Sjökaptensring

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

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

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

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

För ytterligare information och beställning kontakta Rocio Arevalo Perez, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 090, e-post [sbf@ledarna.se](mailto: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 Rocio Arevalo Perez, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 090, e-post [sbf@ledarna.se](mailto: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](http://www.thim.nu) Jan-Åke Thim, 1:e fartygsingenjör, Stena Line



	VÄDER-SOL ÄR FAR-LED		TILLHÖR OBS (OCH VACKRA FLICKOR?)		KAN FIN PAPPERS- VARA VARA	FÖRSTA ÖFFRET	HAR INTA- GET FÖRT		BEKANTAR SAG MED VÄRT INRE
	HÖPPAS VIGGARE PÅ				KUNGS- FISK	GÅS I RÄTT			UTBILDAR BEFAL
	FRAMFÖR BLASSEX- TETT		ANSATT		JARJE FÖR VAR BRITT				
	UT- MÄRKER KUNNIG								
	SLÄPPIG (MEN KANSKE TJECK?)		HAR DET SOM INTRÄFFAT		GÖT PÅ LITERN	PÅ BIL I TUNIS			KANSKE EN MARIO
						GÅR I MECKA			
VISADE HAN ÖVAN UNDER 27 ÅR	FLYGER I ROLLEN		DRABBAR MINNET KRÄVER SKADA	SAMLAR BEFAL			HAR VISS STADGA	BRYTS LÄTT	
				SAMLAR PAPPER				CYNDEE	
BYGGDE PER ÄLBN	BLEV EUROC					KAN ROAD HAR DRAMA			BLAND PÅ TERMO- METER
				KVALSTER I KRYSS	TANK- SPRID GJORDE JUDAS				
KROND- EGENDOM	KAN VARA KINES			SPRIDER MOJ HAR HAUBITS		SNETT UPPÅT PÅ KORTET			FRANSK STATION
						AVSER STJÄRNOR			VEDISK KRIGSGUD
SÄLJER BLAD		SÄDAN BEHÖVER SÄDANT							
GÖR INTE MYCKET			PÅ BIL NAMEY	BLIR EN KATT TILL- SAMMANS	BLIR BAS MED ANGE KAN KAL- LAS KAP		VALANS GEBIT		
								FÖREGÅR SIFFRAN	
								TROLIGEN RLMAN	
BAKAS I TANDOOR				SKYDDS- STÄLL- NING IHOP		KRAFTIGT VAPEN	WINTER- VISTE FÖR MINNET		
	RHENUM		BLEV GRISAR TILLJUL				HÅL I HUD		
HALVGRÄS ELLER METALL									

KONSTRUKTION WILLY HÄGEL

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Septembekrysset".  
Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 24/9 2013. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna får ej delta i denna tävling.

Namn \_\_\_\_\_

Gatuadress \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_

## På grund av språkförbistring

Bristande kommunikation med språkproblem bidrog till att timmerlastade *Hanjin Bombay* grundstötte utanför Tauranga i Nya Zeeland i juni 2010. Ursprungsfelet var en trasig ventil på kylvattentanken, som inte rapporterades till bryggan. När befälhavaren och tekniske chefen fick kontakt, talade de koreanska, som ingen annan förstod. Men engelska var arbetspråket ombord, vilket lotsen påpekade. Haverikommissionen TAIC påpekar också i sin rapport att incidenter händer så ofta i nyzeeländska vatten att problemet måste tas itu med på nationell nivå.

(TELEGRAPH)

## Brandskyddsföreningens kurser 2013

### Fortbildningskurser

V 37	9-10	september	Göteborg
V 39	23-24	september	Göteborg
V 40	30 sept-1 oktober	Göteborg	
V 41	7-8	oktober	Kalmar
V 42	14-15	oktober	Helsingborg
V 43	21-22	oktober	Göteborg
V 44	28-29	oktober	Kalmar
V 45	4-5	november	Helsingborg
V 46	11-12	november	Kalmar
V 47	18-19	november	Göteborg
V 49	2-3	december	Göteborg

### Advanced Fire Fighting

V 38	16-19	september	Helsingborg
V 48	25-28	november	Helsingborg

### Fortbildning Advanced Fire Fighting

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

För anmälan och ytterligare information kontakta:

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

## Besparingar kostade sex liv

Brittiska haverikommissionen MAIB konstaterar att ett haveri i Irländska sjön i november 2011, som kostade sex människoliv, berodde på överlast och "kostnadsminskande åtgärder".

