

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR7 NOVEMBER 2012 ÄRGÅNG 1



NYBYGGD HJULÅNGARE

**Replik av sjunket 1800-talsfartyg**

VILL HA SVENSK NETTOLÖN

**Norska sjöfartsparter eniga om svensk modell**

MULTINATIONAL COLLISION

**caused an oil spill in Sweden**



# Underligt debattklimat

NOVEMBER

I slutet av september uppmärksammade ordförandena i de tre fackliga centralorganisationerna, Karl-Petter Thorwaldsson, LO, Eva Nordmark, TCO, och Göran Arrius, Saco det just presenterade förslaget från uppsägningstvistutredningen. (Se även artikeln på sidan 6.) I ett debattinlägg på Svenska Dagbladet Brännpunkt noterar de en märklighet, som flera gånger påpekats från fackligt håll. Lagen om anställningsskydd (Las) i dess nuvarande form har ganska frikostiga regler för arbetsgivaren att säga upp sina anställda. En provanställd kan sägas upp två veckor före anställningstidens slut utan att någon motivering behöver uppges. När arbetsgivaren deklarerar att det råder arbetsbrist och att personalstyrkan därmed måste minskas, kan ingen ifrågasätta denna bedömning, varken facket eller Arbetsdomstolen. Enda reservationen i Las är att turordningen måste följas, om inte arbetsgivaren har så goda skäl för en annan ordning att han kan få facket att gå med på detta.

I flera andra länder är reglerna striktare – en arbetsbristsituation kan överprövas företagsekonomiskt. Detta har aldrig ens diskuterats i Sverige. Enda gränsen mot "falsa" arbetsbristuppsägningar är att den uppsagde under en övergångstid har förtur till eventuella nyanställningar hos arbetsgivaren.

Allt detta vet alla som är någorlunda insatta i Las. Det gäller naturligtvis även Svenskt Näringsliv. Ändå försummar dessa aldrig ett tillfälle att utgjuta sig över att många arbetsgivare, särskilt småföretagare, upplever anställningsskyddet alltför strikt och att detta rent ut avskräcker dem från att nyanställa, om alla andra skäl talar för att utlysa en eller flera tjänster.

För vår del har vi aldrig trott så mycket på detta. Frågan är om Svenskt Näringsliv tror på det själva. Men författarna till uppsägningstvistutredningen verkar helt ha svält denna arbetsgivarmyt. Enbart det faktum att en del arbetsgivare – eventuellt

– tror att anställningsskyddet är mycket striktare än vad det är kan vara ett skäl att lätta upp reglerna, anser de.

På denna punkt är det bara att citera vad Thorwaldsson, Nordmark och Arrius skriver i ovanstående debattartikel: "Att arbetsgivarna eventuellt är felinformerade om rättsläget är verkligen inte ett godtagbart skäl för att ändra reglerna."

Som påpekas i notisen längst ned på sidan 6 kan man med fog ifrågasätta hur stort problem denna eventuella desinformation är. Den 17/10 skickade företaget Speed-Ledger ut ett pressmeddelande om småföretagares ointresse av regeringens skattelättnadsförslag i s k nystartszoner. De ser hellre bland annat "ändrade arbetsmarknadsregler", stod det i pressmeddelandets ingress. Men längre ned stod det att detta önskemål bara framförts av 11 procent av småföretagarna!

Utredningsförslaget föreslår bland annat:

- maximum ett års anställningstid efter en överklagad uppsägning, även om en domstol inte hunnit pröva ärendet;
- ingen rätt att överklaga uppsägningen om arbetsgivaren underlåtit att prova möjligheten till omplacering;
- för arbetsgivare med högst 50 anställda minskade skadestånd, om de struntar i en domstols ogiltigförklaring och vägrar återanställa personen.

Ingen av dessa punkter är acceptabla. Den första tar ingen hänsyn till den mycket besvärliga sats den uppsagde hamnar i. De två andra minskar drastiskt pressen på arbetsgivaren att sköta uppsägningen på ett snyggt sätt. Det måste kosta att negligera ett domstolsutslag!

Det bör också påpekas att antalet fall som verkligen går till domstol är bara cirka 200 om året. Övriga cirka 400 fall som överklagas resulterar i förlikning.

Slutsatsen i debattartikeln är att utredningens förslag, om de förverkligades, skulle leda till en klar obalans till förmån för arbetsgivarna. Eftersom regeringen,

särskilt stats- och finansministrarna, flera gånger hävdade att den svenska arbetsrätten fungerar bra och inte behöver några större ändringar, får man hoppas att de förpassar utredningen till papperskorgen.

Det finns därvid skäl att önska att finansminister Anders Borg visar civilkurage i denna fråga. Han har ju retat upp arbetsgivarna påtagligt genom sitt tal om "särintressen". På den punkten har till och med den ledande oppositionspolitikern Stefan Löfven klappat arbetsgivarna på huvudet genom att framhålla att han, den gamle facklige ledaren, verkligen inte ser näringslivet som ett särintresse!

Felet med denna (sken)debatt är, som till och med mycket näringslivsvänliga Dagens Industris ledarskribent påpekat, att Anders Borg aldrig har påstått att näringslivet i sig utgör ett särintresse. Han har bara sagt att arbetsgivarnas **organisationer** representerar ett särintresse. Och att en sådan banal självklarhet över huvud taget kan starta en debatt, säger en hel del om dagens debattklimat.

## Nya avtalsförhandlingar

står för dörren. Storsjöavtalet löper ut 31 januari 2013, avtalen med Almega en månad tidigare. För att förbereda Sjöbefälsföreningens agerande inför de nya förhandlingarna har föreningen kallat till klubbordförande- och avtalskonferens den 20–21 november. För de klubbar och kontaktpersoner som inte anmält deltagande kan det fortfarande finnas platser. Skicka snarast förfrågan till e-postadress [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se), alternativt ring Anita Isaksson 08-598 99 112 eller Agneta Häll 08-598 99 204.

Alla medlemmar, särskilt de förtroendevalda som inte har möjlighet att delta, uppmanas att noga tänka igenom vilka krav som är viktigast att föra fram i avtalsrörelsen och meddela kansliet sina uppfattningar.



## sjöbefälen Nr7

- 05 1:e vice ordföranden har ordet  
Jörgen Lorén sätter kunskapen i centrum för svenska sjöbefäl.
- 06 Oproportionerliga angrepp på Las  
Arbetsgivarna förnyar sina angrepp på anställningsskyddet.
- 08 Långa pass i skärgårdstrafik  
Rasten under 14 timmar får ofta tas på bryggan.
- 10 Normmän vill ha svensk nettolön  
Parterna eniga om att byta ut den nuvarande refusionsordningen.
- 11 Små men många oljeutsläpp värre  
Utsläppen från vardaglig drift ger värre oljeskador än olyckor.
- 12 Mångnationell olycka orsakade oljespill  
Maltesisk/belgisk kollision på danskt vatten utreds av SHK.
- 13 Kemikalier stort arbetsmiljöproblem  
Årets SAN-konferens behandlade problemet med kemikalier.
- 14 Mer farligt gods i Östersjön  
Rapport föreslår fler VTS-center.
- 16 Kompetensen ifrågasätts  
Ibland är man ombord i fartygen skeptiska till VTS-operatörerna.
- 17 Kritiserad utredning  
Förslag att ge kustbevakningen ansvar för sjöräddningen sågas.
- 18 100-årsjubileum förbereds  
Fattiga Panama storsatsar på renovering av kanalen.
- 22 Transporter till vindkraftverk framtidsbransch  
Men svenska rederier ligger i bakvattnet jämfört med danska.

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 1 Utgivningsdag 6 november 2012

**Ansvarig utgivare** Christer Themné

**Redaktör** Benkt Lundgren, 08-598 99 121

**Layout** Trydells Tryckeri AB

**Adress** Box 12100, 102 23 Stockholm

**Besöksadress** St Eriksgatan 26

**Telefon** 08-598 99 085 vx

**Telefax** 08-651 08 48

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

**Bankgiro** 332-1478

**ISSN** 2001-3604

**Tryck** Trydells Tryckeri AB, Laholm 2012

**Annonser** Display i Umeå AB, 090-71 15 04, 090-71 15 40  
info@display-umea.se

**Framsidesbild** Eric Nordevall II, replik av 1800-talshjulångare, togs i trafik i augusti i fjol. Foto Lars-Gunnar Gustafsson.

**TS-kontrollerad upplaga** 9 000 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

**MANUSSTOPP 2012** **MANUSSTOPP 2013**

**Nr 8** – 27/11

**Nr 1** – 29/1

**Nr 2** – 5/3

**Nr 3** – 16/4

**Nr 4** – 28/5

**Nr 5** – 20/8

**Nr 6** – 24/9

**Nr 7** – 22/10

**Nr 8** – 26/11



## Gemensamma styrelsemöten för SBF och SBF-O

I SB nr 5, som kom ut före kongressen, framhölls att denna var en gemensam kongress för Sjöbefälsföreningen (SBF) och Sjöbefälsföreningen-Offentliganställda (SBF-O). Så blev det naturligtvis också, även om det inte påpekades specifikt i kongressrapportaget i SB nr 6. Till kongressen hade dock lagts en motion om att lägga ned SBF-O, med motiveringen att den organisationens medlemskap i Saco upphörde efter att Saco på en extra kongress utslutit SBF-O (se SB nr 1/2012).

Motionen avlogs, eftersom Saco-medlemskapet var en visserligen viktig orsak men inte den enda till att formellt två organisationer finns kvar. Alla medlemmar är dock medlemmar i både SBF och SBF-O, och den styrelse som presenterades i SB nr 6 är gemensam för båda. På styrelsens konstituerande sammanträde direkt efter kongressens avslutning beslöts också att styrelsens sammanträden ska vara gemensamma för SBF och SBF-O. Alla beslut gäller för båda organisationerna, om det inte uttryckligen framgår av beslutet att det bara gäller för endera av dem.

## Komplicerade förhandlingar

Den storstyrelse som ledde SBF/SBF-O fram till kongressen behandlade på sina sista sammanträden bland annat följande:

- **Missbruk av anställningsform.** Precis innan Finnlines meddelat sin utflaggning till finsk flagg hade förhandlingar förts, inför vilka det framgick att rederiet provanställt en lång rad personer, trots att de efter missbruk av anställningsformen inte skulle få göra det.
- **Problem med behörigheter.** Sjöingenjörerna från Chalmers har problem att få ut behörigheterna på grund av saknad praktiktid, som i sin tur beror på brist på praktikplatser.

- **Utträde ur federation.** Beslöt att SBF lämnar transportchefs-federationen FICT, som har stora interna problem.
- **Förslag om utvidgad Atenpolicy.** ITF har föreslagit att den sk Atenpolicyn för passagerarfartyg ska utvidgas till hela Medelhavet. Frågan har tagits upp i ETF och ska diskuteras med sjöfacken i Medelhavsländerna.
- **Fortsatt åretruntrafik för Rosella.** Föreningen förhandlar med Viking Line om fortsatt åretruntrafik för *Rosella*, trots rederiets allvarliga lönsamhetsproblem.
- **Överflyttningar inom DFDS Seaways.** Befälen i de fartyg som flaggas över till Danmark har antingen erbjudits jobb under dansk flagg, pensionerats eller fått jobb i andra rederier. SBF har förhandlat fram försäkringslösningar.
- **Allandia kör vidare ett tag till.** Förhandlingarna om *M/S Birger Jarl* resulterade i att fartyget kör vidare åtminstone till 15/1 2013.
- **Pirater och ISPS avskräcker.** De vanligaste orsakerna till att sjömän lämnar yrket är pirater, ISPS och kriminaliseringen av sjömän. Det framgick av en undersökning som redovisats på Nordisk Fartygsbefälskongress möte.
- **Stöd till utbildningsundersökning.** Föreningens stödfond ger boendebidrag till två sjöbefälsstudenter som ska jämföra filippinsk och svensk sjöbefälsutbildning.

## Interaktiva och studenter erbjuds ny försäkring

Sjöbefälsföreningens interaktiva medlemmar och studerande-medlemmar har hittills haft rätt att teckna förmånliga försäkringar i Trygg Hansa. För att behålla dessa försäkringar efter årsskiftet måste dessa medlemmar gå med i Ledarna som passiva medlemmar, vilket kostar 440 kronor för helår.

Ett alternativ är att övergå till försäkringsgivaren Euro Accident, som erbjuder motsvarande försäkringsvillkor. De som konverterar sin försäkring från Trygg Hansa till Euro Accident senast 1 februari 2013 får samma moment utan att lämna hälsodeklaration. Nya försäkringstagare som väljer Euro Accident erbjuds följande ►

# KAPTEN SCETTINO SITTER LÖST

*Costa Concordias* befälhavare Francesco Schettino har avskedats av rederiet. Han har redan överklagat beslutet till arbetsdomstolen. TEXT KRISTINA WALLIN

**GENUA** OKTOBER 2012

Vare sig rederiet eller Schettino vill berätta vad beslutet grundats på, men några viktiga punkter har ändå läckt ut från rederiets huvudkontor i Genua. Det handlar om att passagerare berättat att de sett befälhavaren dricka flera glas vin innan haveriet, och att han senare övergav fartyget när större delen av passagerarna fortfarande fanns ombord.

Samtidigt fortsätter förundersökningen om olyckan. Schettino är misstänkt för haveri, vållande till mångas död och övergivande av fartyg i nöd och riskerar minst 15 års fängelse.

### Helt motstridiga uppgifter

Under rättegången som hölls i oktober för att bestämma vilka bevis och indicier som kan användas under brottsrättegången nästa år, fortsatte Francesco Schettino

att hävda att han räddade livet på tusentals passagerare genom sina manövrer efter olyckan. Han hävdade också att olyckan inte på något sätt var hans fel.

Ordföranden för den expertgrupp som utrett olyckan och granskat innehållet i den "svarta lådan", amiralen Giuseppe Cavo Dragone, förklarade då för domaren att Schettino visste att *Costa Concordia* hade maskinutrymmet och elcentralen fulla med vatten redan sex minuter efter olyckan, men att han trots det inte larmade sjöräddningen. Enligt Cavo Dragone är det heller inte möjligt att Schettino fört fartyget närmare kusten, som befälhavaren alltid hävdade, eftersom det var omöjligt att styra. **K W**

# Kunskapen i centrum

GÖTEBORG OKTOBER 2012

Äntligen, nu har vi startat upp verksamheten inför framtiden. Kongressen röstade fram en ny styrelse, där jag har fått förmånen att ingå, vilket jag är mycket glad över. Att få vara med de första fyra åren i den nya styrelsen är mycket hedrande, och att få förmånen att vara en del i detta kollektiv, som skapar framtiden för den befälsfackliga organisationen, förpliktigar. Det är givetvis med stolthet jag kan konstatera att allt arbete vi har lagt ner för att kunna genomföra kongressen gett resultat, och det är där och nu arbetet börjar för det framtida befälsförbundet i Sverige. Jag är övertygad om att vår förening kommer att klara de utmaningar som står för dörren.

