

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 6 OKTOBER 2015 ÄRGÅNG 4

MÅNGA KURSER FÖR OMBORDANSTÄLLDA
Men knappast ökad säkerhet

DIS-FLAGGADE *BEGONIA*
har bara svenskar och danskar ombord

A CULTURAL GAP
Why "Yes Sir" from a Filipino can mean "no"

TONNAGESKATT

MEN BLIR DET NÅGON INFLAGGNING?



Tonnageskatt – men vad kostar den?

OKTOBER

I budgetpropositionen som lades fram den 21 september föreslog regeringen att ett tonnageskattesystem ska införas. 10 års otålig väntan inom sjöfartsbranschen kan därmed vara över vid halvårsskiftet nästa år, då systemet kan träda i kraft – ”tidigast”, reserverar sig dock regeringen för.

Den fråga som väldigt många ställer sig är om detta betyder ett stopp för den omfattande utflaggning vi sett under åtskilliga år, särskilt sedan 2008. Och kommer vi kanske att få uppleva en inflaggning.

De signaler som kommit från redarhåll under dessa dystra år har varit motsägelsefulla på den punkten. När den senaste tonnageskatteutredningen tillsattes 2013 hette det från vissa att ”det var för sent”. Den inställningen är både förvånande och inte förvånande. Vi har för vår del aldrig trott att det är ett självändamål för redare att flagga svenskt. Företagare i alla branscher väljer det ekonomiskt mest fördelaktiga alternativet. Att Sverige saknar det tonnageskattesystem som alla konkurrentländer har gör det dyrare att flagga svenskt. Det har medfört en omfattande utflaggning. Det är inget underligt med det. Inställningen att det skulle vara för sent att få rederierna att flagga svenskt är dock förvånande, eftersom redarna i andra länder glatt flaggat in till och ut från den nationella flaggan. Det mest kända exemplet är Finland.

Under det senaste året har dock arbetsgivare och fack inom sjöfarten agerat gemensamt. Genom kampanjen Blå skatt har vi verkat kraftfullt för införandet av ett tonnageskattesystem. Budgetpropositionen får ses som ett nödvändigt första steg för att målet ska uppnås.

Det finns dock oroande detaljer i budgetproppens skrivningar i frågan. Politikererna har myntat en princip som kallas ”krona för krona”. Det betyder att alla reformer fullt ut måste finansieras. Spar-samhet med statsfinanserna är högsta dygd. Detta är visserligen ganska mycket spel för galleriet – mer om detta nedan. När det gäller tonnageskatten konstaterar

minskningen ska se ut återkommer regeringen till senare. Det är i alla händelser ett besked som i de första reaktionerna på budgetpropositionen i mycket stor utsträckning grumlat glädjen över införandet av tonnageskatt. Från tunga rederier har det tvärtom hörts signaler om att de kommer att förlora på det hela och till och med funderar på att flagga ut fler far-

REGERINGEN MÅSTE RIMLIGTVIS TRO ATT TONNAGESKATTEN PÅ SIKT BETALAR SIG, GENOM ATT FARTYGG FLAGGAR IN. ATT DÅ MOTVERKA DETTA FÖR ATT KOMPENSERA EN TEMPORÄR MERUTGIFT PÅ 50 MILJONER FÖREFALLER INTE SÄRSKILT GENOMTÄNKT.

regeringen i alla fall i proppen att det systemet från och med 2017 beräknas minska de årliga skatteintäkterna med 50 miljoner kronor. Det är därmed en kostnad som enligt krona-för-krona-principen måste kompenseras.

Den första kompensation som nämns är att redarnas ackumulerade överavskrivningar, när de går in i systemet, ska räntebeläggas. Det ger fem miljoner till statskassan. Detta har vi inga problem med, det är tvärtom bättre än den alltför redar-tillvända lösning som fanns i 2006 års utredningsförslag. Det var en viktig orsak till att tonnageskatten aldrig infördes den gången.

Men av de övriga 45 miljonernas kompensation ska 20 miljoner enligt budgetproppen tas genom att anslaget till sjöfartsstödet minskas. Exakt hur den

tyg. Det är alltså raka motsatsen till vad regeringen säger sig vilja uppnå med tonnageskatten.

Över huvud taget finns det inte mycket konsekvens i krona-för-krona-principen. Regeringen säger själv att den i vårbudgeten och budgetpropositionen samman-tagna investerar 14,3 miljarder under 2016, 17,6 miljarder under 2017, 18,9 miljarder under 2018 och 18,1 miljarder kronor under 2019 i jobbskapande åtgärder. Har man beräknat att detta betalar sig krona för krona i nya jobb med åtföljande skatteintäkter med mera? Naturligtvis inte. Regeringen måste rimligtvis tro att tonnageskatten på sikt betalar sig, genom att fartyg flaggar in. Att då motverka detta för att kompensera en temporär merutgift på 50 miljoner förefaller inte särskilt genomtänkt.



sjöbefälen Nr 6

- 05 Ifrågasatt föreningsrätt
Ett skyddsombud har avskedats i Sverige 2015
- 06 Massor av kurser efter STCW-Manila
Men det handlar mer om ökad kvantitet än kvalitet
- 08 Enbart skandinaver i DIS-flaggat fartyg
Ägarkoncernen ser det som en rekryteringsbas
- 11 Fartyg i nöd har rätt till skyddshamn
Fallet *Prestige* 2002 ett avskräckande exempel
- 12 Misstänkt mord ombord utreds i Norge
Beskrivning av den komplicerade sjöfartsjuridiken
- 14 Lång process få igenom beslut i IMO
Ekonomiska överväganden och stöd från EU nästan nödvändigt
- 16 Genuin facklig veteran
Mark Dickinson i Nautilus har varit i ITF i många år
- 20 Grundlig övervakning av piratvatten
MSCHOA i London har koll på Indiska oceanen
- 22 EU:s skyddsstyrka kvar utanför Somalia
Kampen mot piraterna ganska framgångsrik hittills
- 24 System har koll på de ombordvarande
Kan användas både för besättning och passagerare
- 25 Sjöfarten på bokmässan
Årets litteraturpris gick till fackboksförfattare
- 26 Kulturrock skandinaver-filippinare
Varför asiater aldrig kan svara nej

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 4 Utgivningsdag 6 oktober 2015

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 Sankt Eriksgatan 26, plan 4

Telefon 08-598 99 085 vx

Telefax 08-651 08 48

E-post sjobefalen@ledarna.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2015

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

Framsidesbild DIS-flaggade *Begonia* har svensk och dansk besättning. Foto Benkt Lundgren.

TS-kontrollerad upplaga 8 300 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

MANUSSTOPP 2015

Nr 7 – 20/10

Nr 8 – 24/11

Höjt tak i a-kassan

Den 7 september höjdes inkomsttaket i arbetslöshetsersättning från 18 700 kronor per månad till 25 025 kronor. Højningen gäller under de första 100 arbetslösa dagarna. Den betyder att högsta dagensättningen, som är 80 procent av tidigare inkomst upp till taket, blir 910 kronor jämfört med 680 kronor tidigare.

Om man är arbetslös mer än 100 dagar sänks den högsta dagpenningen till 760 kronor.

Den som har tecknat inkomstförsäkring hos Söderberg & Partners och har högre månadslön än 25 025 kronor kan få kompletterande ersättning från försäkringen upp till 80 procent av den faktiska lönen eller till taket i försäkringen.

SBF stämmer Utö rederi

SBF stämmer Utö rederi AB med anledning av att föreningen anser att rederiet vid återinträde i arbetsgivarorganisationen Almega är skyldigt att förhandla om vilket kollektivavtal rederiet ska omfattas av. Rederiet anser att man redan omfattas av ett kollektivavtal, då man övertagit ett rederi med giltigt kollektivavtal.

Gruppförsäkring

Vid årsskiftet lämnar Sjöbefälsföreningen Ledarna, och de gruppförsäkringar som medlemmar idag har i Bliwa via Ledarna kommer att avslutas. Sjöbefälsföreningen erbjuder motsvarande mycket fördelaktiga gruppförsäkringar i samarbete med Euro Accident.

Försäkringen kommer att flyttas över kollektivt från Bliwa till Euro Accident. Mer information kommer att skickas i personligt brev till varje medlem i god tid före överflyttningen. Observera att detta endast gäller personförsäkringar och inte sakförsäkringar.

Facklig grundkurs

för SBF:s medlemmar arrangeras 10–12 november på Stockholms sjöfartshotell, Katarinavägen 26.

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 eller per telefon till 08-598 99 085.

Belöning 2016 – försvunna förslag

Sjömanshusstiftelsen har haft datorproblem! Inskickade belöningsförslag kan ha försvunnit och går ej att återskapa.

Har du skickat in ett förslag vänligen ta kontakt med kansliet för kontroll: telefon +46 8 641 44 37 eller e-post inger.ornquist@sjomanshus.se.



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, SAN, bildades 1956 och är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivare och fackliga organisationer. SAN verkar för att förbättra arbetsmiljön och öka säkerheten inom svensk sjöfart och fungerar som en knutpunkt för arbetsmiljöarbete inom branschen. Nämnden ger finansiellt stöd till olika projekt, anordnar konferenser, delar ut arbetsmiljöpris och mycket mer. På www.san-nytt.se får du veta mer om oss.

Rätt kurs mot framtida arbetsmiljöutmaningar

På årets San-konferens vänder vi blicken framåt och tittar runt hörnet på de utmaningar som sjöfarten står inför. Vilken sorts ledarskap som kommer att behövas, hur fartygen ska designas för att locka ungdomar och vilka förväntningar som finns hos nästa generation sjömän är några av de frågor vi ska försöka besvara. Till vår hjälp har vi en rad kunniga föreläsare. Vi avslutar med en gemensam mingelbuffé.

Konferensen hålls torsdagen **den 22 oktober** i "Läppstiftet" i Göteborg. Anmäl dig **senast den 14 oktober**. Inbjudan, program och anmälningsblankett hittar du på Sans hemsida www.san-nytt.se. Deltagandet är kostnadsfritt. För mer information, kontakta Eva Ohlsson på Sjöfartens Arbetsgivareförbund, tfn 031-629540 eller eva.ohlsson@transportforetagen.se. Varmt välkommen!

Dags att premiera insatser för god arbetsmiljö!

Inom San vet vi att det finns många goda krafter som verkar för bättre förhållanden för dem som arbetar ombord.

Nu behöver vi din hjälp att hitta dessa personer eller företag, inför utnämningen av 2015 års arbetsmiljöpris-mottagare.

Utmärkelsen består av 10 000 kronor samt ett SAN-standar och delas ut i samband med San-konferensen.

Förslag på kandidater lämnas **senast den 14 oktober** till Eva Ohlsson, eva.ohlsson@transportforetagen.se eller Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, Box 404, 401 26 Göteborg.

**SAN PRISET
2015**

Vad skyddar föreningsrätten?

På senare tid har föreningsrätten ifrågasatts i olika sammanhang av arbetsgivarsidan. Det har kommit till uttryck i bland annat försvårade arbetsmöjligheter för fackliga förtroendevalda och skyddsombud. Så har exempelvis ett huvudskyddsombud nyligen avskedats av en bussentreprenör i Stockholmsområdet efter att företaget fått ett föreläggande från Arbetsmiljöverket om brister i arbetsmiljön. Fallet är ännu inte slutligt avgjort. TEXT STIG GUSTAFSSON

Arbetsdomstolen (AD) har haft ett ökat antal mål som gällt föreningsrättsliga frågor.

Organisationsfriheten – den positiva föreningsrätten – är dock en grundläggande demokratisk rättighet. Fackföreningar har i alla tider i alla länder fått kämpa hårt för att bli accepterade. Arbetsgivarnas motstånd har alltid varit starkt. Det gällde särskilt i fackföreningsrörelsens barndom och än idag i vissa länder. Dessutom hade man statsmakten och lagarna emot sig. I USA är detta fallet än idag. Många multinationella företag – särskilt med amerikansk bakgrund som

till exempel McDonalds – är uttalat fackföreningsfientliga och accepterar inte fackföreningar i de länder där de har en möjlighet att driva den linjen.

Svenska arbetsgivarföreningen (Saf) – numera Svenskt näringsliv (SN) – tog redan 1905, tre år efter föreningens bildande, i sina stadgar in den beryktade §23 som föreskrev att medlemsföretag i Saf i sina kollektivavtal måste ha med en bestämmelse som sade att arbetsgivaren "har rätt att begagna arbetare från vilken förening som helst eller arbetare stående utanför förening". Från fackföreningsrörelsens sida såg man detta som en krigsförklaring och efter hårda förhandlingar och slutligen hot om en allmän lockout fick facket lov att acceptera §23 i den s k decemberkompromissen 1906. Kompromissen bestod i att §23 i kollektivavtalen skulle kompletteras med en föreskrift att "föreningsrätten å ömse sidor skall lämnas okränk".

Detta var det skydd för föreningsrätten som gällde fram till 1936, då vi fick föreningsrätten lagligt reglerad och skyddad i 1936 års förenings- och förhandlingsrättslag. Vad som skyddades i denna lag var den s k positiva föreningsrätten, alltså rätten att tillhöra en facklig organisation. Den negativa föreningsrätten eller skydd mot att inte tillhöra en facklig organisation lämnades utanför lagstiftningen. Något sådant skydd infördes med andra ord

inte, och varken Saf eller riksdagspartierna ansåg att man kunde lagreglera den negativa föreningsrätten – en uppfattning som alltså gäller.

1936 års lag tillkom i första hand för att få ett föreningsrättskydd för de dittills i stor utsträckning oorganiserade tjänstemännen. Det var tjänstemannafacken som krävde och behövde skydd för sina organisationssträvanden.

Enhälligt förslag från parterna

Reglerna i 1936 års lag överfördes 1976 oförändrade till Medbestämmandelagen (MBL). MBL ändrade inte rättsläget. Frågan om den negativa föreningsrätten behandlades utförligt av §32-utredningen som lade fram förslaget till MBL. Utredningen – som bestod av representanter för riksdagspartierna, Saf, LO, TCO och Saco – lade fram ett enhälligt förslag när det gällde den negativa föreningsrätten, som alltså förblev oreglerad.

Arbetsgivarsidan talar ibland om att införa ett föreningsrättskydd för arbetsökande. Då ska man komma ihåg att MBL:s föreningsrättsregler inte heller skyddar en organiserad arbetstagare som blir vägrad anställning, därför att han eller hon är fackligt organiserad. Den positiva föreningsrätten sträcker sig alltså inte till att vara ett skydd även för en arbetsökande. Den som redan har en anställning kan inte sägas upp för att han eller hon är oorganiserad. En sådan uppsägning är inte sakligt grundad och därför ogiltig enligt Las.