Det var Torbulk Shippings Cook Island-flaggade *Swanland*, som hade bristfälligt underhåll och var svårt angripet av rost under de två år som gått sedan senaste översynen. Andra bidragande orsaker var den tunga lasten av kalksten och de svåra väderleksförhållandena, vilka tillsammans medförde svår belastning på fartygets mittparti. MAIB framhåller även "den ekonomiska press det innebär att köra ett sådant fartyg i en tid av ekonomisk nedgång". Livräddningsutrustningen ombord var bristfällig. 2009 hade rederiet också bytt klassningssällskap från Lloyd's till ett icke-lacs-anslutet företag. Det minskade kostnaderna med 30 procent. "Sådana ändringar görs av många rederier i medvetande om att kontroller och förelägganden blir svagare. Det var definitivt fallet med *Swanland*", konstaterar MAIB. (LLOYD'S LIST)

## Horizon bör leda till åtgärder

Resultaten från Horizon-projektet måste leda till konkreta åtgärder från sjöfarten och flaggstaterna, anser brittisk-holländska befälsfacket Nautilus. Sjöbefälen måste få stöd i att finna rutiner och arbetsscheman som minimerar risken för misstag på grund av extrem trötthet (fatigue).

"Projektet visar på ett vetenskapligt robust sätt sambandet mellan vissa arbetsscheman och kraftigt försämrade arbetsförmåga", konstateras i ett dokument från IMO:s STW-kommittés möte i maj i år.

Ilfsmas representant på mötet, tillika Nautilus seniorsekreterare Allan Grave-son, sa att fatigue-problemet är centralt, om IMO ska lyckas med det ambitiösa målet att halvera antalet dödsfall till sjöss.

Webbverktyget Martha, som utvecklats efter Horizon-projektet, finns tillgängligt gratis på nätet.

– Vi behöver sprida kunskapen om detta verktyg, sa Nautilus vice generalsekreterare Marcel van den Broek på Ifsmas årsmöte. (TELEGRAPH)

### LÖSNING TILL SOMMARKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 4/2013



Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnarelottats ut:

**Anders Eriksson**  
Bureå

**Jan-Erik Böhlmark**  
Sundborn

**Ester Brodo**  
Värmdö

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!



**AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA**

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

**ALLANDIA**

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

**A P 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.Klubbordforande@destinationgotland.se

**DFDS SEAWAYS**

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

**ECKERÖLINJEN**

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

**EUROVIK SHIPPING**

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

**FINNLINES**

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

**FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET**

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

**KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

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

**LULEÅ 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

**RESSEL**

Ingemar Larsson (kont p), Sjöbergavägen 42, 135 69 TYRESÖ  
tel 0734-42 44 64, e-post ingemar.larsson@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 6 81

**SJÖFARTSVERKET/LOTSAR**

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

**STENA LINE**

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

**STOCKHOLMS SJÖTRAFIK**

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

**STOCKHOLMS SKÄRGÅRD**

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

**STYRSÖBOLAGET**

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

**SVITZER SVERIGE**

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

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

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

**TRANSATLANTIC**

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

**TT-LINE**

Patrik Fridlund, Murargatan 2 B, 754 37 UPPSALA  
tel 0706-41 59 26, e-post pan.fridlund@gmail.com

**TYNNINGÖ SJÖTRAFIK**

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

**TÄRNTANK**

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

**WALLENIUS**

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

**VIKING LINE**

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

**ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK**

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

**ÖCKERÖ BÅTRAFIK**

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

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN**

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

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR**

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

Någon som går ut frivilligt i det här vädret?  
Ja.

Vi har 1800 frivilliga sjöräddare som rycker ut i alla väder, dygnet runt, året om. Bli medlem så bidrar du till deras ideella arbete med att rädda liv till sjöss – vi får nämligen inga bidrag från staten. Som tack för ditt stöd får du hjälp vid t.ex. motorstopp eller roderhaveri. Läs mer på [sjoraddning.se](http://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	—
<b>Hel pärm</b>	<b>950</b>	—

## 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 medlem i Sjöbefälsföreningen. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Man har rätt att teckna försäkringar genom Ledarna. Ingen medlemsavgift erläggs.

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

- Delta på 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](http://www.nmu.as)

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

### Skipskurs:

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

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

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

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

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

### Offshorekurs:

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

Om det er ønskelig kan man ved en senere anledning bygge på kurset, slik at man også får grunnleggende sikkerhetskurs for skip. Mer informasjon om dette finner man på vår hjemmeside [www.nmu.as](http://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 våren 2013 bli sertifisert iht ISO 14001 og OHSAS 18001 på styring av ytre miljø- og arbeidsmiljø.



Norges Maritime Utdanningscenter  
– ditt sikkerhetssenter i Norge