Svenskt befäl är gångbart internationellt kan vi konstatera. Då den svenskflaggade handelsflottan krymper för var månad och en sjöfartspolitik med innehåll fortfarande lyser med sin frånvaro, måste vi klara av att hjälpa våra medlemmar som arbetar i den internationella handelsflottan. Detta görs redan i stor omfattning, och det finns stor kunskap inom vår organisation vilket är synnerligen bra. Men allt eftersom komplexiteten ökar i frågeställningar rörande flaggstaters regler kontra boendelandets lagar, så måste vi vara den organisation som är bärande av kunskaper inom detta område. Detta utesluter

► tre moment utan premiebetalning under tre månader:

- Livförsäkring på 220 000 kr
- Olycksfallsförsäkring på 880 000 kr
- Förtidskapital (engångsbelopp som utbetalas efter tre års sjukskrivning) på 132 000 kr

Euro Accident erbjuder därtill följande moment mot hälsodeklaration:

- Barn- och ungdomsförsäkring
- Sjukvårdsförsäkring
- Kompletterande sjukförsäkring
- Högre belopp på fribeloppen ovan.

inte på något vis att vi även i fortsättningen ska fortsätta det arbete som pågår i Sverige. Många arbetsuppgifter finns att ta tag i, då spelreglerna för våra medlemmar ändras över tid.

## Vi ska konkurrera med duktighet

En del i detta arbete är att vara aktiva inom utbildningsområdet. Nyligen invigdes ett nytt simulatorcentrum i Göteborg. Sjöbefälsföreningen är en av de organisationer som stöttat detta centrum. Även Kalmar sjöfartshögskola har uppgradering och nyinvesteringar framför sig, och också denna utbildningsanstalt har Sjöbefälsföreningen stöttat. Vi är också med i samtal kring frågor hur svenskt välutbildat befäl även ska kunna vara anställningsbara i framtiden, både nationellt och internationellt. Vad ska befäl kunna utöver STCW lägsta nivå? Vi måste alltid vara duktigare och mer flexibla än våra konkurrenter i den internationella värld vi lever i, detta är en realitet och inget annat.

Efter invigningen av de nya simulatorerna på Chalmers Lindholmen, förflyttade vi oss över till andra lokaliteter, där Världsjöfartens dag gick av stapeln. Undertecknad hade förmånen att delta i en paneldiskussion om sjösäkerhet, med tanke på vad som hänt 100 år efter *Titanics* förlisning. Den och övriga diskussioner denna dag, visar även hur viktigt det är att vi som förening aktivt deltar i arbetet med framtidsfrågorna. Både vad anbelangar utbildning av sjögående personal samt forskning och utveckling är områden vi måste vara väl så kompetenta i.

## EU borde samordna bättre

Inom EU diskuteras de marina frågorna numera ganska ingående. Innevarande år har frågor kring MLC diskuterats. Även frågan hur den europeiska sjöfarten ska kunna stå stark och överleva i framtiden har varit föremål för ett antal seminarier. Man har konstaterat att en plan behövs för hur sjöfartsyret ska attrahera ungdomar i Europa. En början kan vara att stoppa lönedumpningen samt att se till att de frågor de ombordanställda tar upp i olika forum också tas på allvar.

Som det är nu negligeras det alltför ofta.

EU kanske borde som samordnare av sjöfartsfrågor ställa sig frågan om det är okej att nationalstaterna över tid skapar egna internationella register. Som det nu blivit så är det katten på råttan, med olika realisationer till redare för att locka deras fartyg till just det landets flagg, eftersom man där kommit på ytterligare ett sätt att dumpa skattebetalningar etc. Sverige står som vanligt och tittar på, allt eftersom det ena efter det andra landet bjuder under i villkoren för sina flaggor. Hade det inte varit så allvarligt, så hade det hela kunnat uppfattas som en billig komedi på någon udda betalkanal med tvivelaktigt hemort.

## Nytt skräckexempel

Senast i raden för glada spekulanter inom nationalstater som önskar bli stora inom sjöfarten är i och för sig inte ett europeiskt land men ändå. Sjöfartstidningen beskrev hur pyttendationen Palau, utanför Filippinerna med hela 20 000 invånare skapat ett nytt internationellt skeppsregister. De första fartygen har nu registrerats i denna gedigna sjöfartsnation. Palau har ratificerat de flesta konventioner som gäller sjöfarten och har sitt kontor för sjöfartsfrågor i USA. Den som går in och studerar hemsidan kan läsa om vilken form av maritim service som kan fås, det står "BLA BLA".

Man behöver inte fundera särskilt länge, hur aktiv denna nation kommer att vara i sjöfartsfrågor inom exempelvis IMO. Det är ett hån mot all världens sjöfolk, ett schackrande med alla dessa internationella register, där det i grunden bara handlar om en sak, det ska bli billigare med allt. Dessa nationer kommer knappast att delta i sjösäkerhetsarbetet, i utbildningsfrågor eller villkoren för de ombordanställda, jo möjligtvis hur billiga besättningar de kan erbjuda. Det är dags att svenska politiker vaknar, slutar stå vid sidan av, skapar sig en åsikt om Sverige ska vara en sjöfartsnation eller ej, så vi vet om det är till Palau vi ska flytta eller om vi kan bo kvar i Sverige.

Fair Wind!

JÖRGEN LORÉN, 1:E VICE ORDFÖRANDE

# ANGREPP PÅ LAS

I samma veva som en statlig utredning föreslår uppluckring av framför allt tvistreglerna i Lagen om anställningsskydd (Las), går Svenskt Näringslivs största förbund till förnyat angrepp mot hela lagen. Stig Gustafsson tar här upp de viktigaste inslagen. Se även ledaren på sid 2. TEXT STIG GUSTAFSSON

**STOCKHOLM** OKTOBER 2012

Svenskt Näringslivs (SN) största och mest inflytelserika medlemsförbund Teknikföretagen (tidigare Verkstadsföreningen) har i dagarna publicerat en rapport om konsekvenserna av Las. Egentligen är det inga nyheter i rapporten utan det är bara gamla välkända argument i arbetsgivarernas kritik mot Las. SN har samtidigt i dagspressen följt upp och utvecklat argumenten. Tidpunkten är väl vald mot bakgrund av att en statlig utredning just lagt ett förslag om ändringar i Las. Dessutom pågår också förhandlingar mellan SN och PTK om eventuella förändringar i turordningsreglerna vid uppsägning på grund av arbetsbrist.

Den statliga utredningen föreslår att anställningen vid en uppsägningstvist ska upphöra efter ett år istället för att som nu vara så länge tvisten pågår i exempelvis Arbetsdomstolen. Förslaget innebär också att arbetsgivare med färre än 50 anställda ska få rabatt på skadestånd för brott mot Las regler. 99,5 procent av alla svenska företag har färre än 50 anställda. Det ska med andra ord bli billigare för dem att säga upp anställda och samtidigt försvåra för felaktigt uppsagda att få sin tvist prövad i domstol.

Man har från arbetsgivarhåll även hävdade att den svenska arbetsmarknadsmodellen är i sönderfall, och som exempel pekas i en rapport på EU-rätten och domar som Laval-domen. Hur ska då dessa problem lösas? Det är främst fyra "problemområden" som man tar upp: sönderfall, omreglering, avreglering och modernisering.

## Sönderfall

är den utveckling som enligt rapporten kan förväntas om inget görs. Globalisering, EU-rättens ökade betydelse och med-

lemsflykt är problemen som gör att det blir allt svårare att klara samordning och konflikt- och kostnadskontroll. Med minskande samordning ökar konfliktmöjligheterna, och det blir svårare att hålla nere lönekostnaderna.

## Omreglering

handlar om att anpassa Sverige till den kontinentala modellen med sk allmän-giltigförklaring av kollektivavtal och försämrad konfliktträtt. Allmängiltigförklaring kan ske på begäran av den ena eller båda parter och innebär att lagstiftaren "upphöjer" kollektivavtalet till lag. Detta medför att hela avtalet eller delar av avtalet blir gällande för alla företag i en sektor – även för de företag som inte har kollektivavtal. Det avgörande skälet mot ett sådant system är att staten blir involverad i lönebildningen, något som vi i Sverige från båda parter sida alltid varit motståndare till. Även en lagstiftning om minimilöner skulle innebära ett ovälkommet statligt inslag i lönebildningen.

## Avreglering

skulle innebära att vi närmade oss det anglosaxiska systemet, där kollektivavtalet i exempelvis England mera är att se som ett "gentlemen's agreement", som man kan strunta i när det passar. Istället skulle vi få en minimilagstiftning som skyddar individuella arbetstagare – lönebildning skulle i huvudsak ske utan facklig medverkan och kollektivavtal. Konfliktreglerna skulle även i ett sådant system behöva förändras väsentligt – rätten att vidta sympatiåtgärder och blockader skulle behöva avskaffas.

## Modernisering

genom både omreglering och avreglering är vad man rekommenderar. I detta ligger bland annat att både rätten att vidta sym-

patiåtgärder och blockader begränsas och helst avskaffas. Dessutom anser man att "den statliga neutraliteten återupprättas" genom att lagstiftningen till förmån för "löntagarkartellerna" (d v s fackliga organisationer) avskaffas. Med detta avses huvuddelen av den arbetsrättsliga lagstiftning som vi fick på 1970-talet – framför allt Las och MBL. Detta skulle, säger man, ge en ny balans mellan arbetsmarknadsparter och skapa bättre förutsättningar för ett gott framstegsinriktat samarbetsklimat.

I Teknikföretagens rapport framhålls att inte bara företagens agerande utan även personalens påverkas av Las:

"Det är tydligt att personalens prestation, åtminstone i viss utsträckning, påverkas negativt av reglerna. Den upplevda tryggheten i samband med lång anställningstid gör inte bara att prestationen påverkas på den befintliga arbetsplatsen. Personalchefer upplever också att rekrytering av lämpliga kandidater försvåras."

Med ökad trygghet för de anställda följer alltså sämre prestationer! Det var länge sedan en arbetsgivarorganisation så klart och oförblommerat uttryckte sin uppfattning om vår arbetsrättsliga lagstiftning och de anställdas arbetsprestationer. Arbetsgivarernas kampanj mot Las är oproportionerlig och skjuter över målet. **SG**

## Får inget stöd

I en "småföretagarbarometer" som publicerades i oktober kritiseras regeringsförslaget om skattelättnader. Småföretagarna vill hellre ha bl a ändrade arbetsmarknadsregler, hävdas i ett pressmeddelande. Men granskar man texten närmare, visar det sig att bara 11 procent av småföretagarna önskar detta! Det är inte första gången som arbetsgivarernas pressmeddelanden motsäger sig själva. RED

# Multinational collision

The bulk carrier kept its course, although it had a fishing boat on an intersecting course 30 degrees starboard. It resulted in a collision causing severe oil spill on the island of Tjörn at the Swedish west coast.

*Golden Trader* with the size 28 420 gt, with an Ukrainian crew and Maltese flag, was loaded with potassium chloride from Sankt Petersburg to an Indian port.

On the 10th of September last year they had passed Skagen, the northern point of Denmark, and went on south-westerly course. 21 nautical miles west of the lighthouse Thyborön the bridge officers visually observe, at a distance of three nautical miles, the Belgian fishing boat *Vidar* with an easterly course – and they believe that *Vidar* will pass *Golden Trader* by the stern.

## No indication of warning

There is nothing that indicates that *Golden Trader*, when the two ships later go near each other, is trying to warn *Vidar*, neither with the VHF nor with alarm signals.

When the ships are only half a nautical mile from each other, *Vidar* steers astarboard and *Golden Trader* apart – with a disastrous effect. *Vidar* rams *Golden Trader* and damages a bunkertank with heavy oil.

The accident has now been partly investigated by the Accident Investigation Authorities in Sweden and Malta. The Maltese have led the work.

So, the Swedish authority SHK is taking part in the investigation of a collision between a Maltese and a Belgian ship in a Danish economic zone. The reason is that the oil five days later reached the northwestern coast of Tjörn and partly also Orust, two Swedish islands in the sea of Skagerrak. And accidents that seriously damage the environment must be investigated by SHK.

## Belgian passiveness

– We are collecting facts about the oil damage and analyzing what the Swedish authorities have done, says Richard Blomstrand, investigation chief at SHK.

One of the countries involved is far behind with their part of the work.

– Belgium is still working to form their accident investigation authority. The country has not obeyed a directive from the European Union (EU) that all member countries in EU must have an independent accident investigation authority. That directive should have been implemented in the national law in June last year, like we did in Sweden, Mr Blomstrand says.

The Belgian passiveness makes the preliminary report unbalanced, as it is based solely on testimonies from *Golden Trader*.

– *Vidar's* crew has still not been questioned, says Mr Blomstrand.

## No notation of the bunkering

It has still not been possible to determine how large the oil spill from *Golden Trader* really was. One reason is that the bunkering before the departure from Sankt Petersburg was not noted in the oil diary. So you don't know how much oil there was in the damaged tank at the time of the collision.

However, the rescue leader in Tjörn Carl-Ian Bissmark gives us a figure.

– So far we have collected more than 800 tonnes, and we hope to be finished with the cleanup in the month of December, Mr Bissmark says.

## A blessing in disguise

There was a blessing in disguise that the spill was made in the beginning of the autumn and not while the sea birds were breeding. And although the oil had so

high density that it was hardly floating, it did not sink to the bottom of the sea either.

– Therefore the marine nature did not get any severe damage, says Mr Bissmark.

The final bill for the cleanup is still not written. But for the rural district of Tjörn he estimates the costs to more than 100 million Swedish kronor (15 million US dollars). In addition there will be 33 million kronor (5 million US dollars) for the work of the Coast Guard and also costs for a month's work of 150 soldiers.

Although the accident report is still not complete, it gives some more interesting information:

- One of the radars equipments of *Golden Trader* was not turned on, although the sight was estimated as being bad.
- After the collision, *Vidar* disappeared from the sight of *Golden Trader* and did not answer VHF calls from the other ship.
- The operational command of the Danish Navy (Danish abbr. SOK) did never send any pollution warning (Polwarn), as they thought that the oil would not cause the coast any severe damage. Instead they sent a less alarming situation report (SITREP).
- The Swedish Coast Guard received the SITREP but had no instructions how to handle it.
- The prediction from SOK about the moving of the oilslick did not show any threats to the Bohus coast of Sweden, where Tjörn and Orust are situated.

This is a translation of the article on the pages 12–13.

The accident report can be found in English on Internet: [http://www.havkom.se/virtupload/reports/GOLDENTRADER\\_Vidar\\_INTERIM.pdf](http://www.havkom.se/virtupload/reports/GOLDENTRADER_Vidar_INTERIM.pdf)

# På bryggan i 14 timmar

Att ta lunchrast eller gå på toaletten kan vara svårt för befälhavare i skärgårdstrafiken. Henke Eriksson är enda befäl ombord och kan ofta inte lämna sin stol på 14 timmar.