Europadomstolen i Strasbourg har haft några föreningsrättsmål med svensk anknytning och förklarat att den accepterar den negativa föreningsrätten som princip men framhållit att den inte har samma absoluta karaktär och skydd som den positiva. Domstolen lämnar också ett relativt stort utrymme för den nationella lagstiftaren att utforma regler i syfte att skapa balans mellan arbetsmarknadens parter. **S G**

RÄTTELSE

Det insmög sig ett fel i artikeln om elektroniska loggböcker i förra numret av SB. I slutet av artikeln står att Transportstyrelsen godkände sådana loggböcker i juli i år. I själva verket har loggböcker kunnat lagras elektroniskt sedan 1996. Det var Sjöfartsverkets kungörelse Sjöfs 1996:12, som reglerade detta. Kungörelsen har ersatts av en ny skrivning med samma innehåll som kom ut 2010 i Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2010:18. **A O**

FLER KURSER TROTS ENKLARE FARTYG

Innan januari 2017 ska vi som är ombordanställda tillse att våra certifikat är förnyade enligt STCW Manila-förordningen. Kravet för att få förnya certifikaten innebär att vi ska gå ett antal kurser. Från Transportstyrelsen (TSS) kan läsas att orsaken är den diplomatkonferens som avhölls på Filippinerna 2010, där man uppenbarligen kunde konstatera, som TSS skriver i sitt informationsblad: "Orsaken till detta var att fartygens tekniska utveckling i viss mån försvagat konventionen och att ytterligare behov av utbildning i säkerhet och sjöfartsskydd är nödvändig."

Härligt luddig text som förmodligen ingen förstår något av. Således är vi nu alla i gång och går ett antal kurser för att åter kunna få ut behörighet för det man varit behörig i många år. Tänk om alla dessa kloka IMO-delegater hade ägnat sin tid åt att faktiskt arbeta för ett reellt ökat säkerhetstänk och sjöfartsskydd. Bli det då säkrare och bättre med införandet av detta nya regelverk? Absolut inte, det är tyvärr bara ett certifikat med ny färg och också med ökade kostnader för enskilda och rederier.

En "kvantitetsstämpel"

I början av september var jag på möte med Ifsma i London. Vi diskuterade där flera frågeställningar som gäller certifikat och kurser därmed. Är vi på rätt väg, blir det säkrare och blir det bättre ju mer certifikat vi har, och vad betyder det? Är det en kvalitetsstämpel eller en kvantitetsstämpel, där den med mest certifikat har "vunnit"? Jag är i alla fall övertygad att vi inte blir bättre eller säkrare enkom för några dagars extra kurs samt med en ny färg på mina certifikat. Givetvis är det bra att gå vissa kurser och repetera gammal kunskap, men alla dessa olika kurser tenderar att öka i omfattning, och snart kan man inte gå ett steg fram utan att en analys och en kurs ska genomföras. Det blir dyrt för den enskilde och för rederierna, och det genererar inte mycket tillbaka utifrån den andemening man för fram från myndigheterna.

I den värld vi lever i, där kraven på utbildning ökar, skulle man kunna tro att fartygen också utvecklas i riktning mot en mer avancerad konstruktion och teknologi. Vad jag och många kollegor uppfattar är att fartygen blir enklare, när det gäller utrustning och standard ombord. I de flesta fartyg som byggs minimeras teknologin, och traditionell utrustning installeras. Man bygger inte några teknologiska under utan helt enkelt så billigt som möjligt, annars hade väl knappast fartyg som är relativt nybyggda brutits av på mitten. Eller när man hör kollegor som säger att de endast testat mob-båten i hamn och vågar då rakt inte sjösätta den till sjöss, då det är förenat med livsfara för den personal som ska bruka den.

Inga framtidsfartyg

Förleden talade jag med några lotsar om några mindre roro-fartyg, anpassade för biltransporter, som frekvent anlöper Göteborg och som uppfattas vara framtidsfartyg hos många. Då kunde i alla fall lotsarna vidimera att det anpassade förskeppet med en spolförad konstruktion à la zeppelinare inte alls är så väl genomtänkt. Alla jag har träffat talar om dessa fartyg som om det vore framtiden. I själva verket har man med dessa fartyg flyttat sig tillbaka i tiden vad gäller manöverbarhet och navigationssäkerhet, vilket ju borde vara tvärtom när man läser förklaringen från TSS. Eller är det så att vi måste utbilda oss extra mycket, eftersom fartygens framtida uppträdande gällande framdrift och säkerhet blir sämre. Vad jag vet är i alla fall att flertalet fartyg som seglar över världshaven är allt som oftast enkelt konstruerade, och vi är långt ifrån den autonoma världen inom sjöfarten.

Mona-Lisa leder framåt

Det som ligger närmast en ändring till en mer modern sjöfart, där säkerhet och effektivitet är framgångsfaktorer, är ett projekt som kallas för Mona-Lisa. Det drivs till stor del från Sverige och är inne i fas två. Grunden för projektet handlar om att

realtidsdata byts mellan fartyg och land, och inom en snar framtid kommer tester att påbörjas där fartyg och hamnar blir involverade. "Övervakningssamhälle" kommer säkert ett antal sjöfarare att framföra som argument för att motarbeta projektet. Några andra kommer att framföra sina kommentarer med det sedvanliga "det kommer aldrig att fungera". Jag tror i alla fall att detta är en del av framtiden för en säkrare, mer dynamisk, mer miljömässig samt mycket mer ekonomisk sjöfart. För den vetgirige finns en hel del artiklar och information kring projektet att läsa på nätet och då på sidan monalisaproject.eu.

Ett oändligt hjälpbehov

Som avslutning på denna lilla skrivelse måste jag gratulera KBV till det fina arbete som utförts under sommaren i Medelhavet, då man på fartyget *KBV 001* räddat flera tusen migranter. Tycker dock det är synd att man inte fortsätter insatsen med detta fartyg, för behovet av hjälp lär inte ta slut. Att man skickar en mindre enhet som kommer att bidra med annan typ av hjälp i ett annat område är bra, men behovet av hjälp är oändligt, och det är på plats man kan hjälpa.

Vill också uppmärksamma de sjöfarare på handelsfartyg som också med medier utrustning hjälpt och räddat många tusen människor, inte bara i Medelhavet utan på andra ställen runt om på världshaven. Handelsflottan är och förblir den sjöräddning som alltid finns till hands, då den civila sjöfarten aldrig tar paus utan seglar över haven året runt utan avbrott. Bara därför vore det på tiden att man från IMO satsar på att tillse att skapa regler och förutsättningar, där handelsfartyg får relevant och tillförlitlig räddningsutrustning.

Med önskan om förlig vind

JÖRGEN LORÉN

“Yes Sir” often means “No”

Why do Filipinos answer almost every question with “Yes Sir”? This is explained in a book by a Danish anthropologist, “Cultural Intelligence for Stone-Age Brains”.

Maritime Officers’ Association arranged 15 years ago a seminar about leadership in Swedish-Philippine manned vessels. Bjarne Eide from the employment agency Singa Shipping described how Filipinos say “no”. They have 16 different ways, of which one is to say “yes”, another to say nothing. However they never say “no” directly.

This is also pointed out in a recently published book by the Danish anthropologist Dennis Nørmark. He gives a drastic example with the following imagined conversation between a Danish master and a Filipino mate:

“Have you observed the bulk carrier starboard of us?” – “Yes Sir” – “Have we a safe distance from it?” – “Yes Sir”

A few minutes later reality brutally shows that the mate has not at all an eye on the bulk carrier. And one can come to the conclusion that the mate at best lied and at worst is an incompetent mate.

But according to Dennis Nørmark the question is asked in a wrong way. A Filipino mate should never answer a question from a superior with “No Sir”, from different reasons.

Different points of view

“He says ‘yes’ because he wants to appear as obedient and he doesn’t want to challenge the hierarchy on board. It is also out of respect for the one who asks and because he feels he embarrasses himself if he answers “no”, because this also is an answer to the question if he has carried out his work properly.

“The master asks from a completely different point of view. His starting point is of course that he expects that his mate answers honestly and correct. But this can no one with a background in Asian culture do. When he gets a “locked” question, which only can be answered with yes or no, it will be with the classic “Yes

Sir”, since he simply can’t answer no.

The solution according to Nørmark is to ask more open questions such as “which nearby ships have you seen?” Then the mate must give some information and can answer with something else than yes.

But participants on both sides of the culture gap should work to understand each other and avoid misconceptions.

Asian culture, Confucianism or Hinduism, focuses on harmony, discipline and a soft totality. To answer a question with no breaks the harmony and can make people sad. Therefore one preferably avoids to tell the truth. Because of that a “yes-or-no-question” is a bad question in this culture, since one always gets the answer yes. Instead one should ask questions, where the corresponding person must give information. It is not complicated and may simply be questions beginning with when, where, how, what or who.

This is a translation of the article on page 26.

Prestige will not happen again

The master of *M/S Prestige* asked for a port of refuge in Spain 13 years ago. But instead a Spanish minister ordered that the vessel should be dragged out to sea, where she broke apart, and the oil polluted a long coastline. But on the conference “Port of Refuge and Quarantine” in Helsingborg in south Sweden it was clarified that a ship shall never be denied a port of refuge.

Ronnie Hanzén from the Swedish Transport Agency was one of the more prominent participants at the conference. He mentioned the example *Prestige*.

– What happened with *Prestige* will not happen again, he said. The regulatory framework has put an end to this. A ship is entitled to go to a port of refuge or a protective port. And under such circumstances you should not start talking about

costs, you take care of that later! However a competent person in authority can suggest an alternative protective port.

He gives as an example a tanker with a cargo of ammonia which ends up in distress. The tanker should not be assigned to a port near to a densely populated area, but instead to a minor berth or anchored away from the coast, but yet in a protected location.

– The duty to serve as a port of refuge is also a natural consequence of the modern role of ports. When shipping completely dominated the way of carrying both people and goods, the ports yet served mainly the towns where they were located. Since railway and road traffic began the ports have become transit stations without losing much of importance.

What kind of ship is most difficult to

handle when an accident occurs? Ronnie Hanzén thought that it is not a tanker.

– We know the problems with them and have practiced such accidents, he said.

– Container ships can be more difficult, because they have become so much bigger. When a fire breaks out in one of perhaps 10 000 containers, it can be hard enough to locate the fire, and then there is the question about what’s in the container, so that one knows how to control the fire. And giant container ships can’t go to all ports.

This is a short version of the article on page 11.

Rederiet Swe-Danes

Danskägt är rederiet DFDS Seaways och sedan tre år utan svenskflaggade fartyg. Men besättningen är svensk-dansk, särskilt i de fartyg som flaggade över från svensk till dansk flagg för tre år sedan.

I *M/S Begonia* gäller det även manskapet.

– Man ser det som en rekryteringsbas inom koncernen, säger befälhavare Jonas Tunstad.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDRÉN

GÖTEBORG SEPTEMBER 2015

Begonia har anlöpt Göteborg efter en blåsig och händelserik natt på Nordsjön, som medförde åtskilliga timmars försening. Niklas Öhrn, som tjänstgjort som teknisk chef, berättar vad som hände:

– Aktuatorens till huvudmaskin låste sig i

nästan fullt varvtal, så det gick vare sig att minska farten eller stanna. Vi var låsta vid 19 knop. Vid försök att manuellt minska pitchen, rusade huvudmaskin med risk för allvarliga skador eller att det mekaniska övervarningskyddet utlöstes, med nödstopp som följd.

– Till sist fick vi koppla bort den elek-

triska aktuatorens och nödköra huvudmaskin med manuell justering av varvtalet ett par timmar under manövern in till Göteborg.

Som en lycklig slump fanns en ny regulator tillgänglig i Göteborg. Förhoppningsvis hinner den levereras och monteras i tid för att undvika att avgången blir försenad.

När SB besöker fartyget, har det gått bara ett par dagar sedan regeringen för första gången på åtskilliga år kom med ett glädjande besked till sjöfarten; vid halvårsskiftet 2016 ska ett tonnageskatte-system införas, om budgetpropositionen går igenom. *Begonias* befälhavare Jonas Tunstad reagerar ganska avmätt på nyheten.

– Först och främst tror jag på det när jag ser det! säger han. Och det kommer att ta lång tid, innan det får någon effekt. Många



rederier som flaggat ut har ryckt upp sig med rötterna och känner inget behov av att finnas under svensk flagg. Några 350 nya fartyg och 17 000 nya jobb lär vi inte se på bra länge!

Tonnageskatten en icke-fråga

Han berättar att när det gäller det rederi han själv jobbar i, DFDS Seaways, så var tonnageskatten en icke-fråga, när det gällde omflaggningen från svensk till DIS-flagg för tre år sedan.

– Man ville flytta om lite pengar och renodla verksamheten genom att minska antalet flaggor. Ändå har de i dag fartyg under dansk, brittisk, litauisk och fransk flagg.

Omflaggningen var rätt odramatisk även för de svenskar som jobbade ombord tidigare.

– Alla erbjöds att stanna kvar. Ungefär hälften av oss gjorde det. De som inte följde med var oftast äldre med få år kvar till pension eller yngre, som lockades att söka jobb i Norge. Arbetsvillkoren har inte försämrats, i vissa avseenden förbättrats. Vi gynnas av den svaga svenska kronkursen. Ancienniteten fick vi också ta med oss. Det var resultatet av ett bra förhandlingsklimat mellan rederiet och SBF.

– Den enda direkta försämringen var att vi mister möjligheten till tidigare pension i ITP-Sjö, men det har ingen betydelse för de som är yngre. När de är aktuella för pension kommer ändå knappast ITP-Sjö att finnas kvar!

– DIS har också en rätt bra pensionslösning, men flera av oss har erbjudits



Begonias fördäck före lastning i Skandiahamnen.



Jonas Tunstad, befälhavare.



Niklas Öhrn, teknisk chef.



Jonatan Christiansson, överstyrman.



Owe Andersson, förste fartygsingenjör.



Robin Elgelid Glomsten, andre styrman.



Gamla klassiska Älvsborgs fästning. Märken efter kanonskott syns fortfarande.



Genom detta rör evakueras skrubbern.

FAKTA

DFDS Seaways har 41 fartyg under fyra olika flaggor. Sex av dem går i regelbunden trafik till Göteborg. I motsats till många andra fartyg i koncernen är de inga egentliga passagerarfartyg utan roro-lastfartyg som fraktar bilar, stål, papper, styckegods m m. En omdiskuterad importvara är sopor från Storbritannien, som körs till svenska förbränningsanläggningar.

All färjetrafik mellan engelska och nordiska hamnar är borta, sedan linjen Harwich-Esbjerg lades ned för cirka ett år sedan. Dock har lastfartygen hyttar för lastbilschaufförer, i *Begonias* fall 12 stycken, som i mån av plats kan ta emot även andra passagerare. Någon separat passagerarservice finns inte, utan kocken och två mäsmän serverar både besättningen och eventuella passagerare.

och tagit en svensk lösning i stället. Det är ett strategiskt val att "ta hem" pengarna till Sverige utan att behöva tänka på kronkursens utveckling.

Några sjömän från tredje världen eller över huvud taget utomnordiska länder finns alltså inte på de sex fartyg som anlöper Sverige. På andra fartyg i koncernen, som går i trafik i Engelska kanalen eller i Östersjön, finns bland annat polacker och filippinare. De har egna DIS-avtal, som i filippinarnas fall påminner mycket om de svenska TAP-avtalen.

Varierande kvalitet på tekniker

Jonas egna erfarenheter av utomnordiska kollegor är över lag positiv, "de är duktiga sjömän". Han reserverar sig dock för en kategori: de tekniska befälen.

– Jag har en känsla av att i många andra länder är det en lägre nivå på den tekniska befälsutbildningen än på den nautiska.

Vad gäller rederiets ekonomiska situation, konstaterar han att det har utvecklats starkt under den ekonomiska nedgång som har varit. Men man kan konstatera att de fartyg som går till Göteborg har Volvo som den dominerande enskilda kunden.

Besättningen i *Begonia* består av 14 man. Därtill har de ofta elever från Danmarks sjöbefälskolor, som har kontrakt med DFDS och får lön.

Vi går och tar en fika, och wienerlängden med sylt och grädde tyder på att det är dansk kock – eller rättare sagt "hovmästare", som befattningen kallas i Danmark. Dock känner vi en numera ovanlig doft av tobaksrök i fikarummet. Icke-rökaren Jonas påpekar att det inte har något att göra med att fartyget är danskt.

– Danmark var efter Sverige i rökrestriktioner, men numera är de danska bestämmelserna snarast strängare, säger han.

– Rökrummet ska byggas om, eftersom det knappast följer bestämmelserna, tillägger han kort.

Om man betraktar *Begonias* profil noga, skulle troligen många reagera på den tjocka skorstenen. Men det är en oundviklig följd av att fartyget utrustats med skrubber för att rena avgaserna. Det var en omfattande installation, som tog cirka sex månader.

– Helt nyligen har vi fått en tank installerad, som innehåller bikarbonat som neutraliseringsmedel, berättar Jonas. Men hur det kommer att fungera vet vi alltså inte ännu. **BL**

Prestige ska inte hända igen

För 13 år sedan bad befälhavaren i *M/S Prestige* om nödhamn i Spanien. Men i stället beordrade en spansk minister att fartyget skulle dras ut till havs, där hon bröts sönder, och oljan förorenade en lång kustlinje. Men ett fartyg ska inte kunna nekas nödhamn, framkom på konferensen "Nöd- & karantäns-hamn" i Helsingborg. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

HELSINGBORG SEPTEMBER 2015

En av de mer framträdande på konferensen var Ronnie Hanzén från Transportstyrelsen. Det var han som tog upp exemplet *Prestige*.

– Det som hände *Prestige* ska inte kunna hända igen, säger han till SB. Det har regelverket satt stopp för. Ett fartyg har rätt att gå in i en nödhamn eller skyddshamn. Och i det läget ska man inte börja prata kostnader, det tar man hand om senare! Däremot kan en kompetent myndighetsperson föreslå en alternativ skyddshamn.

Han tar som exempel en kemtanker med ammoniaklast som råkar i sjönöd. Den bör inte hänvisas till en hamn utanför en tätort utan till en mindre kajplats eller kunna ankra upp en bit ut från kusten men ändå i skyddat läge.

Plikten att tjäna som nödhamn är också en naturlig följd av att hamnarnas roll förändrats drastiskt genom århundradena. På den tid sjöfarten var det helt dominerande fraktsättet av både människor och gods, betjänade hamnarna ändå i stort sett bara den stad där den låg. Med järnvägens och vägtrafikens tillkomst har de

blivit transitstationer – utan att för den skull förlora särskilt mycket i betydelse. Men moderna tiders globalisering har fått speciella effekter på hamnarnas roll. Magnus Qvant från Resilient Region ställde på konferensen kuggfrågan vilken hamnstad som är den viktigaste i dag för USA. Flera förslag kom från publiken, men först när någon föreslog Rotterdam svarade Qvant "du är på rätt spår". Rätta svaret är Hongkong.

En juridiskt känslig fråga som inträffat i verkligheten är om inspelade konversationer (VDR-information) ska kunna spelas upp i en rättsal. Jonas Bäckstrand från Haverikommissionen fastslog att om informationen lämnas till Haverikommissionen så är svaret nej. Inspelningen kan SHK sekretessbelägga, rätten får nöja sig med SHK:s rapport som bevismaterial.

Containerfartyg blir besvärligare

Vilken fartygstyp är besvärligast, när en olycka inträffar? Ronnie Hanzén ansåg att det inte nödvändigtvis är en tanker.

– Vi kan problemen med dem och har övat sådana olyckor, ansåg han.

Containerfartyg kan vara besvärligare,

främst eftersom de har på kort tid blivit så mycket större. När en brand utbryter i en av kanske 10 000 containrar, kan det vara ett nog så svårt problem att lokalisera branden, och sedan uppkommer frågan vad containern innehåller, så man vet hur branden ska bekämpas.

Problemet blir inte mindre av att jätte-containerfartyg inte kan gå in i vilken hamn som helst. Vad gäller det nämnda exemplet med 10 000 containrar, så är Göteborg den enda hamnen i hela Sverige som har krankapacitet att ta emot ett så stort fartyg.

Vid konferensens avslutning föreslog Ronnie Hanzén att man tillsätter ett utskott som formulerar uppdrag att redovisa vid en senare konferens. Christer Ängelohv från Räddningstjänsten Skåne nordväst lovade att en ny konferens ska inkalas under nästa år. Året därpå ska en stor fältövning arrangeras, som har fått arbetsnamnet Sund2017. **BL**



Ronnie Hanzén, Transportstyrelsen.



Mord ombord

En blodfläck på däck. Det är det enda spåret efter en ukrainsk kvinna som ska ha försvunnit på det grekregistrerade malmfartyget *Anangel Explorer*. Misstänkt för hennes försvinnande är ett grekiskt sjöbefäl som är förlovad med kvinnan. Han sitter när detta skrivs häktad i Narvik i Nordnorge. Den holländska marinen har dykt efter kroppen utanför Amsterdam. TEXT OCH FOTO ERIK PALM

NARVIK, NORGE OKTOBER 2014

– Vi har aldrig varit med om något liknande med så många inblandade nationer säger polisåklagare Siv Remen i Narvik.

Jag träffar Siv Remen en regnig förmiddag på polishuset i centrala Narvik. Från hennes kontorströster kan man se LKAB:s malmhamn. Hon bläddrar i en välfylld utredningspärm och berättar om turerna i en historia som skulle kunna vara hämtad ur en fantasifull deckare. I korthet misstänkts följande drama ha utspelat sig enligt utredarna;

Det var ytterligare en tur längs norska kusten för att hämta svensk LKAB-järnmalm från Narvik för *Anangel Explorer*, ett 289 meter långt bulkfartyg. Men den här slutade med ett sjöbefäl mindre på returresan. Och en försvunnen fripassagerare som misstänks ha blivit mördad.

Varit ombord olovandes

Den 28 september 2014 besöker en ukrainsk kvinna sin grekiska fästman på hans arbetsplats. Han är fartyget *Anangel Explorers* tredjebefäl. Några dagar senare ska kvinnan flyga och hälsa på familjen i Ukraina. Men fartyget lämnar hamn och hon dyker inte upp i Ukraina. Familjen får heller inte kontakt med kvinnan. De blir oroliga och kontaktar den ukrainska ambassaden, som i sin tur kontaktar norsk polis. Polisen går ombord på *Anangel Explorer* efter att fartyget anläppt Narvik på eftermiddagen den 6 oktober. Det är ett rutinärendande. Men så får de vittnesmål från besättningen som får dem att börja en undersökning. Vittnena säger att kvinnan var ombord även när fartyget lämnat Amsterdam. Det är i så fall olovandes. Men sen har hon inte setts till. Kriminaltekniker går ombord och hela besättningen på 21 personer från flera nationer förhör. Efter ett par dagars teknisk analys hittas en blodfläck på däck som senare vid DNA-analys visar på träff. Blodet kommer ifrån den ukrainska kvinnan. Den 13 oktober grips sjöbefälet. Han har suttit häktad sedan dess med besöksförbud. Nu utreds händelserna av polisen i Narvik. Siv Remen beskriver en komplicerad



Narviks hamn. Fartyget på bilden har inget samband med innehållet i artikeln.

Brottsplats okänd – vad säger juridiken?

Sjöbefälen tittar med juristers hjälp på vad som händer när ett misstänkt mord kan ha ägt rum ombord på ett fartyg utan att det är säkert var.

Mitt i tragiken i Norge kan man inte låta bli att slås av tanken att det perfekta brottet för en illasinnad person skulle kunna vara att göra sig av med en person på internationellt vatten, där det rättsligt skulle vara oklart vad som gäller och på så sätt slippa straff. Men så enkelt är det inte.

– Sjörätten är i princip heltäckande berättar Jörgen Sköld, som är advokat och specialiserad på sjörätt på advokatfirman Morris AB i Göteborg.

Han berättar att sjölagstiftning till stor del är baserad på internationella överenskommelser. Nationella lagar ger

gränsdragningarna i de internationella överenskommelserna.

Sjöbefälen försöker bena ut hur juristerna analyserar ett misstänkt mordfall som det i Norge men med svenska parametrar, som kan vara intressanta för svenska sjöbefäl.

Vi tittar på två olika fall; ett scenario med ett mord på ett svenskt fartyg utomlands. Och även ett annat scenario om det sker ett mord på ett utländskt fartyg, där brottet uppdragats i en svensk hamn. Sjöbefälen får hjälp av Jörgen Sköld, kollegan Anna Paulsson, biträdande jurist, och sjöåklagare Tho-

mas Hagman i Kalmar. De ringar nedan in huvudfrågorna som avgör vilken juridik som gäller. Det kan finnas ytterligare premisser och vissa undantag, men nedanstående är grundprinciperna.

Mord på svenskt fartyg utomlands

Trots att brottet inte har begåtts i Sverige har riksdagen valt att ge svenska domstolar möjlighet att döma över brott som har begåtts utanför Sverige.

Vilken nationalitet har fartyget?

I princip gäller flagglandets jurisdiktion. I brottsbalken står att på ett svenskt fartyg, som alltså förutsätter svensk flagg, gäller svensk lagstiftning.

Är det ett brott enligt sjölagen eller brottsbalken?

Fortsättning på sidan 15 ►

polisutredning på många språk och orter.

– Fartyget seglar runt världen och byter besättning i olika hamnar. Besättningen består till exempel av filippinska matroser. Vi saknar en del översättningar, berättar hon.

Översättningsproblem har gjort att material från ukrainska myndigheter dröjt längre än väntat. Mycket information ifrån telefon och sms-konversationer har samlats in från offrets, det misstänkta sjöbefälets och även skeppets telefon. Den ukrainska kvinnans familj har varit i Narvik och vittnat.

Den ukrainska kvinnans kropp har inte hittats när detta skrivs. Hon tros ha försvunnit någonstans på sträckan mellan Amsterdam och Narvik. Malmbåten låg på svaj

i Amerika Hafen sedan den lämnade kaj i Amsterdam. Den holländska marinen har dykt efter kroppen runt ankringsplatsen utan att hitta den.

Øyvind Pedersen är försvarsadvokat till det misstänkta sjöbefälet. När vi pratar vid har inget åtal väckts mot mannen. Han är fortfarande häktad under förundersökning.

– Min klient säger han är oskyldig, säger Øyvind Pedersen.

Han berättar att det är paragraf 12 och paragraf 233 i norska motsvarigheten till brottsbalken som gör att ett misstänkt dråp kan utredas av norskt rättsväsende,



Polisåklagare Siv Remen.

trots att det kan ha skett i något annat land. Men han ifrågasätter att det rör sig om ett dråp.

– Man har ingen plats ombord och heller inte någon geografisk plats för det påstådda brottet. Formellt är kvinnan försvunnen, säger Øyvind Pedersen. **EP**

Allvarliga brott på fartyg

Det är ovanligt med mord och försvinnanden på fartyg. Men hur ofta det sker allvarliga brott enligt brottsbalken finns det ingen samlad statistik kring. I Sverige är det statliga myndigheten Brottsförebyggande rådet (Brå), som ansvarar för att samla in sådan data inom andra områden. Men här finns inga särskilda uppgifter för fartygsrelaterade brott enligt brottsbalken. Men Brå för statistik för brott enligt sjölagen. Det anmäldes 288 sådana brott under 2014. De allra flesta handlar om sjöfylleri.

Havsrättens fader jobbade för Sverige

Juristen och filosofen Hugo Grotius la grunden för dagens rättssystem till sjöss som möjliggör internationell sjöfart. Han föddes 1583 i Delft i Nederländerna. 1609 skrev han banbrytande "Mare liberum", friheten på havet, som är grunden för dagens havsrätt. Den tillkom som en reaktion mot försöken att begränsa den fria rörligheten på världens oceaner under krigen mellan Holland, Spanien och Portugal. Krigen drabbade sjöfarten i bland annat Ostindien. Portugiserna vill då begränsa rätten att färdas på haven sammanfattad i begreppet "Mare clausum", det stängda havet. Mare liberums nya princip var att alla nationer var fria att använda haven.

Axel Oxelstierna beundrade den holländske tänkaren och rekryterade Hugo Grotius till Sveriges ambassadör i Paris 1634. På en hemresa efter ett besök hos drottning Kristina, där han sagt upp sig som diplomat, förläste fartyget och Grotius spolades iland på ön Rostock. Illa därav av skeppsbrottet avled han 1645.

IMO en trög apparat

Enbart forskningsresultat som stöd för att utveckla IMO:s regelverk räcker inte. Att utifrån Transportstyrelsens uppfattning vara i fas med IMO:s strategiska program och EU är betydligt viktigare.

TEXT CLAES HINDENFELT / FRILANSARNA

NORRKÖPING/STHLM AUG 2015

Forskningens mål är att få tillämpningar av sina resultat reglerade inom IMO, EU, på regionala och nationella nivåer, gärna i samarbete med akademien, näringslivet och myndigheter inom ramen för Tripple-Helix.

På Chalmers institution för sjöfart och marin teknik pågår sedan 2009 ett forskningsprojekt inom maskinrumsergonomi. Resultaten visar att utformning och design av maskinrum kontrolleras bör stödjas av ett tvingande regelverk i Solas motsvarande det som redan finns för arbetet på bryggan. En anpassning av Solas V-15 skulle påverka operatörernas arbete och fartygens säkerhet.