– Man tvingas ofta äta lunch samtidigt som man navigerar, säger han. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN



Den här turen kan Henke äta lunch i lugn och ro.

## NÄMDÖFJÄRDEN OKTOBER 2012

Bara en halvtimmes tågresa från Slussen i Stockholms innerstad är man en bra bit ute i den enastående skärgården. En av många skärgårdsbåtar, *Roslagen*, trafikerar halva veckan sträckan Saltsjöbaden – Stavnäs via flera mindre öar längs Baggensfjärden, Erstaviken och Nämdöfjärden.

Det är fredag förmiddag, och en handfull passagerare väntar på kajen i Saltsjöbaden. Medelåldern är ganska hög, de flesta förefaller vara pensionärer på väg ut till fritidshusen över helgen. De husägare som alltså är kvar i arbetslivet får vänta till turen sent på eftermiddagen. Det är höst, och även pensionärerna nöjer sig alltså ofta med att tillbringa helgen i stu-

gan, även om skärgården utan tvekan är betagande vacker alla årstider.

– Det finns inte kommunalt vatten och avlopp i skärgården, så oftast är det utdass och egen brunn som gäller i stugorna, säger befälhavare Henke Eriksson.

Henke är inte bara ensamt befäl ombord i *Roslagen* utan faktiskt det enda anställda befälet i hela rederiet Bolling & Norling. Ågarna är själva f d befälhavare i Waxholmsbolaget och hoppar in och avlöser Henke under vederlagsledigheten. Rederiet kör *Roslagen* och *Solöga*, vilka fortfarande ägs av Waxholmsbolaget. Det ägs i sin tur av landstinget, som dock på 1990-talet beslöt att lägga ut delar av sin verksamhet. Bolling & Norling bildades i samband med upphandlingen 2007.

Besättningen är fyra stycken, förutom

Henke är det två matroser och en kombinerad servitör och kock. Fast just den här turen är det också en skeppshund ombord, storvuxna schäfervalpen Harabo, som ägs av Henkes flickvän Ulrika, som är yrkesmilitär på K1. Den här dagen är hon på kurs på I1 och har lämnat över jucken till Henke. Lyckligtvis för Harabo har de på fredagar en och en halv timmes liggetid i Stavnäs, så Henke hinner gå av och rasta honom. Med tanke på sin ringa ålder (fyra månader) är han väluppfostrad. Men så är det också tänkt att han ska bli hund inom armén eller polisen.

### Tvingades stänga serveringen

Turen förflyter lugnt den här dagen. Vid ett par bryggor är Henke snäll mot eftersläntrande passagerare, vid Sand backar han t o m tillbaka en bit. Men vädret är inte alltid stillsamt. Servitören/kocken Christel Norling säger att det har hänt att hon tvingats stänga serveringen.

– Det var helt omöjligt att ha öppet, flaskorna for omkring hur som helst, berättar hon.

Det är inte bara för Harabo som det långa uppehållet i Stavnäs är en lättnad. Det betyder att Henke kan sitta ner i lugn och ro vid bordet på bryggan och äta spagettin med taco-köttfärssås och grönsaker. De flesta dagar har han det inte så väl förspant.

– Arbetsdagen är maximerad till 14 timmar, men någon riktig rast blir det oftast inte. Ska jag äta lunch, får det bli framför navigatörsstolen samtidigt som jag kör. Måste jag gå på toaletten, så får det bli



Harabo, tillfällig skeppshund ombord.



under bryggstopp eller att jag förlitar mig på att en av matroserna kan ta över den stunden. En gång i tiden fanns det sex man ombord, varav en var styrman, men den tjänsten drogs in av kostnadsskäl redan på 80-talet.

### Tillbaka från oceanfarten

Besättningen jobbar veckolånga tårnar, och eftersom tidtabellen omfattar större delen av dygnet sover de kvar ombord, som om de vore uteseglare. Det har Henke varit också. Efter Sjömansskolan i Stockholm mönstrade han ut som matros i Wallenius. Efter sjökaptensstudier i Kalmar blev han styrman i Wallenius och ett år i Finnlines, innan han återgick till skärgårdstrafiken. Där hade han sina rötter, redan innan han vid 15 års ålder började som däcksmän.

– Jag är uppvuxen på Värmdö, och pappa jobbade i skärgårdstrafiken. Visserligen var han tekniker, så han jobbade i land, men jag fick komma ut och åka i båtarna ändå.

– Det är faktiskt mer varierande än i



Manskapet ombord: Christel Norling, Hans Sjöblom (skymd av spagettin) och Daniel Törner.

Finnlines, som var mer "spårvägstrafik" mellan två punkter. Här får vi köra ganska många olika rutter – Stockholms skärgård är stor. Baggensfjärden kör vi dock inte i på vintern, när den fryser till. Av hänsyn

till skridskoåkarna ska inte isen brytas.

– Visst kan jag sakna oceanfarten med varmt klimat och att komma ut i världen.

Den sista repliken låter lite överraskande för att komma från en sjöman som



### FAKTA

Byggår	1979
Längd öa	35,06 meter
Största bredd	7,42 meter
Djupgående	1,40 meter
Storlek	294 gt
Maskineri	4 x Volvo Penta D12-400, 4 akterpropellrar för framdrivningen
Effekt	882 kW
Toppfart	18 knop
Kapacitet	297 passagerare

bara är 33 år. Men Wallenius kunde faktiskt ordna med transporter, så att de ombordanställda hade möjlighet att komma i land, om inte veckovis som förr i tiden så i alla fall en eller ett par dagar medan lastning och lossning pågick.

– Men det blev mycket sämre efter 11 september 2001, berättar Henke, som fått uppleva den närmast paranoida inställning som drabbade USA.

– Ibland fick kustbevakningen för sig att de skulle granska varenda bil som skulle lossas. Du kan tänka dig vilken tid det tog! En del av charmen med att vara utesglare har försvunnit på grund av det.

Han ser också fördelar med att jobba i ett litet rederi. Det är snabba beslutsgångar, ingen inköpsavdelning att förhandla med utan det är bara att ringa en av cheferna om något behövs. Men när det uppstår problem av facklig art, är han ensam och måste vända sig direkt till SBF:s kansli.

– Anställningsvillkoren är okay. Det är ett val man gör, man inser ju att skulle man främst gå in för att tjäna mycket pengar så skulle man söka sig till offshore.

Men förhandlingsmotparten då? Precis när SB kommer ombord har Seko lagt ett strejkvarsel mot Almega. Henke ler lite ironiskt när arbetsgivarorganisationen kommer till tals.

– Ja, inte förstår de sig mycket på sjöfart, den saken är klar! säger han.

Någon vecka senare enades Seko och Almega om ett avtal, och stridsåtgärderna avblåstes.

### **Ny upphandling nästa år**

Hur ser framtiden ut för skärgårdstrafiken? De fastboende har stöd i form av subventionerade priser på Waxholmsbolaget och båttaxi för skolbarn. Det tar förhoppningsvis inga politiker bort. För uppdraagsrederier som Bolling & Norling är

det osäkrare. Nuvarande kontrakt löper ut om 31/12 2013, innan dess ska nya upphandlingar göras.

– Waxholmsbolaget är en förutsättning för en levande skärgård. Och det verkar som om tankarna på bolagisering eller privatisering av själva moderbolaget har skrotats.

Det konstaterar Henke Eriksson, som på fritiden är en utpräglad natur- och motionsfreak. Han gillar att vandra i naturen, plocka svamp och fiska. Nyligen har han tagit jägarexamen också. När han vill röra på sig mer ägnar han sig åt löpning, innebandy, cykling eller hockeybockey. En mer udda sport är lerduveskytte. Det gjorde de ofta i Wallenius båtar också – tidigare.

– Det blev det också slut med efter "9-11", säger han. Numera är det strängt förbjudet att ha med sig någon form av skjutvapen ombord. **B L**

# Norskt sjöfolk vill ha svensk nettolön

**Bort med refusionsordningen i Norge och inför nettolön, som man har i Sverige! Det är ett enigt krav från både arbetstagare och arbetsgivare inom det maritima Norge.**

TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

**NORGE** OKTOBER 2012

För närvarande är sjöfartens organisationer igång med en intensiv kampanj, där de uppvaktar varenda politiskt parti på stortinget i kravet om bland annat nettolön för sjöfolk. Och utgångsläget för kampanjen är det bästa tänkbara: Nästa år är det nämligen val till stortinget, och i Norge, där sjöfarten har stor betydelse, är det viktigt för varje parti att profilera sig på detta område.

– Vi har nu mött alla de politiska partierna på stortinget och förståelsen för våra krav är stora, säger vd Hans Sande i Norsk Sjöoffisersförbund. Före valet väntar vi att flera av partierna kommer med utspel i

frågan om nettolönen, som är av stor betydelse för oss.

– Refusionssystemet fungerar inte bra i dag. Taket på refusionen, som är på 198 000 norska kronor, har inte ändrats sedan 2008. Det betyder att de norska befälens konkurrenskraft försämras år för år.

### **Kompetensen avgörande**

Refusionsordningen innebär att rederiet får refunderat (återbetalat) den skatt som sjömannen har betalt in. Organisationerna tycker att detta system är krångligt och vill i stället ha infört den svenska modellen med nettolön.

– Vi vill också att nettolönen lagfästs.

Med nettolön skulle taket försvinna, och våra medlemmar skulle stå starkare i konkurrensen om arbetena, menar Hans Sande.

En ny rapport, 'Fra sjø til land', från FaFo (Institut for arbeidsliv- og velferdsforskning) slår fast att tillgången på praktisk kunskap från norska sjöfolk är helt grundläggande för den maritima näringen, både till sjöss och på land. I rapporten säger sju av tio företagsledare att norska sjöfolk har avgörande betydelse för utvecklingen av eget företag och hela den maritima näringsgrenen.

– Förlorar vi tillgången på ny kompetens från de seglande, förlorar vi också den input som gör att den maritima branschen är ledande och också snabbt kan omställa sig, säger Hans Sande.

På senare tid har intresset för maritim utbildning ökat starkt i Norge. Detta är också ett argument för att förbättra ramvillkoren för de seglande, menar organisationerna. **C K**

# Propellerhylsan miljöbov

Utsläpp av olja från vardagliga operationer i sjöfarten har blivit större än dem från stora olyckor. Organismerna i havet tar skada, även vid låga halter olja, visar forskning vid Chalmers. *TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT*

**GÖTEBORG** OKTOBER 2012

Det finns en spridd missuppfattning att naturen tar hand om små oljespill och att de därför inte utgör något problem.

– Men så är det inte. Min forskning har visat att de har en effekt på djurlivet, säger Fredrik Lindgren, marinbiolog som forskar vid Institutionen för sjöfart och marin teknik på Chalmers.

Av de 1 250 000 ton olja som sprids i havet varje år kommer bara 10 procent från fartygsolyckor. Andelen har minskat tack vare bättre fartyg med dubbla skrov. 24 procent härrör från sjöfartens normala operationer som bunkring, lastning och lossning av olja, slagvatten, länsvatten och utsläpp från propellerhylsan.

## Bara hälften från naturliga källor

Hälften av oljan som sprids i havet kommer från naturliga oljekällor, och resten kommer från till exempel industrier, oljeutvinning, flyg, stadsmiljöer och luftföroreningar.

– Oljeutsläpp från fartygsolyckor är ganska väl undersökta när det gäller vad som händer i miljön. Jag ville undersöka vad som händer om det kommer lite olja hela tiden, säger Fredrik Lindgren.

För sin licentiatavhandling tog han prover från bottensedimentet i Gullmarsfjorden och utsatte dem för 0,2, 2 och 20 gånger halten PAH som finns i fjorden. PAH, polycykliska aromatiska kolväten, är den giftiga delen av petroleumprodukter.

I sedimentet fanns en mängd organismer, bland annat meiofauna som är djur som är 0,06 till 1 millimeter stora och bakterier. Det var dessa båda grupper han ville studera. Båda fyller en viktig funktion i och med att de bryter ner organiskt material och därmed frigör näringsämnen. Meiofauna utgör dessutom föda för unga fiskar.

Resultatet, efter 30 och 60 dagars expo-

nering av 2 och 20 gånger halten PAH i Gullmarsfjorden, visade att både meiofaunan och bakterierna var påverkade. I meiofaunans fall hade artsammansättningen förändrats. Antalet organismer var dock detsamma.

– Men om fisken hellre äter en viss typ, så får det effekter om den försvinner, säger Fredrik Lindgren.

De undersökta bakterierna fungerade sämre i sitt arbete med att bryta ner organiskt material. I naturen kan sämre nedbrytning betyda risker för övergödning med döda bottnar som resultat.

Organismer som utsätts för en liten mängd olja hela tiden kanske inte dör.

– Men det är som att ha en förkylning hela tiden. Organismerna blir nedsatta, de äter sämre, tillväxer sämre, reproducerar sig sämre och konkurrerar sämre. Det får större effekt än vad man tror, säger Fredrik Lindgren.

## Alternativa åtgärder

Vad kan man då göra?

Fredrik Lindgren anser att sjöfarten kan bli bättre i hanteringen. Man kan vara för-

siktigare vid bunkring och vid lastning och lossning av olja, och läns- och slagvatten kan renas bättre innan det släpps ut.

Ett särskilt problem är oljan som smörjer propelleraxeln i propellerhylsan. På grund av konstruktionen kan en liten del olja läcka ut hela tiden. Walleniusrederierna har sedan ganska länge gått över till en hylstätning som är säker mot läckage, men som extra säkerhetsåtgärd har man genom åren provat alternativa oljor.

För tolv år sedan gjorde man ett test med vegetabilisk propellerhylsolja. Det fick avbrytas eftersom testerna av oklar anledning visade en blututfällning.

Något senare gjordes framgångsrika försök med en olja som var nedbrytbar, och denna olja kom att användas på rederiets alla fartyg. Efter ett par år visade det sig dock att oljan bildade emulsioner vilket ledde till flera kritiska hylstätningssystem, och rederiet gick ifrån även denna.

Nu använder man en typ av hylstätning som är tekniskt bättre och som är ännu säkrare mot läckage.

– De stora haverierna har lett till en försiktighet att göra nya försök, säger rederiets miljöansvarige Per Tunell.

Han är dock övertygad om att Wallenius kommer att testa en ny olja eller en ny teknik igen, så småningom. Man kommer då att utvärdera under längre tid på ett fartyg, innan man går vidare till alla fartyg i flottan. **A O**



# Mångnationell kollision

Bulkern höll sin kurs och fart trots att den hade ett fiskefartyg på skärande kurs i bäring 30 grader om styrbord. Det slutade med en kollision som gav stora oljeskador på Tjörn. TEXT PER TURESSON

**STOCKHOLM** OKTOBER 2012

*Golden Trader* på 28 420 gt, med ukrainsk besättning och maltesisk flagg, gick med kaliumklorid från St Petersburg till indisk hamn.