IMO:s prioritering styr

Att få stöd hos Transportstyrelsen, Sveriges representant i IMO, avgörs av vilka frågor IMO prioriterar i sina styrdokument. Dels den strategiska sexårsplanen, som reglerar verksamhetens inriktning, dels det tvååriga High Level Action-dokumentet, som är synkroniserat med IMO:s budgetprocess och kopplat till den strategiska planen.

– Dessa styr IMO:s arbete, ligger den egna verksamheten utanför dessa ramar får man börja med att förklara varför detta är viktigt och försöka få in det i IMO:s dokument. Kan man dessutom styrka ett tvingande behov ökar möjlig-

heterna att få upp frågan på arbetsmöten, säger Erik Eklund, ledningsstrateg på Sjö/Luft på Transportstyrelsen.

Minst lika viktigt är att EU sanktionerat, och helst koordinerat förslaget med sina medlemsländer. Sedan ett tiotal år är EU en stor maktfaktor inom IMO genom sin status som intresseorganisation. Det innebär att EU medverkar i beredningsarbetena, och försöker koordinera dem för att öka möjligheterna att få igenom förslagen i IMO.

– Det är givetvis en stor fördel om ett förslag går Sveriges väg i EU, då har man 26 medlemsländer med sig redan från start, vilket gör det enklare att få med sig länderna utanför EU. Om EU däremot väljer att inte koordinera förslaget kan Sverige varken föra fram det eller driva det genom EU överhuvudtaget. Att ha EU med sig har i princip blivit en förutsättning för att komma vidare med ett förslag till IMO, säger Mikael Huss, ombudsman på Sjöbefälsföreningen.

Mycket krävs för att få bifall

Inte ens den mest briljanta idé har en chans, om den inte har stöd av Transportstyrelsen, går att realisera inom en rimlig ekonomisk ram, att kostnaden motsvarar nyttan och att det finns ett tvingande behov, och sist men inte minst koordineras av EU för att tas vidare till IMO.

– Vi måste kunna påvisa ett problem, att vi kan lösa det, att det finns en samhälls-ekonomisk nytta, att det är värt att satsa på och att nyttan står i proportion till kostnaden. Lyckas man inte med det säger de andra länderna nej. Alla 171 medlemsländer ska tycka att förslaget höjer säkerheten och är ekonomiskt rimligt, annars vill de hellre lägga motsvarande kostnad på något annat, säger Erik Eklund.

Ett tungt ansvar vilar därmed på Transportstyrelsen, dels att följa de resultat

som publiceras i forskarvärlden, dels att prioritera vilka problem som är värda att lyfta.

– Rent strategiskt räcker det inte att ha ett väl underbyggt underlag, om det inte är synkroniserat i IMO:s egen process. Det måste fungera i helheten. Det handlar mycket om tajming och att förstå att det kan ta tre till fem år eller längre innan beslut, och att man är beredd att vänta till tiden är mogen, säger Erik Eklund.

Tidigare fanns möjligheten att ändra det svenska regelverket som stöd för att påverka IMO. Det gjorde det dyrare för svenska redare som svarade med att flagga ut sina fartyg. Därför arbetar Transportstyrelsen idag enbart mot IMO genom EU.

Enklare med ITF men mindre tryck

Sjöbefälsföreningen har valt att inte vara med i den svenska delegationen, istället är man med i Internationella Transportarbetarefederationen (ITF), som är en stark intresseorganisation.

– Där kan vi föra fram våra budskap på ett mycket enklare sätt, om än inte med samma tryck och kraft som om de vore sanktionerade av Transportstyrelsen och EU. Men vi behöver å andra sidan inte deras välsignelse för att yttra oss. Vi har även goda kontakter med Internationella Redareföreningen, som är en tung aktör, och delar deras säkerhetskultur, säger Mikael Huss.

Generellt är IMO:s regelverk detaljstyrande, statiskt och väldigt svårt att förändra. På sikt måste det kunna ändras utifrån andra aspekter än fartygsolyckor. På samma sätt bör Transportstyrelsen hitta vägar att arbeta närmare forskarvärlden utifrån ett behovsbaserat, snarare än taktiskt, perspektiv. Samtidigt finns viljan att ha en bred bas som stöd.

– Det är viktigt med en bred bas där akademien, näringen och övriga aktörer är delaktiga när vi bereder ärenden för att få med alla hänsyn vi behöver beakta, innan de sanktioneras av regeringen och blir våra ståndpunkter i IMO, säger Erik Eklund.

Även om Transportstyrelsens intention är god väger den taktiska hänsynen tyngre än resultaten från forskningsprojektet inom maskinrumsergonomi. **CH**

LÄS DE SENASTE
NYHETERNA PÅ

www.sjobefalsforeningen.se

När ett brott har begåtts i Sverige tillämpas normalt brottsbalkens regler angående vilket lands lag och domstol som ska avgöra fallet. Men för svenskt fartyg som befinner sig utomlands kan det finnas undantag. Har det att göra med förhållanden till sjöss kan det hamna under sjölagen. Däribland sjöfylleri, vårdslöshet i sjötrafik, och miljöbrott som oljeutsläpp. Men mord hamnar under brottsbalken.

Mord på utländskt fartyg i Sverige

Om det istället handlar om ett misstänkt mord ombord på ett utländskt fartyg som lägger till i svensk hamn tillkommer några juridiska frågor. Här är sjölagens regler aldrig aktuella för dessa gäller bara svenska fartyg.

Enligt brottsbalken kan brott som skett på utländskt fartyg av utlänning som tillhörde besättningen inte väckas i Sverige utan ett förordnande av regeringen. Med stor sannolikhet skulle fartygets nationalitet avgöra vilket land som kommer väcka åtal för brottet. I ett sådant fall döms brottet vid nationell domstol enligt det landets lag. **E P**

VIDARE LÄSNING

Brottsbalken (1962:700) 2 kap. Om tillämpligheten av svensk lag

3 § 1 Om brott som begås utanför riket.

5 § Väckande av åtal.

Sjölagen (1994:1009) 1 kap Om nationalitet.



Sjömanskyrkan Stockholm

Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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

Besöksadress: Södra Hamnvägen 15

Telefon: 08-556 943 30

Mobil: 070-461 94 80

E-post: info@sjomanskyrkan.com

Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



Sjöfolksintyg / Manilaintyg

Tidsbeställning 042-12 40 90

Doktor Spangsbergs Mottagning
Roskildegatan 4. 252 21 Helsingborg
www.spangsberg.se

Dr Lars Spangsberg
Legitimerad läkare
spec. allmänmedicin

Kvalitetsansvarig till Erik Thun AB

Du kommer att vara kvalitets ansvarig i koncernen samt arbeta nära den tekniska organisationen som stöttar våra fartyg där du ansvarar för ISO 9001, ISM (International Safety Management) och ISPS (International Ship and Port Facility Security).

Du som söker har relevant utbildning och erfarenhet av strukturerat arbete inom kvalitetsområdet, tidigare erfarenhet från att driva projekt, dokumentera och upprätta administrativa rutiner. Du har drivit strategiskt arbete med ständiga förbättringar och har

teoretiska kunskaper som du använt dig av i praktiken. Du har ett stort tekniskt intresse och tycker sjöfartssektorn är spännande.

Läs mer om tjänsten och ansök på www.thun.se



Sista
ansökningsdag:
23 oktober
2015

Erik Thun AB är moderbolag i Thunkoncernen med huvudkontor i Lidköping. Familjeägt, stabilt och långsiktigt företag som jobbar i olika sektorer med rederi som huvudverksamhet. Koncernen består av tre affärsområden; rederi, leasing av flygplan och tillverkning av charkvaror, omsätter ca 1,3 miljarder kronor och har ca 500 anställda.

Från redarna till facket på 10 minuter



Nautilus International är med sina 22 000 medlemmar ett av Europas största sjöbefälsförbund. Dessutom är Nautilus ett förbund som organiserar medlemmar över nationsgränser. Detta efter en sammanslagning av det brittiska och holländska befälsförbundet år 2009. Därefter har även det schweiziska befälsförbundet, med medlemmar som arbetar på fartyg som trafikerar alplandets inre vattenvägar, år 2011 anslutit sig till Nautilus.

SB intervjuar generalsekreterare Mark Dickinson, som en gång gick från redarorganisationen till ITF efter att ha städad rummet på 10 minuter. TEXT LENNART JOHNSON FOTO STEFAN F LINDBERG

LONDON APRIL 2015

– Vi är övertygade om att en större organisation på många sätt kan ge bättre och effektivare service till medlemmarna, förklarar Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson när vi träffas på huvudkontoret i South Woodford strax utanför centrala London.

– Fördelarna med att samarbeta över nationsgränser är många. Vi hade innan sammanslagningsdiskussionerna på allvar kom igång länge haft nära kontakter med de holländska sjöbefälen, fortsätter Dickinson. Han är inte främmande för att på sikt ännu fler befälsförbund blir medlemmar i Nautilus.

Idag för Nautilus diskussioner med sjöbefälsförbunden i bland annat USA, Singapore, Hongkong, Kanada, Kroatien, Belgien och Australien om ett samarbete.

– Vår tanke med detta är att i första hand bilda någon form av internationell sjöbefälsfederation. Att stärka Nautilus genom nya medlemsorganisationer från andra länder ligger betydligt längre fram i tiden, förklarar Dickinson.

Samtidigt är han noga med att påpeka att Nautilus inte ska ses som en konkurrent till ITF:s sjöfolksektion, utan snarare som ett komplement.

– ITF:s arbetsuppgifter är mer övergripande medan Nautilus arbetar med mer jordnära frågor för medlemmar som att teckna nationella kollektivavtal, med försäkringsfrågor, enskilda medlemsärenden och liknande.

Mycket vatten har flutit i Themsens sedan jag träffade Mark Dickinson för första gången för mer än 25 år sedan. Då arbetade han på ITF och tippades av många på sikt bli det globala transportfackets generalsekreterare.

– Skälen till att jag lämnade ITF för att börja arbeta för det brittiska befälsförbundet, tidigare Numast, är flera, förklarar Mark. En bidragande orsak är att det i slutet av 1990-talet hos en del företrädare för medlemsförbund i ITF fanns en anti-

brittisk stämning. De företrädarna ansåg att nästa generalsekreterare inte skulle vara en britt. Jag tvekade därför aldrig när jag fick en förfrågan från mitt gamla medlemsförbund Numast om jag ville bli biträdande generalsekreterare hos dem. Det beslutet har jag aldrig ånrat. Samtidigt har ITF idag en utmärkt och mycket respekterad generalsekreterare i britten Stephen Cotton.

16 år gammal kadett

Liverpoolynglingen Mark Dickinson började segla som kadett som 16-åring.

– Fast att kalla mig Liverpoolare är inte riktigt korrekt rättar Mark mig.

Han växte nämligen upp på halvön Merseyside och inte i själva staden. Att han valde sjömansyrket var ingen tillfällighet. Liverpool var då en stor sjöfartsstad och viktig hamn, och flera i hans släkt seglade.

– Min far var sjömanskock i några år, och en farbror seglade som maskinbefäl, säger Mark. Mitt yrkesval var därför självklart, även om jag som riktigt ung i likhet med många andra pojkar drömde om att bli stridspilot. För en grabb från Liverpool med arbetarklassbakgrund var det sjömansyrket eller arbete i hamnen som gällde.

Efter knappt fyra år till sjöss tvingades Mark Dickinson gå iland. Det var tuffa ekonomiska tider i början av 1980-talet för Västeuropas sjöfolk med en massiv utflaggning.

Efter en tid som arbetslös fick han jobb som tredje styrman på ett Liberiaflaggat

bulkfartyg. Efter ett halvår gick han iland för att börja studera sjöfartsrätt på universitetet i Cardiff. Han kom efter avslutade studier till London och började arbeta för redarorganisationen UK Chamber of Shipping.

Facket kändes rätt

När Mark 1987 år såg en annons om en ledig tjänst på ITF:s sjöfolkssektion sökte han jobbet.

– Jag träffade i hemlighet ITF:s dåvarande generalsekreterare Harold Lewis och sjöfolkssektionens chef svensken Åke Selander på ITF:s rätt nedslitna kontor på Great Suffolk Street. De erbjöd mig jobbet och jag sa ja. Att jag lämnade redarsidan för ITF var inte direkt populärt. Jag fick 10 minuter på mig att städa ur mitt rum på Chamber of Shipping.

För Mark Dickinson kändes steget till ITF ändå rätt. Han gick med i befälsfacket redan första dagen som kadett ombord och poängterar att han alltid känt en nära samhörighet med fackliga värderingar.

När Mark kom till ITF var det en underbemannad organisation med en administration som långt ifrån fungerade perfekt.

– En av de första dagarna på mitt nya jobb kom Åke Selander till mig och sa att jag fick förbereda handlingarna till ett stort sjöfolksmöte i Rio de Janeiro. Själv var han tvungen att besöka medlemsförbundet i ett par veckor. Så det var bara att kasta sig in i de nya arbetsuppgifterna. Det blev ett minst sagt tufft uppvaknande till ITF:s värld, konstaterar Mark.

– Jag samarbetade nära med Selander

och foc-kampanjens ansvarige Brian Laughton för att få ordning på avtalsbiten. Överallt på kontoret fanns det filer med avtal, och ofta låg checkar i avtalen. ITF:s kampanj mot bekvämlighetssjöfarten fungerade kanske vad gällde att teckna avtal, men hanteringen av avtalen var en katastrof.

– Redarna ställde med all rätt frågor om vad som hände med avtalen de tecknade med oss. Vi arbetade dessutom med en gammal teknologi men lyckades till slut få ordning på saker och ting. Inte minst berodde detta på den nyanställda Stephen Cotton, som kom från en advokatbyrå.

I slutet av 1980-talet fanns det bara 2–3 000 ITF-godkända avtal mot dagens över 11 000. Dagens avtal täcker dessutom otroligt mycket mer viktiga saker för sjöfolket som försäkringsfrågor, medicinskt skydd och liknande, framhåller Mark.

– Förr handlade avtalen nästan bara om löner ombord. ITF-avtalen idag har tveklöst förbättrat livssituationen för majoriteten av sjöfolket i de arbetskraftsförordnande länderna. Jag är stolt över den roll jag spelade i denna utveckling.

När Åke Selander lämnade ITF i början av 1995 utnämndes Mark Dickinson till biträdande generalsekreterare med ansvar för sjöfartsfrågor.

Under Marks år som ansvarig för sjöfolkssektionen tog ITF bland annat fram den så kallade Geneve- och senare Delhi-policyn som reviderade foc-kampanjen. ITF skickade också ut fartyget *Global Mariner* till hamnar över hela världen. Ombord fanns svartlistade sjömän som



Nautilus holländska kontor ligger i Europas största hamnstad Rotterdam. För de drygt 200 schweiziska sjöbefälarna som arbetar i landets inre sjöfart ligger kontoret i Basel.

praktiskt kunde berätta om sina erfarenheter ombord på bekvämlighetsflaggade fartyg och hur de hade fått hjälp av ITF. En annan fråga som ITF drev denna tid var säkerheten på bulkfartyg.

I förarbetet till det som idag är sjöfartens superkonvention MLC, Maritime Labour Convention, satt Mark Dickinson som sekreterare i den partssammansatta kommittén i FN:s arbetsmarknadsorgan ILO. I och med att MLC till slut antogs 2006 kunde ett stort antal sjöfartskonventioner brytas ner till en enda.

SB: Varför lämnade du ITF?

– Det är av flera skäl, svarar Mark. En viktig orsak var att jag var rätt nygift och hade två barn. ITF-jobbet innebar ständigt fler och fler långa resor, och jobbet var otroligt krävande. Jag kände att det inte fungerade för mitt familjeliv att fortsätta på det sättet.

– Dessutom fanns det som sagt anti-brittiska stämningar hos vissa förbund vid denna tid. Jag upplevde att jag inte hade någon framtid i ITF och ville inte fortsätta i 20–30 år till med samma jobb.

Har aldrig ångrat sig

Mark Dickinson betonar att hans beslut att börja på Numast, idag Nautilus, är något han aldrig ångrat.

– Vi har en väl fungerande organisation i Nautilus med positiva och engagerade medlemmar, och framtiden ser minst sagt spännande ut.

Mark Dickinson var i mycket arkitekten bakom samgåendet mellan de brittiska och nederländska befälsförbunden. Till sammans med en yngre kollega från det nederländska förbundet drog han upp riktlinjerna.

– Medan våra generalsekreterare på

kvällarna firade framsteg i samgåendebesluterna i baren satt jag och min holländske kollega i ett arbetsrum och gick igenom alla komplicerade frågor som måste lösas.

SB: Vad har ni vunnit genom samgåendet?

– Huvudfördelen är att vi kan behålla vår specialistkompetens och ha oförändrade eller rent av ökade ekonomiska resurser i en tid då många sjöfackliga förbund har stora problem. Jag tror inte nedskärningar är rätt väg att gå för att ge en bra service till medlemmarna. En väl fungerande medlemservice är viktigare än något annat.

– Vi är starkare tillsammans och kan tack vare en stark ekonomi fortsätta utvecklas. Därför har vi till exempel kunnat behålla 150 anställda vid fyra kontor för att ge service till medlemmarna. Min bestämda uppfattning är att om du tecknar avtal måste du ge medlemmar något tillbaka. Tar du in avgifter från medlemmar måste du också ge service åt dem, vilket är vårt ansvar som facklig organisation.

Samgående problem ibland

Mark lyfter fram exempel på sjöfackliga förbund som han upplever genom samgåenden med större förbund mer eller mindre har försvunnit. Det tyska sjöfacket är närmast osynliga som en liten del av jätteförbundet Verdi, och brittiska manskapsfacket är en liten del av stora förbundet RMT.

– Jag kritiserar dem inte för detta men upplever att risken att stor att du försvinner och får svårare att driva sjöfackliga frågor i ett stort allmänt fackförbund.

Enligt Mark Dickinson organiserar Nautilus över 90 procent av sjöbefälen i Storbritannien, Nederländerna och Schweiz.

– Sjöbefäl ser det traditionellt som naturligt att vara fackligt organiserad, inte minst för att de upplever att vi också driver viktiga yrkesfrågor.

Samtidigt är Nautilus och Mark Dickinson fortfarande mycket aktiva i ITF och ETF-sammanhang.

– Vi ger stöd åt ITF och ETF och bidrar med våra resurser på det sätt vi kan. Sjöbefäl är kanske inte de bästa vad gäller att ställa upp på demonstrationer och aktioner, men vi kan bidra med att ta fram rapporter och liknande.

– Jag upplever att Nautilus betraktas med respekt i ITF-sammanhang, och jag valdes bland annat till ordförande i



Av Nautilus drygt 22 000 medlemmar är majoriteten brittiskt sjöbefäl. I Londonförorten South Woodford ligger Nautilus huvudkontor.

resolutionskommittén på senaste ITF-kongressen.

SB: Var det inte komplicerat att foga samman brittisk och nederländsk arbetsrätt?

– Det gick smidigare än vi befarade, anser Mark. Visst finns det skillnader, men vi försökte kombinera det bästa från två världar. Samtidigt krävdes det självklart nationell anpassning vad gäller pensions-system för anställda och mycket annat.

– När det schweiziska befälsförbundet anslöt sig gick det ännu smidigare, i och med att vi då redan hade en modell för hur vi skulle genomföra samgåendet. Nu är vi öppna för att välkomna förbund från flera länder i Nautilus. Samtidigt är detta en utveckling på lång sikt. Praktiskt handlar det mer om diskussioner med andra länders befälsförbund om hur vi ska kunna ge stöd åt varandra i viktiga och aktuella frågor för sjöfolket.

En av arkitekterna bakom MLC

Som Mark tidigare framhöll var han även en av arkitekterna bakom MLC, ILO:s superkonvention från 2006.

– När jag började på Numast företrädde jag förbundet på de många ILO-möten där det diskuterades vad MLC skulle innehålla. Jag deltog på alla möten utom ett. Då hade min son brutit benet, och jag kunde inte åka.

– För mig är MLC bara en början, om än en viktig sådan, på en resa för att förbättra situationen för världens sjöfolk. Vi måste fortsätta diskutera hur MLC kan förbättras och förändras. Samtidigt vet alla att inget går snabbt i ILO.

SB: Du lämnade ITF bland annat för allt resande. Men jag förmodar att du fortfarande reser en hel del i ditt nuvarande jobb?

– Ja, det gör jag förstås, svarar Mark Dickinson. Men resorna idag är oftare korta som till Rotterdam, Bryssel eller Geneve jämfört med kanske tidigare Manila, Hongkong eller Rio de Janeiro. Du är inte helt slut efter ett par dar i Bryssel jämfört med om du är borta i ett par veckor på andra sidan jordklotet. ITF har idag också tre gånger fler anställda jämfört med när jag började där, vilket gör situationen bättre för de anställda idag. När jag var borta på resor var det ingen som gjorde mitt jobb.

SB: Vad tror du om framtiden?

– Jag är optimist av naturen. Varje dag vaknar jag upp och känner att jag är inspirerad av mitt jobb, att jag kan



På bilden längst upp är Mark Dickinson (t h) tillsammans med företrädaren och mentorn Åke Selander. På nedre bilden tar de ett glas tillsammans med reportern Lennart Johnsson.

göra nytta. Vi behöver idag rekrytera brittiskt och holländskt sjöfolk, inte minst befäl, vilket glädjande fler och fler i näringen inser. Både ledande politiker och många redare betonar detta vilket är viktigt. Fler och fler redare talar numera om att det behövs välutbildade besättningar och inte bara så billiga besättningar som möjligt.

– För att få göra nyinvesteringar inom sjöfartsindustrin borde det vara självklart att redarna måste ta hänsyn till miljö- och säkerhetsfrågor och se till att villkoren för besättningarna är anständiga. Glädjande nog verkar fler och fler i näringen dela denna uppfattning. Jag upplever dessutom att bankerna blir mer noggranna med hur de pengar de lånar ut till sjöfartsnäringen används.

SB: Du är en minst sagt upptagen

person. Hur hinner du med att träna inför dina maratonlopp?

– Egentligen har jag inget bra svar på den frågan, säger Mark leende. Vad jag brukar göra är att alltid försöka ta med mina löparkläder. Efter ett möte i city med redare eller diverse makthavare brukar jag i likhet med Stålmannen byta om på en toalett, stoppa kostymen i ryggsäcken och springa 15 kilometer hem. Det gäller att vara disciplinerad i sin träning.

– Utan målet att springa ett maratonlopp hade jag nog inte tränat som jag gör. Varje vinter anmäler jag mig till ett långlopp eller en långcyckling. Skulle jag ställa upp i ett långlopp utan att träna ordentligt är det både farligt, slitsamt och ingen njutning, avslutar Mark Dickinson, och frågar i nästa stund om vi hinner följa med och ta en öl på kvarterspuben. **L J**

Afrikas Horn övervakas från London

Från ett militärt högkvarter utanför London övervakar det maritima säkerhetscentret för Afrikas Horn, MSCHOA, alla handelsfartyg i Indiska oceanen och utanför Somalia. Med hjälp av sofistikerad positionering och hemligstämplad information om varje fartyg kan de varna snabbt om pirater närmar sig.

TEXT OCH FOTO LARS SOOLD

LONDON JUNI 2015

Ett kodat marinsäkerhetsmeddelande, MSI, ljuder på bryggan, om pirater eller andra hot närmar sig. Meddelandet kommer från MSCHOA i London, men innehåller inte all information som behövs. Det varnar befälhavaren, som kan söka mer information via MSCHOA:s hemsida.

– Informationen kan handla om vilket typ av fartyg piraterna har, deras bemanning, position och vart de är på väg, säger löjtnant Will Benbow som ansvarar för

utsändning och navigering av MSCHOA:s larm.

I högkvarteret i Northwood huserar bland andra Storbritanniens samlade styrkor, Natos marina stridskrafter och staben för EU-Navfor Operation Atalanta.

Där, i ett kontrollrum, som delas av MSHOA och Operation Atalanta, möts militära arbetsmetoder och underrättelseverksamhet med handelssjöfartens behov av stöd genom de riskfyllda vattnen. I rummet, som kan liknas vid en svensk datasal, sitter militärer från EU:s piratbe-



Simon Church, chef för MSCHOA och förbindelseofficer inom Operation Atalanta.

kämpning i rader bakom var sin data-skärm. Framför dem, längst fram i rummet, har de en skärm med ett jättelikt sjökort över Indiska oceanen, Somalias kust, Adenviken och Röda Havet.

På skärmen syns varje fartyg som en liten svart bit. De är många, och tittar man noga ser man hur de rör sig över havet i realtid. Där rör sig vid ett och samma tillfälle upp emot 1 500 handelsfartyg. MSHOA:s chef Simon Church klickar på ett av fartygen och upp kommer information om just det fartyget.

Mycket information

– Fartyg och rederier delger oss stora mängder information, som de inte skulle dela med någon annan. Vi skyddar den noga och använder den endast för att identifiera vilka fartyg som är sårbara. Det handlar exempelvis om uppgifter om besättningen, lasten och om de har beväpnade vakter ombord, säger Simon Church som är civilanställd förbindelseofficer inom Operation Atalanta.

Positioneringen sker genom samkörning av systemen AIS och LRIT, Long Range Identifying and Tracking System.



MSCHOA, det maritima säkerhetscentret för Afrikas Horn, och EU Navfor Somalia, är i ständig beredskap i kontrollrummet i London.

LRIT ägs av 86 flaggstater och Operation Atalanta som får tillgång till uppgifterna mot att de skyddar deras fartyg. Positionen länkas sedan samman med informationen i MSCHOAS register.

– Tillsammans utgör uppgifterna det mest avancerade marina övervaknings-system som finns. Det är oerhört viktigt att vi använder informationen på rätt sätt, säger Simon Church.

MSCHOA startades strax efter att Operation Atalanta sjösattes i december 2008. Vid starten saknades en viktig pusselbit.

– Inom militären hade man dåliga kunskaper om handelssjöfartens villkor, därför har vi haft befälhavare anställda i vårt team sedan dess, säger Simon Church.

Från början fanns endast en hemsida. Nu finns i registret omfattande uppgifter om 4 500 registrerade genomfarter varje månad och om 15 000 rederier.

– Handelssjöfarten behövde oss, och vi behövde skydda dem. För det krävs ett ömsesidigt förtroende, som bygger på att all den kommersiella och hemliga information de lämnar till oss stannar här och endast används till att skydda dem, säger Simon Church.

Obligatorisk anmälan

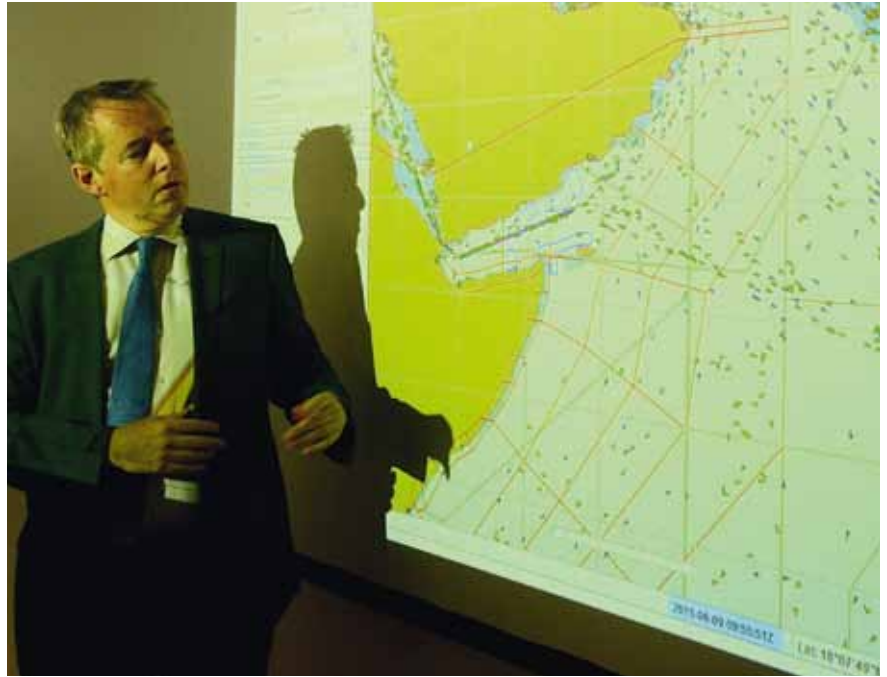
MSCHOA har fyra anställda plus att man har tillgång till Operation Atalantas underrättelse- och dataresurser. Simon Church arbetar operativt med att utveckla kontakterna med sjöfartsindustrin, medan andra sköter positionering, alarmfunktioner och informationshantering. Man har också en förbindelseofficer för kontakter med befälhavare och rederier, som rekryteras från befälhavare från handelssjöfarten. De har med sina kunskaper enligt Simon Church spelat en viktig roll i utveckling av reglerna i Best Management Practices, BMP.

BMP rekommenderar anmälan till MSCHOA innan man seglar in i Indiska oceanens och Somalias högriskområde. Missar fartyget detta kontaktas flaggstaten omedelbart.