Den 10 september förra året hade man rundat Skagen och höll sydvästlig kurs. 21 distansminuter väster om Thyborön observerar befälet visuellt, på tre distansminuters avstånd, det belgiska fiskefartyget *Vidar* på östlig kurs – och tror att *Vidar* ska gå akter om *Golden Trader*.

Inget tyder på att *Golden Trader*, när fartygen sedan hamnar i en närsituation, för-

söker varna *Vidar*, varken över VHF eller med ljudsignaler.

När fartygen bara är en halv distansminut från varandra girar *Vidar* åt styrbord och *Golden Trader* åt babord – med förödande följd. *Vidar* ramar *Golden Trader* och punkterar en bunkertank med tjockolja.

Olyckan har nu delvis utretts av Statens haverikommission (SHK) och dess motsvarighet på Malta, som lett arbetet.

Att SHK deltar i utredningen av en kollision mellan ett maltesiskt och ett belgiskt fartyg i dansk ekonomisk zon beror på att oljan fem dygn senare drev iland på nord-



Vidars stäv deformerades kraftigt vid kollisionen.

västra Tjörn och delvis även på Orust. Och sjöolyckor som allvarligt skadar miljön är SHK skyldig att utreda.

– För vår del återstår främst att sammanställa fakta om oljeskadorna och analysera hur svenska myndigheter agerat, säger utredningsledare Richard Blomstrand på SHK.

## Belgisk passivitet

En inblandad stat ligger betydligt längre back med sin del.

– Belgien håller fortfarande på att bygga upp sin haverikommission. Landet har inte följt ett EU-direktiv, som säger att alla EU-länder ska ha en fristående haverikommission. Det direktivet skulle ha införts i den nationella lagstiftningen senast i juni förra året, så som vi gjort i Sverige, säger han.

Den belgiska passiviteten ger slagsida åt interimrapporten, som bara lutar sig mot uppgifter från *Golden Trader*.

– *Vidars* besättning har ännu inte intervjuats, säger Richard Blomstrand.

Hur stort oljeutsläppet från *Golden Trader* verkligen var har inte gått att fastställa. Ett skäl är, att bunkringen före avgång från St Petersburg inte fördes in i oljedagboken. Man vet alltså inte hur mycket olja som fanns i den skadade tanken vid kollisionen.

En siffra ger dock räddningschef Carl-lan Bismark i Tjörns kommun.

EU-direktivet om en fristående haverikommission ledde i Sverige till en lagändring, som i juni 2011 gav SHK utredningsmonopol på sjöolyckor och satte punkt för Sjöfartsinspektionens/Transportstyrelsens verksamhet dittills på området. Se Sjöbefälen nr 4/2012.



50 bohusslänska öar inom en kvadratmil drabbades av oljeutsläppet.

– Vi har hittills tagit upp över 800 ton och hoppas vara helt klara med saneringen i december, säger han.

Tur i oturen var att utsläppet skedde i början av hösten och inte när sjöfåglaerna häckade. Och trots att tjockoljan hade så hög densitet att den knappt flöt, så sjönk den i vart fall inte till botten.

– Därmed klarade det marina livet sig utan större skador, säger Carl-Ian Bissmark.

Slutnotan för saneringen är ännu inte skriven. Men för kommunens del räknar han med drygt 100 miljoner kronor. Där till kommer 33 miljoner för Kustbevak-

ningens insatser samt kostnaden för 150 man från försvaret under en månad.

Trots att haverirapporten alltså ännu inte är fullständig ger den ytterligare några intressanta upplysningar:

- Den ena av *Golden Traders* radaranläggningar var inte påslagen fast sikten bedömdes som dålig.
- Efter kollisionen försvann *Vidar* ur sikte från *Golden Trader* och besvarade inte VHF-anrop därifrån.
- Danska Sjövärnets operativa kommando (SOK) sände aldrig ut någon föroreningsvarning (Polwarn) eftersom

man inte trodde att oljan skulle bli ett allvarligt hot mot kusten. I stället nöjde man sig med en mindre alarmerande situationsrapport (Sitrep).

- Kustbevakningen i Sverige tog emot Sitrep men saknade instruktioner hur den skulle hanteras.
- SOK:s fortlöpande prognoser över oljebältets rörelse visade inte att Bohuskusten var hotad. **P T**

Haverirapporten finns på nätet:  
[http://www.havkom.se/virtupload/reports/GOLDENTRADER\\_Vidar\\_INTERIM.pdf](http://www.havkom.se/virtupload/reports/GOLDENTRADER_Vidar_INTERIM.pdf)

## Kemikalier kvarstående problem

Sjömäns överrepresentation av arbetsrelaterade sjukdomar minskar inte utan ökar, framkom det på den årliga SAN-konferensen. Och en starkt bidragande orsak är exponeringen för olika kemikalier ombord. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

**GÖTEBORG** OKTOBER 2012

Årets SAN (Sjöfartens arbetsmiljönämnd)-pris gick till tre befälhavare i *M/S Eckerö*: Christer Edström, Johan Bertell och Lars Nordström, för att de på ett föredömligt sätt skapat en säker och trivsamt miljö ombord på fartyget. Återkommande arbetsmiljöutbildningar genomförs för hela besättningen. Enligt en branschföreträdare som ibland besöker fartyget är "stämningen ombord så familjär att det känns som att komma hem".

Temat för konferensen var "Kemiska arbetsmiljörisiker". Det förrådiska med



Mats Andersson, lärare på sjöfartshögskolan i Kalmar, var en av flera engagerade åhörare på SAN-konferensen.

kemikalier, och gaser, konstaterade flera av talarna, är att de kemiska riskerna inte syns. Gaserna märks oftast inte alls. De syns inte och kan vara helt luktfria, fast de är dödliga. Typiska exempel är flera tragiska olyckor, som beskrivits tidigare i Sjöbefäl, om sjömän som kvävts till döds när de gått ner i lastutrymmen med pellets eller annan trälast, som förbrukat allt syre och gjort rummet till en livsfarlig plats. Extra tragiska är de fall när en annan besättningsman sett en livlös kollega på durken, skyndat nedför lejdaren för att hjälpa – och själv kvävts till döds. I slutna utrymmen måste följaktligen luften undersökas, innan någon går in i utrymmet. Det säkraste är att utrusta fartyget med fasta provtagningsrör.

### Mask med kolfilter hjälper inte

Korrosion och gödsel kan för övrigt ha samma verkan som pellets. Viktigt att påpeka är att mot livsfarlig kolmonoxid (CO) eller för låg syrehalt i luften hjälper det **inte** med en sk halvmask med kolfilter. Man måste ha en syrgaskälla.

Maria Dalin från Arbetsmiljöverket sa att kemikaliernas risker ska bedömas utifrån egenskaperna, mängden, hanteringen och exponeringen. Akuta skador som förgiftning och frätskador kan vara nog så allvarliga, men de långsiktiga effekterna



Christer Edström från *M/S Eckerö* tog emot SAN-priset för sig och sina två kollegor.

är värst. Riskkällorna ska identifieras, liksom vilka farliga situationer som kan uppstå, och utifrån detta ska åtgärderna bestämmas. Man får heller inte glömma vad som kan gå snett på grund av läckage, fel på utrustningen och så vidare.

Hur ska riskerna reduceras? Man kan byta ut en farlig produkt, man kan ändra arbetsmetod, och om risker ändå kvarstår måste man vidta skyddsåtgärder.

En av de skyddsåtgärder som alltför ofta nonchaleras ombord är skyddshandskar i maskin, när man kan exponeras för oljeprodukter. Oljan kan då tas upp av huden och på sikt i värsta fall medföra cancer. Maria Dalin berättade vad hon sagt till en person i guldsmedsbranschen, där man

Fortsättning på sidan 15 ➤

# VTS mot höjd utsläppsrisik

Fartygstrafiken med miljöfarliga laster ökar kraftigt i Östersjön. Och därmed stiger också risken för oljeutsläpp, som kan drabba den svenska kusten. Chefen för den svenska Kustbevakningens räddningstjänst, Bernt Stedt, menar att VTS bör införas i området mellan Sverige och Bornholm. TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

**ÖSTERSJÖN** OKTOBER 2012

Varje år passerar 60 000 fartyg Öresund eller Stora Bält. Sedan årtusenskiftet har transporten av olja och kemikalier in i och ut ur Östersjön vuxit betydligt. År 1997 fraktades från den ryska hamnen i Primorsk 70 miljoner ton olja. I dag är den siffran 180 miljoner, och med ännu en ny rysk oljehamn stiger talet till 200 miljoner ton år 2020. Samtidigt blir fartygen allt större; de största är nu på 150 000 ton. De har ett djupgående på 13 meter och närmar sig därmed maximumgränsen för bottendjupet vid danska Gedser.

I takt med att oljefrakterna till sjöss ökar stiger risken för stora oljeutsläpp i Östersjön, liknande det som 2003 drabbade den södra Skånekusten, när den kinesiska

bulklastaren *Fu Shan Hai* efter en kollision förläste norr om Bornholm. Följden blev att 1 200 ton olja flöt in och förstörde flera kilometer av den svenska kusten. Mellan åren 2002 och 2011 har det varit 379 kollisioner i Östersjön och i de inre danska farvattnen.

## En tanker i timmen året runt

De områden som har störst risk för oljeutsläpp eller kollisioner ligger mellan Skåne och Bornholm, mellan Bornholm och Femern samt i Kattegatt. Under 2011 passerade 9 470 tankfartyg och 32 445 fraktfartyg norr om Bornholm. Enligt en färsk riskanalys, det s k Brisk-projektet (subregional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea), finns det en statistisk sannolikhet för att Skånekusten om

åtta år utsätts för ännu ett oljeutsläpp. Analysen har utförts av den danska rådgivande ingenjörfirman Cowi.

Undersökningen har finansierats av EU, och Danmark har ordförandeskapet i Brisk. I projektet deltar också Helcom (Helsingforskommissionen) och alla Östersjöstater.

## En succé i Stora bält

Mot bakgrund av den ökande transporten med miljöfarliga laster och de goda erfarenheterna med VTS (Vessel Traffic Service) föreslås i Brisk-rapporten att det upprättas flera VTS-center, bland annat för farvattnen mellan Sverige och Bornholm. Redan 1993 etablerades VTS i Korsör för övervakning av trafiken i Stora Bält. VTS har här varit en succé, bara under 2009 avväjdes 151 kollisioner och grundstötningar i dessa farvatten. För fem år sedan infördes också VTS för Öresund, som sedan starten har förhindrat fler än 200 grundstötningar och kollisioner.

Chefen för den svenska Kustbevakningens räddningstjänst, Bernt Stedt, är enig i den analysen och säger till Sjöbefälen:

– Ja, personligen menar jag att vi bör ha VTS även mellan Bornholm och Sverige. Farvattnen är trånga här, trafiken är ökande – inte minst när det rör sig om olja och kemikalier. Enligt rapporten utgör detta ett högriskområde för oljeutsläpp. VTS ger bättre möjligheter till övervakning, och vid en olycka går det fortare att få fram hjälpfartyg till platsen.

– På kustbevakningen ska vi nu gå igenom rapporten noga och se vilka förbättringar vi eventuellt kan göra, var förstärkningar kan behöva sättas in. Det handlar också om att utveckla samarbetet mellan Östersjöländerna. Det kan också röra sig om att skapa flera trafiksepareringar, TSS, utöver de som vi har vid bland annat Bornholm, säger Bernt Stedt.

## Danmark sämst enligt rapporten

I Brisk-rapporten har man också sett på de nio Östersjöländernas beredskap när det gäller att ta hand om oljeutsläpp. Här visar sig Danmark ligga sämst till. Landets miljöfartyg är gamla och utslitna. Hur står det då till med beredskapen i Sverige?

– Vi har sett till att ha en hög beredskap på detta område. Vi har resurser till att



Här ses ett av Kustbevakningens miljöskyddsfartyg ta upp olja vid Hvaler i fjol. Foto kustbevakningen.

suga upp 10 000 ton olja inom vårt område. Våra fartyg patrullerar regelbundet de svenska farvattnen till skillnad från en del andra länder, som bara rycker ut när det sker något.

– Jag har sett att det i Danmark föregår en diskussion om beredskapsfartygen. Jag har ingen annan kommentar till detta än att vi har ett bra samarbete med Danmark, säger Bernt Stedt.

### Danskar håller inte med

På danska Søfartsstyrelsen är man inte enig om de slutsatser Brisk-analysen drar när det gäller VTS-behovet.

– VTS kostar miljoner kronor i radarövervakning, externa kameror och personal dygnet runt, säger specialkonsulent Carsten Jensen på Søfartsstyrelsen till den danska tidningen Ingeniøren. Det krävs några mer specifika och detaljerade cost-benefit-analysen än vad som framgår av analysen.

– Om man ser på det antal fartyg som rapporten anger att det seglar i farliga områden och jämför detta med antal allvarliga olyckor, så förefaller VTS-redskapet vara utan proportioner. Det är nämligen inte bara tät trafik som är avgörande här.

► Fortsättning från sidan 13

ibland jobbar med kungsvatten, som inte heller är särskilt hälsosamt för huden.

– Ni måste använda handskar, hade hon sagt och fått det typiska svaret ”det går inte”.

– Även neurokirurger använder handskar! hade hon replikerat – ett yttrande som tog skruv.

Dokumentation är också väldigt viktig. Det gäller inte minst incidentrapportering. Att anmäla allt som **nästan** resulterat i en olycka är ett bra sätt att förebygga olyckor i liknande situationer.

Sist talade Ralph Nilsson och Karl Forsell från Sahlgrenska universitetssjukhuset. Nilsson gjorde på 1990-talet en uppmärksam avhandling om cancerriskerna i maskin ombord. Sedan dess har en del

Det handlar också om svårigheten att navigera eller om det är på öppet vatten. I exempelvis trafiksepareringssystemet mellan Bornholm och Sverige seglar det ju fler fartyg än det gör i Stora Bält och Öresund. Trots det klarar dom sig själva, därför att det navigatörmässigt är ganska

förbättrats i luftmiljön men inte allt.

– Exponering för bensen, som är starkt cancerframkallande, är fortfarande ett problem, sa Ralph Nilsson.

### Engagerade åhörare

Att arbetsmiljön är ett ämne som engagerar märktes tydligt. Åhörarna tog aktiv del betydligt mer än vad som är vanligt på konferenser. Ett exempel var Mats Andersson, mångårig befälhavare och numera lärare i Kalmar. Han berättade en episod om hur farliga ämnen kan exponeras genom vardaglig nonchalans. I ett fartyg hade av misstag saltsyra levererats till maskinrengöring. Lyckligtvis hade ingen skadats, när misstaget upptäcktes – men sen hade det inte blivit av att göra sig av med den farliga syran, som stod kvar i maskinrummet. **BL**

oproblematiskt, säger Carsten Jensen.

Brisk-rapporten har tagit tre år att genomföra, har kostat 26 miljoner danska kronor och är den första i sitt slag som täcker hela Östersjöområdet. En motsvarande rapport är i färd med att göras för Nordsjön. **CK**

## UTBILDNING INFÖR CERTIFIERING PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

# KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB

## AV INCERT GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRA

### Praktisk kylteknik

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

### Praktisk kylteknik för maskinbefäl

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Praktisk kylteknik	2012	46, 50

### Nycertifiering

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

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

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Utbildning inför nycertifiering Kategori 1	2012	47, 51

### Omcertifiering

Omcertifiering skall ske vart femte år och utbildning inför omcertifiering är på två dagar och omfattar köldmedieförordningen SFS 2007:846 och F-gasförordningen.

Kurs & Tider	År	Vecka
Utbildning inför omcertifiering Kategori 1	2012	49

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

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

# VTS-operatörens kompetens

Sjösäkerhet utifrån ett VTS-perspektiv utgår från trafiksituationen i realtid, där de enskilda VTS-operatörernas erfarenheter och kunskaper är direkt avgörande för säkerheten. TEXT CLAES HINDENFELT/METRA REPORTAGE FOTO PATRIK BERGENSTAV



Gesa Praetorius på Chalmers institution för Sjöfart och marin teknik.

**GÖTEBORG** SEPTEMBER 2012

Trots att VTS-centralernas verksamhet regleras internationellt är det stora skillnader på servicen som erbjuds i olika länder, inom respektive land, VTS-central och av enskilda operatörer.

Gesa Praetorius på Chalmers institution för Sjöfart och marin teknik har forskat kring säkerhet inom VTS för att förstå dess roll och hur de arbetar för att öka säkerheten till sjöss.

– IMO definierar VTS som service och konkretiseras av Iala\*) utifrån hur IMO:s

regleringar kan tolkas. Dessa omsätts av respektive lands sjöfartsmyndighet utifrån VTS-området och förutsättningarna på plats. I Sverige görs det av Sjöfartsverket i samarbete med Transportstyrelsen, säger Gesa Praetorius.

## Förlitar sig på sig själva

Skillnaderna mellan VTS service i olika länder, inom länder och även inom samma VTS-central påverkar sjösäkerheten eftersom fartygen inte vet vilken typ av service de kan förvänta sig. Det gör att bryggteamen hellre litar på sina egna beslut eftersom de inte känner till VTS-operatörernas olika bakgrund och kompetens och att befälhavaren alltid är ytterst ansvarig.

– Säkerhet för sjöfart, människoliv och miljö är ett stort mål som dessutom betyder olika för de olika aktörerna. VTS-operatörernas definition av säkerhet är när de har ett bra trafikmönster i sitt område, att trafiken flyter på utan närsituationer eller avvikelser från mönstret. De och att det är lugnt i de områden de markerat som "hot-spots", med en ökad risk för incidenter, skapar säkerhet i stunden, säger Gesa Praetorius.

Eftersom trafikmönstret hela tiden förändras är trafikövervakningen avgörande för operatörerna samt att ge relevant information om faktorer som kan påverka flödet och mönstret, och att veta hur trafiken i sin helhet kan påverkas av en information. Det innebär att operatören kan välja att dra sig ur en situation för att inte bli ytterligare en parameter för bryggteamen att ta ställning till.

På samma sätt som operatörerna lyssnar av statusen hos bryggteamet lyssnar bryggteamet av operatörens status, främst för att de inte känner till hans kompetens och erfarenhet eller vilken service de kan förvänta sig. Det innebär att befälen uppfattar VTS olika, som en service eller som ytterligare en pålaga.

– Min studie visar att befälen generellt

är positiva till direkta råd om VTS tar ansvar för sina beslut. De påpekar också att de i vissa sammanhang hade förväntat sig att operatören var mer aktiv, vilket de inte har mandat att vara, säger Gesa.

Dagens modell upplevs också som obalanserad där VTS-operatören fattar beslut utifrån informationen i sitt beslutsstöd, som är "som det var" medan fartygen är i ett "som det är"-tillstånd.

## En extra skärm löser inte problemet

Trots starkt fokus på teknikutveckling och beslutsstödssystem saknas resultat om hur, och om, dessa verktyg används av VTS-operatörerna.

Teknik är enkelt utifrån perspektivet att det kan kvantifieras, har en kostnad och pay-offtid. Idag har en operatör sex skärmar, en telefon och en VHF-radio samt tillgång till databaser. Att ge honom en skärm till löser sannolikt inte obalansen i flödet. Dessutom utgår många beslutsstöd från behovet av snabb information vilket sällan är fallet på en VTS-central. Där är det mer betydelsefullt när och hur informationen kommer och lämnas.

En viktig slutsats är att mer uppmärksamhet måste riktas på VTS-operatörerna och bryggteamen. De speglar var sin sida av säkerhet och bör ses som jämbördiga i arbetet att förbättra säkerheten. Det innebär också att omfattningen av VTS medverkan behöver omvärderas och beslut tas om de ska vara beslutsfattande och reglera trafiken utifrån ett säkerhetsperspektiv.

– En ökad kunskap om VTS och deras arbete bör även införas i sjöbefälsutbildningarna för att underlätta för bryggteamen att ta emot råd och lita på instruktioner från VTS-operatörerna. Det är bland annat för att det är stora skillnader i deras roll runt om i världen, säger Gesa Praetorius.

VTS-centralerna har en viktig funktion genom att de följer trafikflödet och har helhetsbilden för sitt område. Med rätt servicenivå och minskade skillnader mellan operatörerna och bryggteamen har de goda förutsättningar att främja ett proaktivt säkerhetsarbete inom sjöfarten. **CH**

\*) Iala=International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities



# ”Utredning utan realism”

Kritiken är massiv mot tankarna i en statlig utredning att ge kustbevakningen ansvar för sjöräddningen. Myndigheter, fack och ideella krafter sågar förslaget.

– Utredningen saknar i stora delar realism och logik, säger Lars Widell, ställföreträdande chef för sjö- och flygräddningen vid Sjöfartsverket. TEXT FREDRIK MÅRTENSSON

**NORRKÖPING** JANUARI 2012

– Det är egentligen svårt att ha några synpunkter på förslaget, då det inte bärs upp av resonemang, fortsätter Lars Widell. Först konstaterar utredaren att vi gör ett bra jobb. Sedan vill man helt förändra organisationen och hävdar synergieffekter som inte preciseras..

Departementsrådet Jan Hyllanders utredning om maritim samverkan – beställd av dåvarande försvarsministern Sten Tolgfors – föreslår i korthet:

- Huvudmannaskapet för sjö- och flygräddning bör på sikt flyttas från Sjöfartsverket till kustbevakningen.
- Ett långsiktigt mål bör vara ett samlat sjöförsvaret med både kustbevakningen och marinen i samma organisation.
- Staten saknar en samlad strategisk överblick av de sjöverkande myndigheternas maritima verksamheter och därför bör ett särskilt Råd för maritim samverkan – kallat Marsam – inrättas.

Ett av utredningens konkreta förslag är att försvarsmakten återfår ansvar att tillhandahålla räddningshelikoptrar i takt med att nya Helikopter 14 (NH 90) införs i försvarsmaktens helikopterflottilj.

## Bygger på Genevekonventionen

I utredningen ges en bild av resursslöseri kring statliga myndigheters maritima resurser och att arbetsuppgifter till viss del överlappar varandra.

Dan Thorell, direktör vid kustbevakningen, har svårt att instämma i den bilden.

– Det är tvärtom så att vi under senare år utvecklat vår samverkan med andra aktörer. Om utredningen skickas ut på remiss, så får vi analysera tankegångarna närmare. Men jag kan inte se att de argument som hittills presenterats är hållbara.

Även Lars Widell reagerar mot beskrivningen att statens samlade maritima resurser är överdimensionerade.

– Jag har svårt att se samordningsvinsterna. Och det finns en logik bakom en uppdelning av sjöräddningen mellan det

civila samhället, militären och polisen.

– Det handlar både om att vi ska ges möjligheter att utveckla vår specifika kompetens och att det finns ett värde i att skilja på verksamheten. Civil sjöräddning har ett rent humanitärt perspektiv byggt på Genevekonventionen. Det ska inte finnas minsta misstanke om att vi åker ut med andra motiv än att rädda liv.

Även berörda fackföreningar har kritiserat utredningsförslagen, men alla skarpast är nog ändå kritiken från Sjärräddningssällskapet (SSRS), som via avtal med Sjöfartsverket i praktiken sköter en stor del av de svenska sjöräddningsinsatserna.

Enligt Sällskapet står man för 70 procent av de samlade insatserna med stöd av 2 000 ideella sjöräddare vid ett 70-tal räddningsstationer. SSRS ser förslaget som ett misstroende mot de ideella sjöräddningskrafterna och tycker att det bär tredje världens prägel att samordna civil räddningstjänst med militär verksamhet.

Frågan är komplicerad och berör författningssämsiga aspekter. Men utredaren Jan Hyllander pekar på den norska modellen, där motsvarigheten till kustbevakningen och flottan bildar ett gemensamt sjöförsvaret men med en tydlig särställning för kustbevakningsfunktionernas speciella prägel.

– Jag tycker att det är en förlegad syn att göra en sådan strikt uppdelning mellan militära och civila uppgifter, kommenterar Jan Hyllander. **F M**



## 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](mailto:katarina.sjofartsklubb@telia.com) - [www.katarinasjofartsklubb.com](http://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



## PANAMAKANALENS UTBYGGNAD

# Blir man klar till 100-årsjubileet?

Utbyggnaden av Panamakanalen är ett av världens största pågående byggprojekt. Invigningen av de nya slussarna ska ske till 100-årsjubileet av den ursprungliga kanalen, men förseningar hotar efter problem att hitta rätt betongblandning. Kanske är det inte så konstigt att vice chefen för utbyggnaden har ledmotivet till Mission impossible som ringsignal på mobilen. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO LEIF HANSSON

**PANAMA** MARS 2012

– Ser du den vita trucken där nere? säger Abdiel Julio och pekar på en bil som står parkerad långt nedanför oss. Så djupa ska alla bassänger bli.

Berget ovanför byggområdet ger en perfekt vy över de blivande bassängerna. I botten på den breda rännan går lastbilar i skytteletrafik, fullastade med schakt-

massor. Den torra, rödbruna jorden ryker runt fordonen och många bär duk för ansiktet för att slippa andas in det virvlande dammet. Totalt konstrueras sex nya slussar, tre mot Stilla havet och tre mot Atlanten, med tillhörande bassänger. Bassängerna ska fungera som reservoarer och minska åtgången av färskvatten i systemet. Abdiel Julio är en av 17 personer som jobbar heltid hos PCA (Panama

Canal Authority) med att dokumentera utbyggnaden. Han berättar att det mest omfattande jobbet sker här på Stillahavssidan, eftersom det är betydligt bergigare än på Atlantkusten.

– Vi är tvungna att spränga en hel del, säger han. Ungefär 150 000 kubikmeter schaktmassor ska forslas bort, och det är nästan lika mycket som de 200 000 kubikmeter man hanterade när kanalen byggdes i början på 1900-talet.

### Sprängstenen återanvänds

Tillbaka i bilen kör vi längs de tillfälliga vägar som upprättats för utbyggnaden. Vi passerar en vidsträckt rös med sprängsten som är en av de 20 dumpningsplatser kanalbolaget använder till förvaring. Abdiel Julio förklarar att mycket av sprängmassorna kommer att malas ner och återanvändas i den betongblandning som slussväggarna ska kläs med.



Utbyggnaden av Panamakanalen pågår i stort sett dygnet runt.

– Stenen ska bli allt från större grus till sand. Jord och sten separeras och läggs på olika ställen, men vi har inte behövt anlägga några nya dumpningsplatser utan använder de vi har sedan tidigare för muddring av kanalen.

Vi fortsätter bort till det område där själva slussarna byggs. Här, i docka två, har man grävt klart och håller nu på att gjuta botten. Mängder av arbetare är igång, trots att det snart är kväll.

– Man jobbar i två skift, tio timmar på varje, och det gör att vi bygger nästan dygnet runt. Just nu är 6 000 arbetare igång, men när vi börjar gjuta väggarna kommer det att öka till 14 000, säger Abdiel Julio.

Men trots den omfattande arbetsinsatsen är det i dagsläget ovisst om de nya slussarna hinner bli klara i tid till kanalens 100-årsjubileum 2014. På kanalbolagets huvudkontor möter vi Jorge Quijano, vice chef för utbyggnaden. Han berättar att det spanska konsortium som ansvarar för bygget har problem att hitta rätt betongblandning.

–Varje gång vi testar en ny blandning



misslyckas det, säger han. Miljön i slussarna är otroligt påfrestande, eftersom de utsätts för saltvatten. Vårt krav är att betongen ska hålla i minst 100 år, och det gör vi inte avkall på. För oss är kvaliteten det viktigaste, nummer två är kostnaderna och nummer tre tiden.

Men dryga böter väntar byggbolaget vid en eventuell försening och det ligger i alla inblandades intresse att slutföra arbetet i tid.

– De har investerat i ny teknik och mer personal och säger att de kommer att klara av det. Jag hoppas att de har rätt, men jag är inte övertygad, säger Jorge Quijano.

### Folkomröstning

Quijano har en lång historia inom PCA och har tidigare bland annat varit chef för kanalens bogserbåtsverksamhet. Sin nuvarande tjänst tillträdde han 1996, året då folkomröstningen om utbyggnaden hölls.



De nya slussarna byggs vid sidan av de gamla.

– Eftersom det här är ett sådant enormt projekt ville vi att befolkningen skulle vara med och bestämma. 78 procent röstade för, så man kan säga att vi fick ett starkt stöd. Men det krävdes en intensiv informationskampanj som höll på in i det sista för att få folk att förstå betydelsen av projektet.

Argumenten mot de nya slussarna handlade främst om ekonomi, säger Quijano. I Panama lever en fjärdedel av befolkningen under fattigdomsstrecket, och minimilönen ligger på 2 700 kronor i månaden.



Vice vd Jorge Quijano är osäker på om tidsplanen för slussbygget kommer att hålla.

– De tyckte att vi skulle ge pengarna direkt till folket istället och göra deras tillvaro bättre. Men det är ett kortsiktigt tänkande, och själv skulle jag aldrig hantera mina pengar på det sättet. Här handlar det om att trygga inkomsterna för framtiden och göra något långsiktigt hållbart.

De nya slussarna är budgeterade till nästan 36 miljarder kronor. Quijano säger att han förstår att det fanns de som ville att pengarna skulle spenderas annorlunda.