Förutom att varna via MSI meddelanden har MSCHOA ingen direkt kontakt med befälhavare. Den sköts av antingen den brittiska sambandscentralen för handelssjöfarten, UKMTO i Dubai eller internationella handelskammarens, IMB:s piratrapporteringscentral i Kuala Lumpur.

– Om flera skulle ha kontakt med bryggan skulle det kunna bli rörigt, säger löjtnant Will Benbow.

Högriskområdet motsvarar ungefär en



Simon Church, chef på MSCHOA, det maritima säkerhetscentret för Afrikas Horn, visar skärmen där militären i realtid följer alla fartyg i riskområdet i norra Indiska oceanen och utanför Somalia.

och halv gånger Europas storlek. Förutom Operation Atalantas mellan fyra och sju fartyg finns styrkor från Nato, Combined Maritime Forces samt fartyg från Ryssland, Sydkorea, Kina, Indien och Japan som patrullerar på egen hand.

Säkerhetskonvojen genom en korridor i Adenviken sköts av dessa fem länder med understöd av de andra militära styrkorna. Varje dag finns ett till tre tillfällen att följa med i konvojen.

Men hur håller man då ordning på allt detta med så många aktörer, både civila och militära, som är inblandade i piratbekämpningen?

En viktig samordning sker genom informationssystemet Mercury.

Simon Church byter bild på storbildsskärmen. Upp kommer en lista över händelser under rubriken Mercury. På en av raderna berättas om misstänkta vapen eller piratutrustning i en liten båt och på en ny rad, en stund senare, att man efter intervjuer inte misstänker pirataktivitet.

Samtliga militära enheter, flaggstater, UKMTO och IMB, är anslutna till Mercury, som totalt har omkring 140 användare, däribland kustbevakningar på Seychellerna, Mauritius och i Tanzania, Kenya och Indien.

Men systemet är endast för militärt och statligt bruk. Handelssjöfarten har inte tillgång till systemet utan hämtar sin

information från MSCHOA:s hemsida, kontakt med UKMTO, IMB eller via andra kanaler.

– Utan Mercury skulle piratbekämpningen i Indiska oceanen inte kunna vara effektiv. Det är det taktiska redskap och enda system som samtliga internationella flottstyrkor kan kommunicera via, säger Simon Church.

Medfört färre piratattacker

Men behövs verkligen allt detta arbete när piratattackerna gått ned? Samstämmiga röster i branschen hävdar att det är dessa och andra säkerhetsåtgärder som gör att attackerna förhindras och därför måste hållas på en hög nivå.

Hur ser då framtiden ut för MSCHOA? Det finns inget som talar för att man skulle stänga så länge Operation Atalanta pågår, som har till slutet av 2016. Om Operation Atalantas mandat förlängs hänger på EU:s medlemsstater och den säkerhetsbedömning som görs samma år. Men det är inte omöjligt att MSCHOA finns kvar, även om Operation Atalanta skulle läggas ned. Då skulle man dock tappa stora resurser.

– Det viktigaste för MSCHOA är att axla det stora ansvar vi tagit på sig, att varna det förtroende som byggts upp och att förvalta de redskap vi skapat, säger Simon Church. **LS**

Framgångsrik kamp

EU Navfor Operation Atalanta varnar rederier och befälhavare för att gå långsammare, närmare Somalias kust och att dra ned på säkerhetsvakter.

– Vi är beroende av rederierna och de av oss för att säkerhetsarbetet ska fungera. Piraterna finns där, säger chefen för Operation Atalanta, generalmajor Martin Smith till Sjöbefälen vid ett besök i högkvarteret i London. *TEXT OCH FOTO LARS SOOLD*

LONDON JUNI 2015

Innanför en stor ljus entré, efter en säkerhetssluss och en korridor öppnar sig ett stort kontorslandskap. Här sitter Operation Atalantas stab på 135 personer från olika länder inom EU, som enbart arbetar med att förhindra och bekämpa pirater utanför Somalia och i västra Indiska oceanen. En del är från Sverige, som under våren haft en betydande roll då konteramiral Jonas Haggren och hans besättning förde befäl över operationens flaggskepp *HNLMS Johan de Witt*.

Staben i London ligger inom samma område och byggnader som även huserar ledningen för Storbritanniens samlade styrkor och Natos marina enheter, vilket i klartext betyder att Nato härifrån styr kärnvapenbestyckade enheter.

En av svenska officerare på Atalantas stab är överstelöjtnant Mika Ihalainen från Göteborg.

– I kontorslandskapet ser du personer som sysslar med allt från administration och personalfrågor till avancerad militär

underrättelsetjänst, säger Mika Ihalainen.

Det är en allmän åsikt i branschen att de samlade åtgärderna av rederierna och militären har fått stopp på piraterna utanför Somalia. Men EU Navfor är oroad för att handelsfartyg väljer att gå närmare Somalias kust, att man har dragit ned på farten och att väpnade vakter ombord har minskat. I somras gjordes uppskattningar i branschen att 35–40 procent av fartygen har beväpnade säkerhetsvakter ombord i högriskområden.

– Vi är beroende av att industrin upprätthåller sin del av säkerhetsarbetet, och de är beroende av oss, säger Operation Atalantas högste chef, generalmajor Martin Smith.

Sedan maj 2012 har piraternas attacker gått ned markant, och inga fullt genomförda kidnappningar har genomförts förrän i april i år, då två iranska fiskefartyg kidnappades.

Kanske skrämde EU Navfor piraterna rejält när man våren 2012 sköt sönder piraters motorer på båtar som låg förtöjda vid kusten och från luften bombade en piratcell längre in på land. Enligt



– Pirater som suttit fängslade i Jemen har rymt tillbaka till Somalia, vilket är oroande, säger konteramiral Paolo Pezzutti vid EU Navfor.

EU Navfor skadades inga människor vid bombattacken och den skedde med stöd av FN-resolution 1851 och av den federala övergångsregeringen i Somalia. Detta har försvårat nya attacker, eftersom piraterna inte längre kan förbereda attacker ute vid kusten. Styrkorna har sedan dess inte anfallit mål på land och har nu inga planer på att göra det.

– Detta hade effekt, absolut, men den och våra andra åtgärder är bara en del av alla insatser som görs, säger generalmajor Martin Smith, som inte tror att kidnappningen av de iranska fiskefartygen behöver leda till nya attacker.

– Det finns inget som tyder på det.



– Vi och rederierna är beroende av varandra, säger generalmajor Martin Smith, EU Navfor.



Mika Ihalainen från Göteborg är överstelöjtnant vid och Jaqueline Sherrif kommandör och talesperson för EU Navfor Atalanta. "Medlemsstaterna har visat ett stort engagemang för vårt arbete och förstår att hotet finns kvar", säger Jaqueline Sherrif.

Illegalt fiske förekommer. Men om det beror på säsongsvängningar av tillgången på tonfisk eller något annat får vi titta närmare på.

Denna bedömning delas inte av andra aktörer inom piratbekämpningen. De menar att det ökade illegala fisket utanför Somalia kan trigga piraterna.

I slutet av augusti lyckades ett av de två iranska fartygen fly från de somaliska piraterna. Det andra är dock kvar och enligt flera källor pågår förhandlingar mellan de som håller fartygen, Irans regering och rederiet.

Enligt EU Navfors näst högste operativa chef, konteramiral Paolo Pezzutti, har man patrullerat nästan dagligen vid fartygen.

– Vi håller noggrann kontroll, eftersom fiskefartyg, eller dhows som de kallas, använts som moderskepp för attacker. Det är viktigt att förhindra det, säger Paolo Pezzutti.

39 gisslan i dag

Det har kommit olika uppgifter om hur stor besättningen har varit på de kidnappade fartygen. FN:s organ för kriminalitet till havs säger att de har varit 48 stycken, medan Oceans Beyond Piracy säger 39 sjömän.

Enligt Oceans Beyond Piracy var det 20 man på det fartyg som flydde, så det sitter alltså minst 19 personer som gisslan på det fartyg som är kvar.

Tillsammans med de 26 sjömän som sedan i mars 2012 fortfarande är gisslan efter kidnappningen av *M/S Naham III*, sitter nu sammanlagt 39 sjömän i fångenskap i Somalia.

Den officiella siffran är dock 26 personer, vilket beror på att kidnappningen av de iranska fiskefartygen inte klassas som piratattack utan som beväpnad attack. När kidnappningarna var som värst utanför Somalia, 2011, satt 1 206 sjömän gisslan, varav 35 sjömän dog.

Förutom Somalias kust patrullerar EU Navfor även södra Röda havet, Adenviken och en stor del av Indiska oceanen, inklusive Seychellerna, Mauritius och Komorerna, samt den internationellt rekommenderade transitkorridoren mellan Jemen och Somalia.

Man lokaliserar och bekräftar misstänkta pirater, berövar dem möjligheterna att utföra attacker och transporterar misstänkta personer till länder som är villiga att väcka åtal mot piraterna. Man samarbetar också med andra en-

heter för att stärka kustbevakning och militär förmåga i området.

Arbetet i EU Navfor innebär samarbete mellan människor från många kulturer. Martin Smith tycker inte att det är något problem.

– Vi upplever att samarbetet går relativt smidigt. De militära processerna är väl kända och rutinerna är ganska lika världen över. Vi arbetar också med den här frågan i vår enhet i Djibouti, där vi samlar och utvecklar olika logistiska erfarenheter, säger Martin Smith.

Sjöfartsindustrin är oroad för att de militära styrkorna ska minska sin närvaro, som ett resultat av nedgången i attacker och pressade ekonomiska resurser.

EU Navfor Somalia Operation Atalantas mandat sträcker sig fram till december 2016. Operationen är dock beroende av att medlemsstaterna, utöver den beslutade budgeten på omkring 70 miljoner kronor per år, står för de stora kostnaderna för personal, fartyg och luftfarkoster. Operation Atalantas talesperson, kommandör Jaqueline Sherriff, säger att medlemsstaterna vid ett möte i början av juli visade stort engagemang och förstår att hotet finns kvar.

Natos Operation Ocean Shields fortsätter också till slutet av 2016, medan det i skrivande stund är okänt hur planerna ser ut för Combined Maritime Forces, stationerade i Bahrain. Det är inte heller känt hur Ryssland, Kina, Japan, Sydkorea och Indien, som var och en patrullerar på egen hand, resonerar angående sina styrkor.

Beslut fattas i vinter

Den kommande vintern undersöker EU en eventuell förlängning av Operation Atalanta, som normalt förlängs två år i taget.

– Beslutet beror på säkerhetsläget i slutet av 2016 och vad medlemsstaterna vill. Om det finns ett hot så behöver vi stävja det. Efter sex års arbete har vi ett stort ansvar, säger generalmajor Martin Smith.

För EU Navfor står tre frågor i centrum: Varför planerar de inte nya attacker? Vad gör de i stället? Och vad behöver göras för att de inte ska återvända?

– Vi tittar inte bara på piraternas förmåga att utföra attacker utan också vilka möjligheter de har. Vi har tagit bort mycket av möjligheterna, men det finns fortfarande förmåga hos dem och intentioner att utföra attacker. Det är helt

European Union Naval Force (EUNavfor) Somalia – Operation Atalanta

Uppdrag

- * Skydda World Food Programmes fartyg och African Mission on Somalia's (Amisom) fartyg
- * Avskräcka, förhindra och stoppa piratverksamhet och väpnade rån till sjöss vid Somalias kust
- * Skydda sårbara fartyg vid Somalias kust från fall till fall
- * Övervaka fiske utanför Somalias kust

Område Södra Röda Havet, Adenviken och västra Indiska oceanen, totalt cirka 1,5 gånger Europas storlek

Högkvarter Northwood, London

Start December 2008

Uppdragstid Till och med 31 december 2016

Personalstyrka 1 200

Antal fartyg 4–7

Luftfarkoster 2–4 flygplan och helikoptrar

Budget 7,35 miljoner euro per år för konferenser, resor, möte etcetera. Utöver detta betalas personal, fartyg och flygfarkoster av medlemsstaterna. EU Navfor kan inte uppge det totala beloppet.

klart, säger Martin Smith.

Man tror dock att piratledarna inte är lika villiga att skjuta till pengar för nya attacker, eftersom risken är för stor för att misslyckas. Samtal med byldsten som bjudits in ombord och med fiskare till sjöss har visat att fiskare, som tidigare blivit bestulna på båtar av piraterna, nu känner sig tryggare att fiska igen. Samtalen har ökat kunskaperna om piraterna, men vad de gör i stället är komplicerat och svårt att ta reda på, så det vet man inte mycket om.

För att förhindra nya attacker behöver säkerhetsarbetet till sjöss och arbetet för att stabilisera Somalia fortsätta.

– Det som händer på land är nyckeln till en bestående lösning, vilket är en stor utmaning. Men jag ser inget intresse inom EU för att vilja minska arbetet för ett stabilt Somalia, säger Martin Smith.

Stabiliteten i Somalia påverkas av flera faktorer och utmanas nu av kriget i Jemen. Därifrån återvänder tusentals flyktingar varje dag till norra Somalia, vilket skapar oro i Puntland, där många tidigare attacker utgått från.

– Pirater som suttit fängslade i Jemen har rymt och kommit tillbaka till Somalia, vilket är oroande, säger konteramiral Paolo Pezzutti. **L S**

VAR ÄR SJÖMANNEN?

Ett nytt system för att se var besättningsmedlemmarna befinner sig på fartyget har utvecklats. Det kan vara avgörande vid en nödsituation, till exempel vid brand i maskinrummet.

TEXT AGNETA OLOFSSON

NORRKÖPING SEPTEMBER 2015

Det brinner i maskinrummet. Koldioxidinsprutningen sätts på, men ingen har observerat att det finns två besättningsmedlemmar inne i maskinrummet. Koldioxiden tränger ut syret, vilket släcker branden, men orsakar också att de två personerna avlider av kvävning. Det har hänt att dödsolyckor har inträffat på detta sätt.

Inom ramen för EU-projektet Monalisa 2.0, som leds av svenska Sjöfartsverket, har italienska Martec nu utvecklat ett system för att upptäcka var medlemmarna i besättningen befinner sig ombord. Det kallas People Tracking System.

Med hjälp av det kan man veta att ingen befinner sig i det utrymme där man ska släcka med koldioxid. Man kan också få reda på hur många som befinner sig i ett utrymme som måste evakueras, och därmed hur många som behöver komma dit och hjälpa till.

Tekniken bygger på RFID, Radio Fre-

quency Identification, en teknik som idag används bland annat för att spåra containrar. Varje besättningsmedlem har en bricka med en liten sändare som sänder ut radiosignaler. Brickan är stor som ett tjockt kreditkort och kan placeras på kläderna som ett passerkort. Sändaren drivs med ett batteri.