– Men utvecklingen håller på att springa ifrån oss. Containertrafiken, som står för den största delen av trafiken, har blivit betydligt mer differentierad, och antalet post panamax-fartyg blir allt fler. Ska vi behålla vår konkurrenskraft måste vi göra det här.

### Betydande kapacitetsökning

Kanalen har stor betydelse för landets ekonomi och står för cirka åtta procent av BNP. Med utbyggnaden räknar man med en fördubbling av godsflödet fram till 2025. Avgiften per fartyg bestäms utifrån vikt, och ju större fartyg desto mer kostar det.

– Att passera med ett stort bilfartyg, exempelvis, kostar ungefär 450 000 dollar (drygt tre miljoner) inklusive all service

med linhanterare, bogserbåtar och lok. Hälften av pengarna går till kanalbolaget och andra hälften direkt till staten, och det är viktiga pengar för oss, säger Quijano.

Slussarna som nu byggs kommer att ta betydligt större fartyg än de befintliga. De nya panamax-måtten blir 49 meter i bredd och 366 meter i längd med 13 000 teu. Det kan jämföras med dagens 5 000 teu. Containertrafiken dominerar stort (62 procent) på kanalen, och det är efter det segmentet de nya slussarna anpassats.

– Innan vi bestämde måtten på slussarna undersökte vi hur stora fartyg redarna tänkte bygga. Vi var bland annat hos era grannar på andra sidan Östersjön, Mærsk. Den teu-gräns vi slutligen bestämde oss för motsvarade 98 procent av containerflottan 2004.

Han säger att det visserligen finns lösa planer hos vissa rederier att bygga fartyg på ända upp till 17 000 teu, men det är inget som oroar honom.

– Vår ambition har aldrig varit att göra en kanal som passar alla. Ju större man bygger, desto mer vatten kräver systemet, och dessutom blir det dyrare. Det här är inte USA eller Europa, det här är Panama, och att hålla nere kostnaderna är viktigt för oss.

Panamakanalen är ett färskvattenssystem med tillflöde från floden Chagres som har sin källa i de Centralamerikanska bergen. För att minimera vattenförbrukningen i de nya slussarna byggs basängar vid sidan om, en lösning som beräknas spara mellan 60 och 75 procent vatten jämfört med nuvarande system. Slussportarna är en tysk konstruktion som skjuts åt sidan istället för att öppnas som dörrar, och fixeringslok kommer inte att behövas. De nya slussarna byggs vid sidan av de gamla och ska sedan anslutas till den befintliga kanalen. De gamla slussarna kommer inte att stängas, men vägen genom slussarna ska ändå fortsätta att vara enkelriktad.

– De nya slussarna är tänkta att främst användas av dem som verkligen behöver dem, alltså post panamax-fartygen. Dessutom kommer det att kosta lite mer att gå där. Hur länge till vi kan driva de gamla slussarna vill jag inte spekulera i, men jag hoppas de ska överleva mig i alla fall och vara i drift i minst 50 år till, säger Quijano.

### Ekologiska hänsyn

Panamakanalen löper genom en känslig natur, omgiven av tropisk regnskog. Bygget omgärdas därför av en rad bestämmelser för att minska skadorna på djur och växter.

– Innan vi ens kunde börja gräva fångade vi in och flyttade ett stort antal djur. Det var allt från krokodiler och apor till ormar och grodor. Totalt handlade det om mer än 3000 djur, berättar Quijano.

Även de träd som fällt måste bolaget kompensera för.

– Vi betalar en avgift för varje träd. Dessutom återplanterar vi dubbelt så många träd som vi tar ner vilket motsvarar ett område på 500 till 550 hektar runt om Panama. Vi måste också underhålla planteringarna i fyra år för att garantera att träden verkligen tar sig, säger han.

### Stort intresse

Han berättar att omvärldens intresse för projektet vuxit sedan starten 2007. Redare och lastägare från hela världen kommer i strida strömmar för att följa det spektakulära bygget på plats.

– De vill se med egna ögon att vi menar allvar och att vi faktiskt gör det vi säger att vi ska göra. Det har varit ett oväntat stort intresse från LNG-segmentet, det hade vi inte räknat med.

Hos PCA är LNG-fartygen mer än välkomna.

– Vi har inte kontrakt med någon, utan fartygen kommer och går som de vill. Däremot har vi fördel av att rederier har långa kontrakt med lastägarna, och LNG-segmentet har ofta avtal på upp till tio femton år.

Quijano ger ett lugnt och avslappnat intryck. Men att sitta vid rodret för ett av världens största byggprojekt med en osäker deadline och omvärldens ögon på sig är förmodligen påfrestande. Strax innan vi avslutar intervjun ljuder Quijanos mobil. Att ringsignalen visar sig vara ledmotivet till den gamla tv-serien Mission impossible, kanske inte är någon slump.

**LS**



S/S Ancon under invigningsseglaten den 15 augusti 1914. Här i Mirafloresslussens översta kammare.

## Panamakanalen 100 år

Planerna på en fartygsförbindelse mellan Stilla havet och Atlanten har funnits i hundratals år. Redan på 1500-talet undersöktes förutsättningarna för en kanal genom Centralamerika av spanjorerna. Under andra halvan av 1800-talet gjorde fransmännen det första reella försöket att gräva en ränna från kust till kust, och 1880 togs de första symboliska spadtagen. Flera av dåtidens storheter, bland andra Gustave Eiffel (designer av Eiffeltornet) och Ferdinand de Lesseps (konstruktör av den nyligen invigda Suezkanalen), var involverade. Men det gick inte som planerat. Malaria och gula febern härjade, och bygget drabbades av åtskilliga jordskred. När man slutligen tvingades ge upp hade bortåt 22 000 arbetare, främst från de omkringliggande karibiska öarna, fått sätta livet till.

Men drömmen om en kanal levde vidare. 1906 återupptogs arbetet av amerikanerna efter en överenskommelse med det nybildade landet Panama, som fram till 1903 var en del av Colombia. Till skillnad från fransmännen, som hade försökt bygga en kanal i havsnivå, valde amerikanerna ett system med slussar. Därmed slapp man att spränga sig igenom de massiva bergen på Stilla havssidan, och kanske var det förklaringen till att de också lyckades slutföra projektet. Men även den här gången var de mänskliga förlusterna stora, och vid invigningen i augusti 1914 hade ytterligare drygt 5 000 arbetare omkommit. Den 8,3 mil långa kanalen stod under amerikansk kontroll fram till 1999, då ansvar och drift överlämnades till Panama. **LS**



### FAKTA PANAMA

#### Geografiskt läge

Centralamerika, mitt emellan Costa Rica och Colombia

#### Statsskick Republik

#### Huvudstad

Panama City (mot Stilla havet)

#### Språk Spanska

Befolkning 3,2 miljoner, varav 25 procent lever under fattigdomsgränsen

Minimilön 2 700 kronor i månaden

Sysselsättning Jordbruk 17,6 procent, industri 8,8 procent, service 73,6 procent

Exportvaror Bananer, socker, kaffe, räkor och kläder

Valuta Den inhemska valutan balboa, men i praktiken används endast amerikanska dollar

Klimat Tropiskt med regnperiod mellan april och december.

# Snabb tillväxt i grön offshore

Investeringarna i havsbaserad europeisk vindkraft fortsätter att öka snabbt. Branschen räknar med att utbyggnadstakten minst kommer att fördubblas till 2020 och tredubblas till 2030. Det kräver ett stort antal nya fartyg och nyrekrytering av personal de närmaste åren.

TEXT PELLE OSKARSSON CALIBER FILM & REPORTAGE AB

**DANMARK** OKTOBER 2012

Danska A2sea är ett av de företag i branschen som vuxit snabbast. De har idag 330 anställda, varav över 200 ombordanställda som arbetar med transport, installation och service av vindkraftsparker ute till havs.

Omsättningen har ökat från 200 miljoner danska kronor för fem år sedan till i år över 1,1 miljarder.

– Vi har beställt flera nya besättningsbåtar och två nya Jack-up fartyg för leverans 2013 och 2014. Vi räknar med att vi kommer att öka omsättningen med 10-20 procent per år de närmaste åren och att vi kommer att vara omkring 500 anställda inom två till tre år, säger Kaj Lindvig, seniorrådgivare på A2sea.

Företaget satsar i första hand på att rekrytera skandinavisk personal från Danmark och grannländerna. Nästa år kommer de bland annat att delta vid utbyggnaden av en av världens största vindkraftsparker hittills ”Gwynt y Môr” vid

kusten strax utanför norra Wales. Utbyggnaden omfattar 160 vindkraftverk med en höjd på 150 meter.

Turbinerna från Siemens har en effekt på 3,6 mW. Parken kommer att förse 400 000 hushåll med el och motsvarar en investering på 20 miljarder kronor.

## Tyskland kommande marknad

A2sea samarbetar med Siemens och danska Vestas, som har en betydande del av den växande marknaden, och förutom England är det nu Tyskland som står på tur för omfattande satsningar på havsbaserad vindkraft.

A2sea har särskilt fokus på transport och installation av turbiner, torn, gondoler och blad men har också ett intresse av att öka sin andel när det gäller installation av fundament, kabel och service av de färdiga kraftverken.

– I medeltal behövs det en anställd på varannan havsbaserad vindmølla som arbetar med service och underhåll av olika slag. Den personalen behöver under-

hållsfartyg och transporter på plats. Det representerar en intressant affärsverksamhet framöver, säger Kaj Lindvig.

Förutom Jack-up fartyg, kranfartyg, besättningsbåtar och supplyfartyg för att sköta transportbehovet i den egna organisationen transporterar A2sea också personal och utrustning på uppdrag av bland annat Siemens och Dong Energi. Dong Energi är den danska statens energibolag, som de senaste åren satsat stort inom offshoreenergisektorn.

En stor del av A2seas framgångar kan företaget tacka en framsynt dansk politisk satsning på offshorevindkraft för:

– Danska Vestas verksamheter har idag 25 000 anställda, som arbetar med produktion, komponenter och service av vindmøllor både för installation på land och till havs. Danmark var ett av de första länder som satsade på havsbaserad vindkraft, och det har gjort det möjligt att bygga upp kompetensen i de danska företag som jobbar inom sektorn. Det har vi stor nytta av nu när bland annat England och Tyskland satsar mångmiljardbelopp på sin utbyggnad av havsbaserad vindkraft, säger Kaj Lindvig.

Större konstruktionsplatser kräver en väl utvecklad samordning i fartygspooler med kranfartyg, jack-up pråmar, reparationsfartyg, besättningsbåtar och förläggingsbåtar där företaget också har arbeten med andra rederier.

A2seas konkurrenter inom den gröna

Northern Offshore Services med 60 ombordanställda och 15 fartyg för personaltransporter räknar med att omsättningen i branschen minst kommer att fördubblas de närmaste tio åren. Här crewbåten *Achiever*.



offshoresektorn är först och främst rederier och offshoreföretag från Tyskland, England och Holland.

### Nos på Donsö ensam i Sverige

Förutom ett ökat antal uppdrag för sjömåtningsföretaget MMT har den svenska sjöfartsnäringsen fått se en stor del av omsättningsökningen inom den gröna offshoreutvecklingen passera förbi utan att få del av kakan.

Ett undantag är Northern Offshore Services (Nos) med nära 100 anställda och kontor på Donsö och i Esbjerg, som driver en flotta med 15 besättningsbåtar och 70–80 ombordanställda som kör ut personal och förnödenheter till vindkraftsparker.

– Behovet av transporter till och från vindkraftsparkerna har vuxit med stormsteg de senaste åren, både under installationsfasen och driftfasen. Idag är det omkring 150 båtar som konkurrerar om transporterna i branschen. Om tio år räknar vi med att marknaden kommer växa till ett transportbehov som motsvarar omkring 700 båtar, säger Anders Boman, operativ chef på Nos.

Transporterna sköts med tvåskroviga aluminiumbåtar på 12-22 meter. 75 procent av Nos' besättningar är svenskar och 25 procent danskar. **P O**



Sea Installer är ett av A2seas senaste jack-up fartyg.

## Ny mångmiljardmarknad

Idag byggs cirka 10 procent av de vindkraftverk som uppförs i Europa ute till havs. Enligt den europeiska vindenergiföreningen Ewea kommer andelen vindkraftverk som byggs till havs vara 30 procent 2020 och 60 procent 2030.

För varje miljard som investeras i vindkraftssektorn beräknas 60 miljoner genereras i omsättning inom transportkedjan från tillverkning till montering.

Enbart vindkraftsparken Gwynt y Môr som ska byggas nästa år representerar 1,2 miljarder kronor i omsättning i transportkedjan.

I förhållande till de globala investeringarna i vindkraftssektorn, som förra året uppgick till 500 miljarder kronor genererar utbyggnaden 30 miljarder i omsättning i den europeiska transport-

sektorn. Den omsättningen kommer i ökande grad att flyttas över till sjöfarten.

Beräkningarna visar att produktionen och driften av den havsbaserade vindkraften sysselsätter över 40 000 anställda i Europa. Det beräknas öka till omkring 170 000 år 2020.

### Tre–fyra gånger fler anställda

Inom den gröna offshoresektor som är relaterad till sjöfarten beräknas branschen sysselsätta omkring 1 500 anställda idag. Det beräknas tre- eller fyrdubblas på sikt. Enbart Tyskland planerar att bygga mer än 35 stora havsbaserade vindkraftsfarmer i mångmiljardklassen i Östersjön och Nordsjön de kommande åren.

Utbyggnaden kommer att kräva investeringar i hundratals nya besättningsbåtar och supplyfartyg, som ska serva driftpersonalen samt ett tiotal nya stora tunga lyftfartyg och transportfartyg för fundament, torn, turbiner, gon-

doler och blad. Det kommer också att behöva byggas flera nya konstruktionsverkstäder och hamnar för de stora godsstorlekarna.

Ett exempel är Bladt industries med produktionsanläggningar på sammanlagt 300 000 kvadratmeter i Aalborg i Danmark och Lubmin i Tyskland. Anläggningarna har egna hamnar, som bland annat tillverkar stora stålkomponenter som fundament, monopiles och jackets till vindkraftverk. Dessa komponenter för offshoreindustrin kan väga upp till 5 000 ton.

Det finns också stora produktionsanläggningar för havsbaserad vindkraft i bland annat Rostock, Oostende och Bremen. En av de senaste satsningarna är Dong Energy, som är i full färd med att bygga en ny hamnareal för montering av turbiner och produktion av fundament i Belfast.

Också planerna på energilagring, mineralutvinning och koldioxidlager under havsbotten har möjlighet att ge offshorenäringen en rejäl skjuts framöver. **P O**

# Replik i trafik

Hjulångaren *Eric Nordevall II* gjorde i somras sin första officiella turistsäsong, med resor på Göta Kanal till både Stockholm och Göteborg. TEXT OCH FOTO LARS-GUNNAR GUSTAFSSON

**GÖTA KANAL** SEPTEMBER 2012

Sjöbefälen presenterade det världsunika projektet *Eric Nordevall II* för fem år sedan. Det var ett par år innan sjösättningen 2009 vid Forsviks Varv i Västergötland, inför tusentals besökare.

Sjösättningen var en viktig etappseger, men arbetet med hjulångaren fortsatte intensivt hela vägen fram till dopet i Stockholm. Jungfruturen på Göta Kanal började den 12 augusti 2011 och tog två veckor, innan kronprinsessan Victoria döpte fartyget på Riddarholmen och på så sätt gav projektet kunglig strålgans.

Det var bara på återfärden hem som det inträffade en malör, som hade viss histo-

risk resonans: *Eric Nordevall II* gick klockrent på grund utanför Oxelösund. Inget allvarligt inträffade den här gången, men värre var det 1856 utanför Vadstena i Vättern. Här ligger den "äkta" *Eric Nordevall* på 45 meters djup, som ett mycket välbevarat vrak.

Tanken är att *Eric Nordevall II* ska kunna fira 100-årsjubileum år 2112 medan originalet hade en kalkylerad livstid på för den tiden normala 20-30 år. Vraket har nu hunnit bli 156 år och *Eric Nordevall* är därmed världens äldsta bevarade maskindrivna fartyg, konserverad i det syrefattiga sötvattnet.

Vid förlisningen hade *Eric Nordevall* gått i kommersiell trafik på Göta Kanal

mellan Stockholm och Göteborg i 19 år. Då hade hjulångarna börjat fasa ut på grund av en ny uppfinning – propellern.

Grundstötningen 1856 är mystisk, eftersom grundet var känt. En teori är att det handlade om ett försäkringsbedrägeri.

## Ihågkommen p g a förlisningen

Det är ett ödets ironi att *Eric Nordevall* också hade försvunnit in i glömskan, om hon inte gått till botten. När hjulångaren återfanns av ett par dykare 1982 ville många bärga vraket. Besvikelsen var stor när statens maritima experter avrådde. Beslutet att bygga en nästan exakt kopia kan kanske ses som en slags kompensation, ett arbete som påbörjades 1999 med Patrik Zimonyi som skeppsbyggmästare och projektledare.

Den nytillverkade ångmaskinen och ångpannan sänktes ned i skrovet kort tid efter sjösättningen, vid Motala Verkstad som kom till i samband med bygget av Göta Kanal. Det är mycket historia som går i varandra, eller som Patrik Zimonyi konstaterade: "Det här projektet har många bottnar."

Hjulångarnas tid var kort, bara några tiotals år i början av 1800-talet. Sverige



*Eric Nordevall II* på Riddarfjärden, i samband med dopet 2011.



var på väg in i industrialismen, och ångkraften var en revolution: För första gången kunde passagerarna resa efter tidtabell!

### Robusta fartyg

De första testerna 2011 gav överraskande svar. Besättningen var imponerad över hur snabbt det gick att få de båda 950 kilo tunga och 3,6 meter i diameter vida skovelhjulena att börja snurra åt andra hållet. Från en fart framåt på fem knop tog det bara en minut och nio sekunder från marschfarten "fram" till "stopp/slå ur växeln" innan skovelhjulena började rotera bakåt.

– Det tyckte Sjöfartsverket var väldigt bra.

Men de svenska hjulångarna var sjövärdiga fartyg: *Eric Nordevall* trafikerade Ystad-Stralsund det första året i trafik, när Postverket stod utan ångfartyg. Hjulångaren klarar alltså hård sjö, men går också att manövrera i låg fart, ner till två varv per minut. Även vändradien har imponerat: somliga gissade att *Nordevall II* skulle behöva tre-fyra båt-längder för att vända med fullt styrutslag.

– Men fartyget gick runt sig själv väldigt bra på 2,2 båt-längder.

Forsviks Bruk behövde ett projekt som satte det gamla bruket på kartan, och ett varv passade väl in i brukets profil, finansierat genom statliga och privata sponsorer. Arbetet har hittills tagit 12 år, medan originalet byggdes 1836 på Hammarstens Varv i Norrköping och döptes på Riddarholmen året efter.

– Men på den tiden arbetade kanske hundratals båtbyggare på varvet.

### Navigation är kultur

Att framföra en gammal konstruktion är en kulturgärning. På skepparen ombord ställs höga krav, samma behörighet som yrkesbefäl för stora kommersiella fartyg.

Jämfört med 1800-talets segelfartyg var livet ombord behagligare. Idag har vi säkert svårt att förstå hur mystisk ångkraften var. "Dessa fartyg som gå med en kraft af en inre eld", skrev författaren Carl Jonas Love Almquist 1838 i kortromanen "Det går an"; handlingen utspelade sig på hjulångaren *Yngve Frej*.

På sina rutter över Vättern passerar *Eric Nordevall II* ibland platsen där *Eric Nordevall* sjönk. På jungfruturen upp till Stockholm förra året hedrades vraket som gav upphov till hela projektet med en tyst minut och en kanonsalut. **L-G G**



Compound-ångmaskinerna, på 17 hästkrafter vardera

#### FAKTA ERIC NORDEVALL II

Byggtid 1999-2012,

Forsviks Bruk i Västergötland

Typ Hjulångfartyg

Material Ek och furu

Bredd 6,5 meter

Längd 28,6 meter

Vikt 150 ton

Djupgående 1,9 meter

Maskin Två "balansångmaskiner"

Framdrivning Skovelhjul

Effekt 17 hästkrafter vardera

Marschfart 4-7 knop

Passagerare Cirka 80

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



### TEGEFJÄLL

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

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



### SÄLEN

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

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



### TORREVIEJA

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

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

\*15 april-30 sep



### IDRE

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

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

För bokning och upplysningar om fritidshuset och lägenheten i Stockholm, kontakta Anita Isaksson på telefon 08-598 99 112 eller Agneta Häll på telefon 08-598 99 204.



## STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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](mailto:sbf@ledarna.se)

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

### Vill du komma med på sändlistan

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

### Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

Verkställande direktör  
Christer Themné  
–08-598 99 110  
Vice verkställande direktör  
Hans-Dieter Grahl

### Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör  
Hans-Dieter Grahl  
–08-598 99 478  
Vice verkställande direktör  
Christer Themné

#### Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss – 08-598 99 109  
Mats Johansson (tjl) – 08-598 99 092  
Leif Palm – 08-598 99 108  
Lennart Runnegård Jonsson  
– 08-598 99 143

Johanna Briding – 08-598 99 583

#### Ombudsman i Göteborg

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

#### Informationschef

Marie Halvdanson – 08-598 99 288

#### Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-598 99 095  
Agneta Häll – 08-598 99 204  
Anita Isaksson – 08-598 99 112  
Charlotte Lindberg – 08-598 99 111  
Margaretha Norling – 08-598 99 161  
Linda Palm – 08-598 99 687  
Rocio Arevalo Perez – 08-598 99 090  
Madelaine Edlund – 08-598 99 605  
Elaine Estrela Moura – 08-598 99 061

#### Ekonomi

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

#### Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm  
Besöksadress S:t Eriksgatan 26  
Telefon 08-598 99 085  
Telefax 08-651 08 48  
E-post [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se)  
Internetadress  
[www.sjofefalsforeningen.se](http://www.sjofefalsforeningen.se)  
Bankgiro 332-1478  
Expeditionstid 8.00–16.10

#### Expeditionen i Göteborg

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

## Klubbarnas ruta

Denna plats i tidskriften kommer i första hand att avsättas för information från SBF:s klubbar, gratisannonsering om årsmöten eller annat. Skicka in materialet till [sjobefalen@ledarna.se!](mailto:sjobefalen@ledarna.se)

## Anmäl till F-kassan!

Sjöanställda som blir sjukskrivna mer än 14 dagar ska numera själva ansöka om sjukpenning hos Försäkringskassan. Tidigare har bara arbetsgivaren anmält dessa sjukfall, eftersom denne enligt kollektivavtal betalar sjuklön, i regel i upp till 90 eller 150 dagar. Sedan ett år tillbaka är arbetsgivarens regress (rätt till återbetalning) från Försäkringskassan beroende av att F-kassan godkänner sjukskrivningen som om det hade gällt en landanställd. Först när sjuklöneperioden upphört, var den sjöanställda tvungen att själv kontakta F-kassan.

Men från september i år gäller alltså att anmälan ska göras av den sjöanställda själv redan om sjukskrivningen blir längre än 14 dagar. För frågor, kontakta F-kassans sjöfartskontor, e-postadress [sjofartskontoret@forsakringskassan.se](mailto:sjofartskontoret@forsakringskassan.se).

## Margareta & Richard Zedellers fond

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

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

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

## Sjökaptenensring



Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med Svenskt Guldsmed AB erbjuda sjökaptenensringar 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 Agneta Häll, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 204, e-post [agneta.hall@ledarna.se](mailto:agneta.hall@ledarna.se).

## Sjöingenjörarring och sjökaptenensring



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

**Sjökaptenensringen**, 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 Anita Isaksson, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 112, e-post [anita.isaksson@ledarna.se](mailto:anita.isaksson@ledarna.se).

## Propellersmycke

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



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

För vidare info och beställning se [www.thim.nu](http://www.thim.nu) Jan-Åke Thim, 1:e fartygsingenjör, Stena Line



ÖL MED BYRÅKLING		↓	NABOKONGE D-DAGSSTRAND					↓	YTMÄTT VISTAS STADIGVARANDE		BILBOLAG NU	BEVISAD FRÅNVARO
					ÅR OBSOLET I VÅRT FÖRSVAR	GÖR BASEN PÅ DACK						
↑												↑
TYPRÖRA	HURERUM		KAN MAN BLI PÅ NORRA BRUNN	↙		SLAFSAN OCH LAGAN		SADES BONDE HA TILLJORD	→			OKOKT ELLER HÅRDKOKT
LÄGGA OST PÅ SKINKAN	→			→				→				
↙	PERSONFRÅGA											
								HAR SKOLDKÖRTEL-BESVAR	↘	KOMPONERANDE TROMBONIST		
HELT SOLO					NIO-BARNSMOR I DJUPET					ETT I ETUI	UNDERLAG FÖR MÅNGA LAG	
AVSEDD												
↙					VILL NOG MÅNGA MO PULPET I KOR	↘	KAN DUKTIG GODA RESULTAT	KÖP-TEMPEL VID RÖDA TORGET			FANNS I BÅDE SALAOCH SPILTA	FÅR FINA HÖSTFÄRGER
STRÅLNING												
I MÅNGA VAPEN	BLIR OFTA FÖRLAGEN				BILBOLAG FÖRR GRÖN					SOM KANTARELLER GAFFEL-SEGEL		↘
↙												
			ÄLVNAMN				DEN GER TILLFALLE TILLFYND				SÅGS STORM HA BOND-DOKTOR	↘
MARKEFRAR LINJE GAMMAL EGENDOM										ETT I ETUI		
↙												
	W		INDISK DELSTAT				FLICKA VID HALLANDSKUSTEN				KAN LÖNAS MED SIN MOTSA TS	ETT I ETUI

KONSTRUKTION WILLY HAGEL

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Novemberkrysset".  
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 27/11 2012. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna får ej delta i denna tävling.

Namn \_\_\_\_\_

Gatuadress \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_

## Arrangör arresterades

Internationella Transportarbetarefederationen (ITF) planerade en rundabordskonferens i Casablanca i Marocko. Avsikten var att diskutera "den arabiska våren", och aktivister från hela regionen skulle rapportera de politiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna i sina respektive länder av den dramatiska utvecklingen.

Den marockanske fackföreningsledaren Saïd el-Hairech tog aktiv del i förberedelserna till konferensen. Men plötsligt häktades han och anklagades för brott mot den marockanska staten, med andra ord förräderi.

Bakgrunden är säkert el-Hairechs deltagande i en konflikt mellan marockanska sjömän och konkursande färjerederiet Comarit-Comanav. Hamnarbetarna vid två containerterminaler i Tanger har vidtagit aktioner till stöd för sjömännen. Den egna terminalen ägs av APM terminals och den andra av Eurogate.

Kung Muhammed VI sägs ha tagit konflikten som en personlig förolämpning och därför beordrat arresteringen av el-Hairech.

Konferensen genomfördes, men kraven på el-Hairechs frigivning kom att bli huvudpunkten. (LLOYD'S LIST)

## Brandskyddsföreningens kurser

### Fortbildningskurser

V 46 12-13 november Kalmar

V 47 19-20 november Göteborg

V 49 3-4 december Göteborg

### Advanced Fire Fighting

V 43 26-29 november Helsingborg

För anmälan och ytterligare information kontakta:

**Gunilla Friberg**

**Svenska Brandskyddsföreningen**

**11587 Stockholm**

**Telefon 08-58847494**

**Fax 08-6623507**

**E-post gunilla.friberg@svbf.se**

**www.brandskyddsforeningen.se**

## Miljökrav från klassen

Klassningssällskapen pressar redarna att minska mängden växthusgaser i fartygens avgaser. Ska sjöfarten bli grönare måste ny teknik tillämpas. Vid en konferens om global havsmiljö i september framförde Germanischer Lloyd (GL) forskningschef Pierre Sames en varning: Ökad drifteffektivitet som minskar koldioxidutsläppen med 20 procent räcker inte för att stoppa en ökning av den totala utsläppsmängden från fartyg. Branschen måste granska mer innovativ design och förnybara energikällor med sikte på nollutsläpp i framtiden. GL satsar på forskning om bränsleceller och vätgas. Norska DNV hänvisar till positiva resultat med 7 000 drifttimmar med bränsleceller i fartyget Viking Lady.

Lloyds presenterade en årslång studie om naturgasdrivna (LNG) fartyg. LNG:s framtid är mycket avhängig prisutvecklingen. Sänkta priser kan fördubbla antalet LNG-drivna fartyg, höjda priser kan helt stoppa LNG i nybyggda fartyg. (TELEGRAPH)

## Personalbrist inom offshore

Den framtida utvecklingen för olje- och gasbranschen i Nordsjön är i fara. Det skriver revisionsbyrån PwC i en rapport. Orsaken är brist på kompetent personal. Staden Aberdeen, som hittills gällt som ett globalt nav i energisektorn, riskerar att mista den ställningen om de inte satsar mer på en ny personalgeneration.

Vid en konferens i Norge konstaterades samma sak. En växande global klyfta mellan tillgång och efterfrågan på erfaren offshorepersonal medför att viktiga projekt kan försenas. Bland annat kan Norges utsikter att utvinna nylygen funna oljereserver äventyras.

Enligt PwC:s rapport behövs på 10 års sikt 120 000 nya personer rekryteras till branschen.