Detektorer placerade runtom på fartyget fångar upp radiosignalerna och skickar informationen upp till bryggan där man kan läsa av på en skärm var på fartyget var och en i besättningen befinner sig.

Radiosignalerna hindras inte av kroppen, så brickan kan placeras var som helst på kläderna.

Detektorerna placeras intill branddetektorerna och får sin ström från samma källa. Detektorerna täcker ett område om två till åtta meter och kan se åt vilket håll personer har rört sig, hur många som passerat in i ett utrymme och hur många som kommit ut.

Systemet kan känna av vem som finns var, om man vill ha den funktionen. Men



Detektorerna placeras intill branddetektorerna och får sin ström från samma källa som dem. Foto Martec.

det kan också ställas in så att det bara registrerar antal personer. Displayen på bryggan, dit informationen skickas, kan vara tillgänglig för endast en eller ett fåtal personer. Det kan också vara villkorat i vilka situationer som informationen får tas fram. Detta för att skydda den personliga integriteten.

Soldater, barn och gamla

Italienska flottan och kryssningsföretaget Carnival har varit med vid utvecklingen av systemet. Flottan är intresserad av att få koll på var medlemmarna av besättningen är när fartyget är involverat i strid och när det därför finns skadade delar av fartyget.

Inom kryssningsbranschen finns intresse för att förse barn och äldre personer med demens med RFID-brickor så att de lätt kan hittas ombord, och därmed kan tillåtas att röra sig fritt.

Det finns också behov av att veta hur många i besättningen som finns vid nödsituationerna i en nödsituation, så att alla stationer är bemannade.

I framtiden kan man tänka sig att alla passagerare förser med en bricka, så att så många som möjligt kan räddas vid en nödsituation.

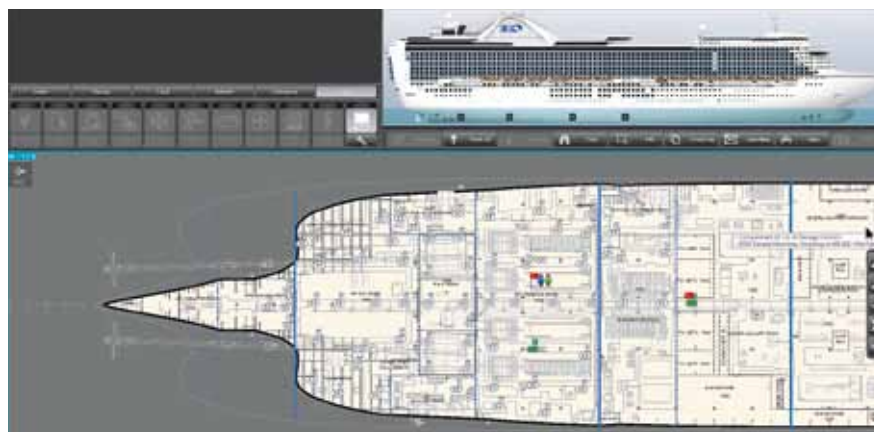
Ulf Siwe, kommunikationsansvarig för Monalisa 2.0 och därmed vid Sjöfartsverket, ser ett framtida scenario där alla ombord har brickor och i en nödsituation får var och en information på sin smartphone, eller liknande, vart vederbörande ska ta vägen.

På så sätt kan rätt antal personer styras till livbåtarna. Dessutom kan personerna styras bort från det drabbade området.

– Alla skulle inte följa instruktionerna, men många skulle göra det. Jag skulle tycka att det var bra, om jag var ombord, säger han.

Ulf Siwes gissning är att systemet är billigare att montera vid ett nybygge än på ett befintligt fartyg. På ett fartyg som redan finns kanske man nöjer sig med att placera detektorer vid nyckelutrymmen som till exempel maskinrummet.

Systemet kan, förutom för nödsituationer, även användas för energibesparing. Det noterar när personer lämnar ett utrymme så att belysning och luftkonditionering kan stängas av. **A O**



På displayen som finns på bryggan kan man se var personer befinner sig. Illustration Martec.

Kock utan personnummer

GÖTEBORG SEPTEMBER 2015

Hur hanterar andra människor vimlet på den årliga bokmässan i Göteborg? Undertecknad föredrar att agera spontant. Det räcker att gå runt med ögon och öron öppna, så stöter man snart på såväl intressanta föredragshållare och intervjuobjekt som självfallet böcker som är värda att köpas. Några detaljerade planer behövs inte, även om jag denna gång bestämde mig för att få Jan Guillous dedikation. Han signerade "Blå stjärnan", den femte boken i hans fängslande serie om 1900-talets historia utifrån bröderna i en ursprungligen fattig fiskarfamilj i Norge.

Strax efteråt ramlade jag på en dialog mellan två filosofiprofessorer som jag egentligen inte uppskattar så mycket, Torbjörn Tännsjö och Lars Gustafsson. De talade om döden, vilket låter föga upplyftande, men Tännsjö har just kommit ut med boken "Filosofisk tröst, en bok om döden". Och diskussionen var faktiskt intressant!

I den som vanligt aktiva sjöfartsmontern nämner jag en presentation av Anne Lundberg, programledare på SVT, och mest intressant i detta sammanhang för serien Landgång. Den inspirerades av den argentinske fartygskocken German Zamudio, som för länge sedan drabbades av ett typiskt byråkratiskt integrationsproblem. När han kollade upp sin blivande pension i Sverige upptäckte han att det på Försäkringskassan fattades hela 12 års anställningstid. Orsaken var att när han började jobba i Sverige, fick han som utlänning inte ett riktigt personnummer. De fyra sista siffrorna valdes helt godtyckligt! När Anne fick höra talas om detta, ledde det fram till ett ombordreportage i *Navigo*, där German då jobbade. Och sedan blev det alltså serien Landgång.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus årliga litteraturpris delades i år ut till en fackboksförfattare, Thomas Taro Lennerfors. Han debuterade i sjöfarts-genren 2009 med "Stockholmsrederierna" om tanksjöfarten i Stockholm åren 1980–2000. Fyra år senare gav han ut "Att skapa en värld" om Stena Bulk och Concordia Maritime. Just nu arbetar han på ett nytt bokverk på temat kylsjöfart.

Thomas är en mångsidig vetenskapsman, docent i teknikvetenskap och engagerad i etikfrågor i vid bemärkelse. Han fick Stiftelsens pris för att han "förenar akademisk noggrannhet med en intresseväckande presentation". **BL**



Thomas Taro Lennerfors mottar Sjömanshusstiftelsens litteraturpris 2015 av stiftelsens ordförande Christer Themnér. Foto Benkt Lundgren.



Just nu söker vi en

Driftledare

med placering på Skeppsholmen i Stockholm

Till vår Tekniska Avdelning söker vi en Driftledare/arbetsledare, som ansvarar för daglig drift, skötsel och underhåll av skärgårdsfartyg samt arbetsledning av teknikerna på vår verkstad

Arbetsuppgifter

- Ansvara för budgetering och resultatuppföljning av fartygens tekniska driftskostnader.
- Ansvara för att underhåll, reparationer och service av ombordsystem planeras, utförs och dokumenteras.
- Ansvara för att fartygen alltid har giltigt certifikat och är klassade enligt SE-klass.
- Delta i teknisk beredskap under sommarsäsong. Felsökning, drift- och underhållsarbeten.
- Personalansvar för Teknikerna och vara ansvarig för deras dagliga arbetsledning.

Kunskaper

- God teknisk grundutbildning, gärna med maskinbakgrund.
- Tidigare erfarenhet i arbetsledande befattning.
- Erfarenhet från arbete med fartygsdrift och fartygsunderhåll, elinstallationer på fartyg.
- Svenska och engelska i tal och skrift.
- B-körkort.

Vi erbjuder

- Tillsvidareanställning med provanställning.
- Lön och villkor enligt kollektivavtal.
- Ett roligt, omväxlande och stimulerande arbete i centrala Stockholm.

Välkommen med din ansökan snarast. Har du frågor om tjänsten kontakta Brita Melén, brita.melen@stromma.se eller 08-1200 42 31. Intervjuer sker löpande. Ansökan görs på www.stromma.se/jobb



www.stromma.se

STRÖMMA TURISM & SJÖFART AB ÄR ETT AV SKANDINAVIENS STÖRSTA UPPLIVELSEFÖRETAG MED FOKUS PÅ RUNDTURER MED BÅT OCH BUSS SAMT AKTIVITETER I FJÄLLEN. VISIONEN ÄR ATT SKAPA UPPLIVELSER SOM GER MINNEN FÖR LIVET. VERKSAMHETEN BEDRIVS FRÄMST I STOCKHOLM, GÖTEBORG, MALMÖ, HELSINGFORS OCH KÖPENHAMN UNDER KÄNDA VARUMÄRKEN SOM BLAND ANDRA STRÖMMA KANALBOLAGET, STOCKHOLM SIGHTSEEING, PADDANBÅTARNA, GÖTA KANALREDERIET, CANAL TOURS OCH OPEN TOP TOURS.

”Yes Sir” betyder ”nej”

Varför besvarar filippinare i stort sett alla frågor med ”Yes Sir”? Det förklaras i en nyutkommen bok av en dansk antropolog, ”Kulturförståelse för stenålders-hjärnor”. TEXT BENKT LUNDGREN OCH LISE MORTENSEN HØY, SØFARTENS LEDERE

För 15 år sedan arrangerade dåvarande Svenska Maskinförbundet ett seminarium om ledarskap i svensk-filippinskt bemannade fartyg. Då beskrev Bjarne Eide från bemanningsföretaget Singa Shipping hur filippinare säger ”nej”. De har 16 olika sätt, varav ett är att säga ”ja”, ett annat att inte säga någonting. Däremot säger de aldrig direkt ”nej”!

Detta påpekas även i en aktuell bok av den danske antropologen Dennis Nørmark. Han ger ett drastiskt exempel med följande tänkta konversation mellan en dansk befälhavare och en filippinsk styrman:

”Har du observerat bulklastaren styrbord om oss?” – ”Yes Sir.” – ”Har vi säkert avstånd från den?” – ”Yes Sir.”

Några minuter senare visar verkligheten brutalt att styrmannen inte alls har koll på bulklastaren. Och då kan man ju komma

till slutsatsen att styrmannen i bästa fall ljög och i värsta fall är en oduglig styrman.

Frågan är fel ställd

Men enligt Dennis Nørmark är det frågan som är fel ställd. En filippinsk styrman skulle aldrig besvara en fråga från en överordnad med ”No Sir”, av flera orsaker.

– Han säger ”yes” för att han vill framstå som lydlig och inte vill utmana hierarkin ombord. Det är också av respekt för den som frågar och för att han känner att han komprometterar sig själv med att svara nej, för det är också ett svar på frågan om han utfört sitt arbete korrekt.

– Befälhavaren frågar utifrån en helt annan norm. Hans utgångspunkt är att han naturligtvis förväntar sig att hans styrman svarar ärligt och korrekt. Men det kan inte någon med bakgrund i asiatisk kultur göra. När han får en ”låst” fråga

som bara kan besvaras med ja eller nej, blir det det klassiska ”Yes Sir”, eftersom han helt enkelt inte kan svara nej.

Lösningen är enligt Nørmark att ställa öppnare frågor som ”vilka närliggande fartyg har du sett?”. Då måste styrmannen komma med information och kan svara något annat än ja.

Men båda sidorna av kulturklyftan bör arbeta på att förstå den andra sidan och undgå missuppfattningar.

I asiatisk kultur, konfucianismen eller hinduismen, fokuserar man på harmoni, ordning och mjuk helhet. Att besvara en fråga med nej bryter harmonin och kan göra folk ledsna. Då undviker man hellre att säga sanningen. Därför är en ja- och nej-fråga i denna kultur en dålig fråga, eftersom man alltid får svaret ja. I stället ska man ställa frågor, där den som svarar verkligen ska lämna information. Det är inte komplicerat utan kan helt enkelt vara frågor som inleds med när, var, hur, vad eller vem.

Artikeln är i huvudsak en översättning av en artikel i nr 3/2015 av Søfartens Ledere.



Sjöbefälsföreningen och Sjöbefälsföreningen-O kallar till ordinarie kongress under 2016

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

Detta är den andra av dessa annonser.

ITF granskar slussar

ITF har initierat en noggrann undersökning av manövreringen av slussarna i den nya Panamakanalen. Organisationen har träffat avtal med brasilianska Fundação Homem de Mar att göra utredningen.

Uppmärksamheten har riktats mot slussarna, inte bara på grund av kanalens stora betydelse för sjöfarten utan för att bygget har skjutits upp flera gånger. Tester som gjorts har väckt oro om kvaliteten i konstruktionen. Flera sprickor har påträffats, trots att bygget ska stå emot jordbävningar.

Ivan de la Guardia, generalsekreterare för fartygsbefälen i Panamas bogserbåtar, påpekar att organisationen länge krävt ett åtgärdsprogram för att anpassa båtarna till de nya slussarna.

– Kanaladministrationen har konsekvent sagt nej, trots att även parlamentsledamöter påpekat allvarliga brister i bogserbåtarna, säger de la Guardia.

– Även om slussarna kom på plats i dag, skulle vi inte kunna manövrera säkert, tillägger maskinbefälens generalsekreterare Luis Yau. (INTERNATIONELLA TRANSPORTARBETAREFEDERATIONEN)

Containermarknad har överkapacitet

Containerrederierna får kämpa hårt för att göra någon vinst alls under 2015. Det framgår av en rapport från det maritima konsultbolaget Drewry. Orsaken är en överkapacitet i alla större handelsvägar.

Drewry trodde ännu i början av året att containerrederierna tillsammans skulle göra en vinst på 8 miljarder dollar, men nu varnar de att många får svårt att nå break even och vissa får räkna med förlustsiffror mot slutet av året. Frakttarifferna har fallit så mycket att de med råge uppväger spareffekterna av lägre bränslepriser. Varje kvartal kommer 10–15 nya ultra-stora containerbärare ut på marknaden. Orderboken på nybeställningar är utom kontroll, med ytterligare 1,14 miljoner teu sedan januari i år. (TELEGRAPH)

Rostholk bärgades gratis

I mars i fjol var Barbados-registrerade *Sea Breeze* mycket nära att sjunka i Engelska kanalen. Maskinrummet hade tagit in vatten efter misslyckat underhållsarbete. Bogserare lyckades hjälpa fartyget till säker hamn, men det övergavs av rederiet, som inte heller betalade för bärgningen.

Haverikommissionen MAIB konstaterade att fartyget var nerkört av ägarna, som helt försummat underhållsarbetet. Säkerhetskulturen ombord var obefintlig. Vid tidpunkten för incidenten var fartyget inte sjövärdigt.

MAIB uppmanar det ryska bemanningsbolaget Shipmar att se över säkerhetsmanualerna (SMS) i hela sin flotta. Klassningssällskapen uppmanas att noggrannare kontrollera manövreringsmekanismen på sidoventilerna, eftersom det var brister i denna tillsammans med dåligt underhåll som orsakat incidenten. (TELEGRAPH)

Bluffjobb i kryssare

ITF och brittisk-holländska befälsfacket Nautilus varnar sjömän för erbjudanden om bluffjobb. Det gäller särskilt kryssningsbranschen.

Larmet kommer efter flera fall där falska bemanningsagenter försökt få sjömän att betala för ansökningar till vad de tror är seriösa rederier. Ofta hävdar de att de finns i Storbritannien, Sydafrika eller Australien. Ett exempel var ett bolag som påstod sig vara Saga Shipping i Folkestone som sökte sjömän på alla nivåer från seniorbefäl till manskap, med månadslöner mellan 2 500 och 8 500 pund (34 000–115 000 kronor), betalda flygresor och andra förmåner. Intresserade uppmanades ringa ett nummer som börjar med +44 70, som är en internationell omkoppling (ofta till Nigeria) och ofta används av bluffföretag, eftersom de ger sken av att vara brittiska nummer. Ofta använder bluffföretagen hemsidor som verkar seriösa.

Varje "jobbgaranti" som kräver betalning strider mot sjöfartskonventionen MLC, fastslår ITF. (TELEGRAPH)

Fler pirater i Ostasien

Hoten från pirater ökar i Malackasundet mellan Malaysia/Singapore och Indonesien. IMB, som kartlägger piratattacker, varnar för att 2015 kan bli ett rekordår för antalet attacker. Under första halvåret bordades 106 fartyg av pirater, och 13 kapades. 250 sjömän togs som gisslan.

Även utanför Bangladesh ökar antalet attacker.

Särskilt små tankfartyg är utsatta, på grund av en utbredd svarthandel med olja.

Förutom lidandet för de drabbade sjömännen har attackerna inneburit ekonomiska avbräck, med stulet bränsle till ett värde av mer än 10 miljoner dollar.

Redare, bemanningsbolag och ansvariga befäl i särskilt små tankar med lågt fribord uppmanas att förbereda och utbilda besättningarna om piratproblemet och hur det ska motarbetas. (TELEGRAPH)

Fick lön efter 20 år

Lankesiske sjömännen Shantha Mendis fick lönen för sitt arbete i Panamaflaggade *Ionian Prince*, ägd av grekiska Adriatic Tankers – efter 20 år.

Fartyget hölls kvar i Rotterdam hösten 1995 efter rederiets konkurs. Mendis var en av drygt 2 000 sjömän som övergavs. Han har sedan dess bott i Holland och Frankrike under svåra förhållanden och varit sjuk. I fjol hjälpte hans bror honom hem till Sri Lanka, och efter kontakter med lokale ITF-inspektören Ranjan Perera fick han ut 2 500 dollar (20 800 kronor) i obetald lön. Därmed kan en mycket tacksam Mendis bland annat betala sin medicin.

– Fantastiskt att fallet löstes efter så många år, säger ITF-inspektör Tommy Molloy. Det väcker minnen om hur Adriatic Tankers besättningar behandlades under en skamfylld period av sjöfarten. (TELEGRAPH)

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

Vecka	Pris
1–16	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 övernattningslägenheten i Stockholm, skriv till e-postadressen sbf.stugor@ledarna.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningsdatum 15/9.



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

Allmän e-postadress: sbf@ledarna.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

Verkställande direktör

Mats Jäderland
–0733-81 42 66

Vice verkställande direktör

Hans-Dieter Grahl

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Hans-Dieter Grahl
–08-598 99 478

Vice verkställande direktör

Mats Jäderland

Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss –08-598 99 109
Mats Johansson –08-598 99 092
Lennart Runnegård Jonsson
–08-598 99 143

Ombudsman i Göteborg

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

Informationschef

Marie Halvdansson –08-598 99 288

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson –08-598 99 095
Rocio Arevalo Perez (tjl)

Human Resources

Charlotte Lindberg –08-598 99 111
Margaretha Norling –08-598 99 161
Caroline Sjöblom –010-510 06 32

Ekonomi

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

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.
Telefon 08-598 99 085
Telefax 08-651 08 48
E-post sbf@ledarna.se
Internetadress
www.sjofebalsforeningen.se
Bankgiro 332-1478
Expeditionstid 8.00–16.10

Expeditionen i Göteborg

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

Fängelse för oljespill

En rysk överstyrman har dömts till tre månaders fängelse av en USA-domstol för att ha dumpat oljerester på internationellt vatten utanför Miami. Panamaflygande kylfartyget *Murcia Carrier* bemannades av skotska Norbulk Shipping.

Valeri Georgiev erkände att han underlåtit att föra en korrekt oljebok, i strid med lagen mot förorening från fartyg APPS. Enligt åklagaren hade han beordrat besättningen att dumpa flera fat med hydraulolja på internationellt vatten. Han ska även ha uppmanat dem att mörka dumpningen för kustbevakningen och förfälska olje- och avfallsböckerna.

Norbulk Shipping har tidigare avkrävt 750 000 dollar i böter för att ha presenterat en falsk loggbok. (TELEGRAPH)

Plundrade fiskare räddade efter 12 dagar

Tre fiskare, två från Ecuador och en från Colombia, attackerades av pirater i Stilla havet och bestals på sin motor och sitt bränsle. Efter att ha drivit hjälplöst i 12 dagar räddades de av besättningen i *Mærsk Batur*, som var på väg från Panama till Nya Zeeland. Vakthavande befäl såg den lilla fiskebåten, som föreföll i sjönöd, norr om Galapagosöarna.

Trots språksvårigheter – ingen av fiskarna kunde engelska, och *Mærsk Batur*s besättning bara lite spanska – fick man klart för sig att sju tungt beväpnade pirater attackerat fiskebåten. Båten saknade VHF, GMDSS eller Epirb.

– Därmed hade det varit mycket svårt för dem att kontakta närbelägna fartyg eller någon kustradiostation, konstaterar *Mærsk Batur*s befälhavare Rob Morrison. Vår besättning fungerade som ett kompetent enat team, och det var tack-samt att notera hur de åtgärder vi övat regelbundet kunde praktiseras så väl i skarpt läge.

Fiskarna hade klarat sig genom att spara på sina begränsade förråd och att fånga fisk. De hade drivit nära 570 nautiska mil utan att se något fartyg före *Mærsk Batur*, och deras förråd av färskvatten började sina drastiskt.

De tre fick följa med till Auckland, varifrån de fick åka hem i juli efter förhör med tullmyndigheterna.

– När colombianer är inblandade uppstår alltid misstankar om droghandel, kommenterar kapten Morrison. (TELEGRAPH)

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

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

Sjökaptensring



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

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

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

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

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

Sjöingenjörarring och sjökaptensring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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

Propellersmycke

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



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

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

Jones Act kvar

Nya försök har gjorts att få bort USA-lagen Jones Act från 1920. Det senaste utspelet kommer från affärsintressen i Hawaii, som hävdar att lagen försvårar handel med övriga USA så mycket att det strider mot konstitutionen.

Såväl en distriktsdomstol som en appellationsdomstol har avvisat klagomålen, med motiveringen att anmälan inte missgynnas mer av lagen än invånare och affärsintressen i Hawaii i allmänhet.

Även internationella redarorganisationen ICS är mot Jones Act och har uttryckt oro för att USA ska "internationalisera" lagen.

Jones Act fastslår att alla fartyg som kör mellan USA-hamnar ska vara USA-ägda, -byggda och -registrerade och till minst 75 procent USA-bemannade. I gengäld är redarna skyldiga att vid behov tillhandahålla fartygen till USA:s försvarsmakt. (LLOYD'S LIST)

Brandskyddsföreningens kurser höstterminen 2015

Fortbildningskurser Basic Safety

V 42	14-16 okt	Helsingborg
V 43	19-21 okt	Göteborg
V 43	21-23 okt	Kalmar
V 45	4-6 nov	Göteborg
V 48	25-27 nov	Helsingborg
V 49	30 nov-2 dec	Göteborg

Advanced Fire Fighting

V 46	10-12 nov	Helsingborg
------	-----------	-------------

Fortbildning Advanced Fire Fighting

V 45	2-3 nov	Helsingborg
------	---------	-------------

För anmälan och ytterligare information kontakta:

Gunilla Friberg
Svenska Brandskyddsföreningen
11587 Stockholm
Telefon 08-588 474 94
Fax 08-662 35 07
E-post utbildning@svbf.se
www.brandskyddsforeningen.se

Stor utflaggning från Australien

Den nya australiska regeringen har "reformerat" sjöfarten, så att inrikes transporter får köra i upp till ett halvår med "lägprisbesättningar". Landsomfattande protester har gjorts, bland annat från besättningen i Teekays produkt-tanker *Alexander Spirit*. De strejkade, sedan de fått reda på att de skulle ersättas av utländska sjömän, när de anlöpt Singapore. Landets arbetsrättskommission beordrade dem att återgå till arbetet och avvisade en vädjan från sjömansfacket MUA.

MUA:s bitr sekreterare Ian Bray anklagade Teekay för att kränka den australiska besättningen, som hade kontrakt till 2019.

MUA driver en kampanj mot minskningen av australiskt tonnage. Facket påpekar att antalet tankar som går längs kusten med australisk besättning har minskat från 11 till två på knappt 20 år.

– Fortsätter utvecklingen, finns inga garantier mot att säkra landets tillgång till livsviktiga produkter, säger Ian Bray. (TELEGRAPH)

Frankrike döms återbetala stöd

EU-domstolen har gett Frankrike en skarp tillrättavisning för att landet inte återbegärt 220 miljoner euro, som "olagligt" getts till färjetrafik mellan fastlandet och Korsika.

Stödet utbetalades mellan 2007 och 2013 till rederiet SNCM för att säkra färjetrafiken. EU-domstolen anser att stödet stred mot reglerna om statsstöd och innebär ett orättvist gynnande i konkurrensen med bland annat rederiet Corsica Ferries.

Franska staten har svarat att stödet var nödvändigt för att hindra SNCM från att gå i konkurs, med cirka 1 500 förlorade jobb. Och i så fall hade ett nytt stödpaket blivit nödvändigt.

Domstolen har replikerat att trafiken i så fall hade kunnat upprätthållas av andra rederier eller av flyg.

Jean-Philippe Chateil, generalsekretäre i befälsfacket FOMM-CGT, kallar domstolens agerande en "provokation".

– De har valt att publicera domen under sommaren, när SNCM:s trafik är lönsam, säger han. (TELEGRAPH)

LÖSNING TILL SEPTEMBERKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 5/2015

Kommentar
Uppmärksamma lösare har noterat att en fet linje borde ha dragits mellan bokstäverna n och s längst till höger i tredje raden under bilden.

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:


Karl-Göran Ögren
Skeleftehamn

Christina Olsson-Hagel
Uppsala

Birgitta van Roseel
Onsala

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!

FESTLIG RETT WINTER TE	MAKT FÄLL- KORUAS	T	SPETS	B	← TURIST																
OM- SÄMMAR	HÖSTEN SÖP	M	O	T	I	V															
PLANTER ING	REBEVIT	B	E	T	A	L	A														
BÄRN- MAT	VASS- BÄTT	D	I	R	A	R	A	MITTI / SKEP- NAD	HINNA	ÅT DRAG- EN	ROF JOB- ET	S	SKADIS RÄDDO	GER RÄTT TILL UPPFÄRD	L	LOSKAR FRES- SÖP 1988-1998	SPILLET	R			
HÖRS / STOR- LAND	BO- SKAP	I	T	A	L	I	E	N	S	K	T	A	L	A	N	D	E				
ÄR VESPA JONISE	OLJCKA SPIL	F	Ä	P	Å	U	P	P	Å	T	A	L	I	B	I	N	S				
FRAMA- DOMOR- ING	SKAMP REKAMAR SPROKST	E	R	O	G	E	N	LOGI BRASA	R	U	M	WÄLGER JÄRNY ALTER	F	O	X	U	P	A			
ÄTTE SKREVEN REKVAL	ÄCKE URAN	E	S	T	O	N	I	A	K	A	T	A	S	T	R	O	F	E			
ÄNDRÖ- BANK	SON SKIVID SAM	D	I	V	O	R	N	A	S	L	U	S	T	A	M	E	R	I			
LOPP FÄNFOR- DELAT	ÄR LÄN VÄRME TEKNIK- SYSTEM	V	I	E	J	K	R	T	E	L	V	A	L	A	N	D	E	R			
ÖVER- RÄSK VÄRDE	ÄR LÄN VÄRME TEKNIK- SYSTEM	M	A	N	U	S	U	T	K	A	S	T	E	T	V	R	A	K			
ÖVER- RÄSK VÄRDE	ÄR LÄN VÄRME TEKNIK- SYSTEM	S	L	E	J	R	N	A	K	E	T	V	R	A	K						
ÖVER- RÄSK VÄRDE	ÄR LÄN VÄRME TEKNIK- SYSTEM	S	T	R	Ö	A	D	E	Ä	T	T	O	R	B	O	H	L	S			
ÖVER- RÄSK VÄRDE	ÄR LÄN VÄRME TEKNIK- SYSTEM	N	A	F	R	I	K	A	N	A	S	I	A	T	G	A	R	N			
ÖVER- RÄSK VÄRDE	ÄR LÄN VÄRME TEKNIK- SYSTEM	K	Ö	K	S	Ö	O	T	R	E	V	N	A	D	B	R	Y	T			
ÖVER- RÄSK VÄRDE	ÄR LÄN VÄRME TEKNIK- SYSTEM	J	O	K	R	A	R	V	L	L	G	A	G	N	A	G	E	S			
ÖVER- RÄSK VÄRDE	ÄR LÄN VÄRME TEKNIK- SYSTEM	L	E	D	N	Ö	D	S	T	Ä	L	L	D	A	A	T					

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@gmail.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 HH FERRIES HELSINGBORG

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kont p), Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kont p), Fleringe Hau 647, 624 60 LÄRBRO
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

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

FLOATEL ENDURANCE

Micael Larsson
e-post sbfendurance@gmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Anders Uller
e-post sbfsuperior@gmail.com

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TI-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

70% för 0 kr.

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



Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag _____

Namn _____

Avdelning _____

Gatuadress _____

Postnr _____

Ort _____

Land _____

E-post _____

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm
Telefon 08-598 99 121, 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 erlaggs.

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

SAMTYCKE

- Jag har tagit del av och godkänt 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
- Inbetalningskort

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namn-teckning



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

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



Svart ryggsäck

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



Svart mössa

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

Svart Keps

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

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