Enligt Keith Lewis från rekryteringsföretaget Matchtech måste olje- och gasindustrin aktivt söka tekniker från andra branscher. Och Tore Lea, vd för GL Noble Denton i Norge, påpekade att problemet är globalt, inget unikt för Norge. (TELEGRAPH)

### LÖSNING TILL HÖSTKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 6/2012

Alt. lösning

För det kryptiska nyckelordet "Heter rätt få flickor" har vi godkänt fler lösningar än den som står i facit.

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

**Gudrun o.  
Lars Björntorp  
Torshälla**

**Elisabeth Krysen  
Sösdala**

**Gunnar Ekman  
Limhamn**

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!



**AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA**

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

**ALLANDIA**

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

**A P MØLLER-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

**BLIDÖSUNDSBOLAGET**

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

**BOLLING & NORLING REDERI**

Henrik Eriksson (kont p), Håstholmsvägen 29, 7tr, 131 71 NACKA  
tel. 0707-77 73 06, e-post henrik.eriksson@yahoo.se

**DESTINATION GOTLAND**

Annelie Hamberg, tel 0702-22 83 77  
e-post Annelie.Hamberg2@destinationgotland.se  
Ingela Örnberg, Källunge Skäggsstäde 225, 621 79 VISBY  
tel 0498-21 35 72, 0702-22 84 22  
e-post ingela.ornberg@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, Anders Ståhls väg 9, 271 57 YSTAD  
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post sbfk.dfds@gmail.com

**ECKERÖLINJEN**

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

**EUROVIK SHIPPING**

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

**FINNLINES**

Thomas Brundin, Krankajen 40, 5tr, 211 12 MALMÖ,  
tel 040-611 61 62, 0706-269431, e-post t.brundin@yahoo.se  
Mikael Sjögren (kont p), Regnbågsvägen 11, 141 32 HUDDINGE  
tel 08-680 01 33, 0703-71 41 62, e-post mickechief@hotmail.com

**FÄRREDERIET/TRAFIKVERKET**

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

**KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

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

**NMM BULK**

Sonny Andersson (kont p), Runhällsgatan 41, 42348 TORSLANDA  
tel 031-56 14 26, 0730-68 70 84, e-post sonny.r.andersson@telia.com

**ORNÖ SJÖTRAFIK**

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

**RESSEL**

Ingemar Larsson (kont p), Sjöbergavägen 42, 135 69 TYRESÖ  
tel 0704-15 48 09, e-post ingemar.larsson@ressel.se

**SAND & GRUS AB JEHANDER**

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

**SCANDLINES**

Nils Dewár, Gjuterigatan 92, 271 44 YSTAD,  
tel 0705-18 62 44, fax 0410-651 89, e-post sbf.trelleborg@stenaline.com

**SEA WIND**

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

**SJÖFARTSVERKETS REDERI**

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

**SJÖFARTSVERKET/LOTSAR**

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

**STENA LINE**

Sandro Chiesi, Riksdalersgatan 5 C, 414 81 GÖTEBORG  
tel 0704-85 95 95, e-post sandrochiesi@hotmail.com  
Jörgen Lorén, Stena Line AB, 405 19 GÖTEBORG  
tel 0707-65 58 16, e-post jorgen.loren@stenaline.com

**STOCKHOLMS SJÖTRAFIK**

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

**STOCKHOLMS SKÄRGÅRD**

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

**STYRSÖBOLAGET**

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

**SVITZER SVERIGE**

Börje Jensen (kont p ), Norgårdsvägen 58, 430 90 ÖCKERÖ  
tel 031-96 96 25, 031-96 97 18, e-post borje.jensen@rodabolaget.se  
Anders Wimmell, Hvitfeldtsvägen 58, 471 33 SKÅRHAMN  
tel 0304-67 41 19, 0705-91 25 36, e-post anders.wimmell@telia.com

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

Gretel Aronsson, tel 0702-27 08 78,  
e-post gretel.aronsson@tallinksilja.com  
Per Ramsberg, tel 0705-49 50 52, e-post per\_ramsberg@yahoo.com

**TRANSATLANTIC**

Per-Johan Jonsson (kont p), Hulta Nyhem, 516 91 DALSJÖFORS  
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post sbfklubben@rabt.se

**TT-LINE**

Patrik Fridlund, Murargatan 2 B, 754 37 UPPSALA  
tel 0706-41 59 26, e-post pan.fridlund@gmail.com  
Jan Svensson, Ronnebygatan 16, 214 38 MALMÖ  
tel 040-23 71 60, e-post lockef101@hotmail.com

**TYNNINGÖ SJÖTRAFIK**

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

**TÄRNTANK**

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

**WALLENIUS**

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

**VIKING LINE**

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

**ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK**

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

**ÖCKERÖ BÅTTRAFIK**

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

**FARTYG UNDER INT-AVTAL**

Anders Leimalm (kont p ), Dalahöjdsvägen 17 A,  
461 55 TROLLHÄTTAN, tel 0520-742 26, 0708-38 92 62  
e-post leimalm@telia.com

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN**

Filip Feurst, Sten Sturegatan 38, 412 52 GÖTEBORG  
tel 0702-91 19 35, e-post ordf@sjosektionen.se

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR**

André Svensson, Jungs väg 63, 392 43 KALMAR  
tel 0733-99 35 39, e-post felax40@hotmail.com

# Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

## Så här beställer du

### Privatperson

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

### Företag

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

Företag \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Avdelning \_\_\_\_\_

Gatuadress \_\_\_\_\_

Postnr \_\_\_\_\_

Ort \_\_\_\_\_

Land \_\_\_\_\_

E-post \_\_\_\_\_

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

## FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

Observera att alla kopplingar mellan förbundsmedlemskapet och arbetslöshetskassan är borta. A-kassorna sköter i fortsättningen själva aviseringen av medlemsavgiften dit. Dock kan du på ansökningsblanketten på nästa sida kryssa i önskemål om inträdesblankett till Ledarnas a-kassa eller AEA.

### 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 för 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 och söka medlemslån. Avgift för närvarande 67 kronor per månad.

### PASSIVT MEDLEMSKAP

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

### STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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





## Sjöbefälsföreningen

Box 12100  
10223 STOCKHOLM  
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

**som:**

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

**Befälskategori:**

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

# Inträdesansökan

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

- Jag önskar ansökningsblankett för inträde i Ledarnas a-kassa
- Jag önskar ansökningsblankett för inträde i AEA – Akademikernas Erkända Arbetslöshetskassa

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Rederi	Befattning

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

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

### SAMTYCKE

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

### Personuppgiftslagen, PUL

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

### VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Autogiro
- Inbetalningskort

Bank (endast vid autogiro)

Clearingnummer      Kontonummer

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnteckning

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

# Noas ark rekonstrueras

Världen får snart en ny ark. Flytetyget byggs just nu i Holland av prima svenskt virke. Det är holländaren Johan Huibers som upprepar guds båtprojekt och nu snickrar ihop en riktig träkoloss på 8 000 kvadrat.

TEXT ARNE SPÅNGBERG FOTO ARK VAN NOACH INFO

**HOLLAND** FEBRUARI 2012

Ombord ska det finnas restaurang och utställningar och aktiviteter ”för alla åldrar”. Invigning blir det i januari.

Tanken på att bygga en ny ark kom till Johan i form av en mardröm för 20 år sedan om att Holland skulle dränkas i vatten. Det resulterade i att han redan nästa dag sökte fakta om Noa och den första arken.

Steg ett blev sedan att bygga en replik i skala 1:2. Över en halv miljon människor kom för att titta på skapelsen. Alla betalade gladeligen en femtiolapp i entréavgift, så projektet visade sig ruva på stora pengar.

Vinsten har plöjts ned i ett fullskaleprojekt i Dordrecht. Johan tagit fasta på

måtten i bibeln som anger att arken ska vara 300 alnar lång, 50 alnar bred och 30 alnar hög, det vill säga 150 x 25 x 15 meter. När det gäller material säger himmelske fadern så här till gubben Noa:

– Bygg dig en ark av goferträ och inred den med olika rum. Bstryk den både invändigt och utvändigt med jordbeck.

## Gofer ej identifierat

Gofeträd anses i dag ha varit ett bibliskt träd som möjligen motsvaras av cypress. Andra menar att gofer är ebenholts, andra slår fast att det är furu. Och så finns de som påstår att gofer är en träbehandlingsmetod och inte ett träslag. Johan har hur som helst inte hittat någon gofer utan byggt arken av furu från Sverige. Han hoppas nu på att båten ska bli en stor attrak-

tion och att många ska komma och titta. Slutmålet med projektet var sedan att segla arken till London under sommaren, lagom till OS. Hemsidan håller alla nyfikna uppdaterade om hur projektet fortskrider: [www.arkvannoach.com](http://www.arkvannoach.com)

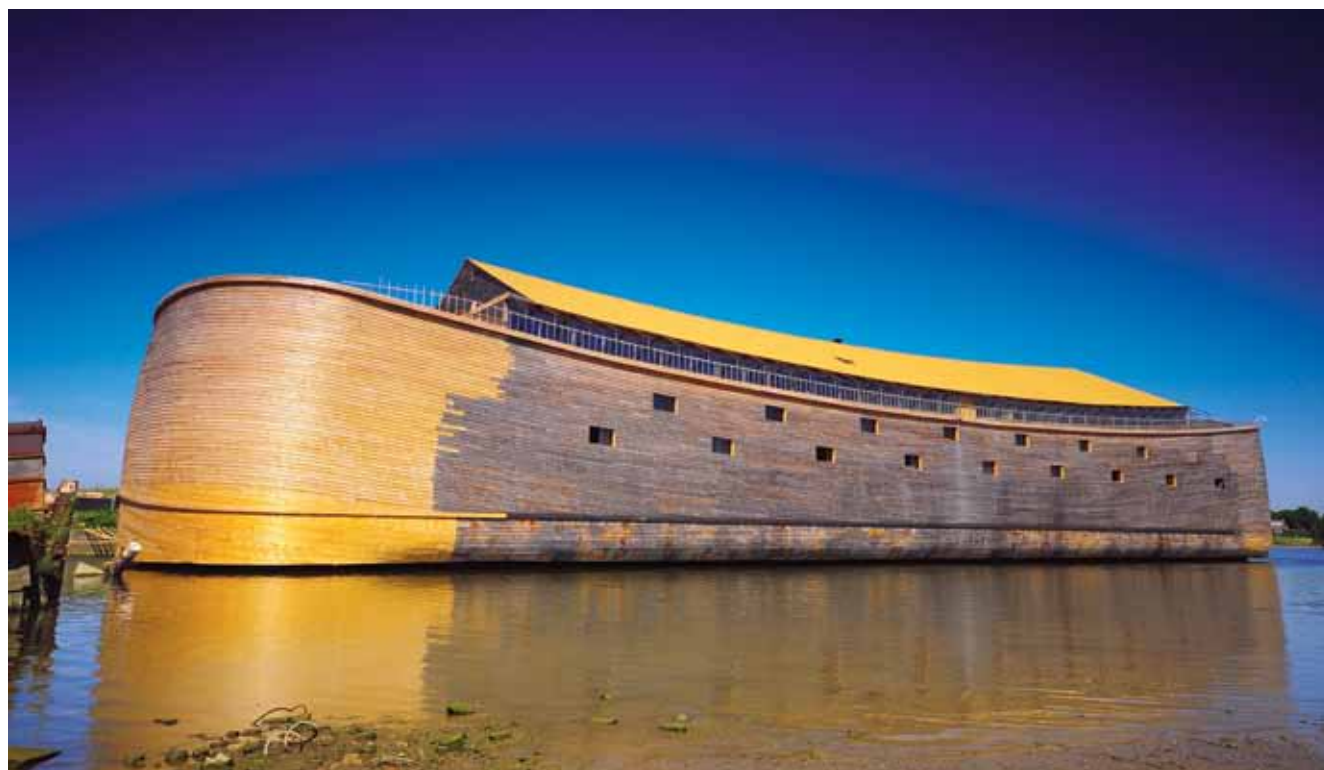
Noas ark berättas det om i första moseboken. Det är gud som tröttnat på det förtappade folket och bestämt sig för att dränka invånarna i en syndafloed. Hedersmannen Noa får i uppdrag att bygga en ark och ta med familjen och jordens alla djurarter ombord och ge sig ut till havs.

Arken strandar senare på turkiska berget Ararat, där djuren och Noa med familj kliver av. Ska man tro Bellmans visa om Noa är det första han gör att ”planera mycket vin”. Ska man tro texten i barnvisan ”trillade han på marken”.

Uppdraget från gud är hur som helst att skapa en ny skötsam mänsklighet.

## Påstås återfunnet

I april 2010 uppgav kinesiska och turkiska upptäcktsresande att de funnit resterna av arken på just berget Ararat. Turkiet lär nu söka världsarvsstatus för träkonstruktionen på berget. **A S**





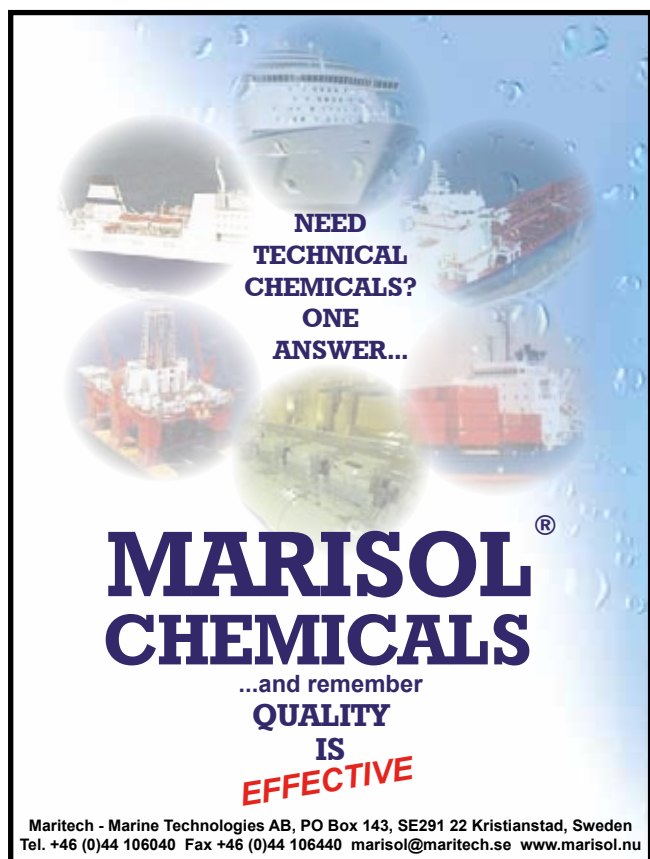
# VILL DU JOBBA HOS OSS?

Under de senaste åren har vi rekryterat ett flertal medarbetare. Vi går en spännande framtid till mötes med många nya projekt och behöver därför förstärka vår organisation ytterligare med följande befattningar:

- PROJEKTLEDARE
- DOCKMÄSTARE

Beskrivning av befattningarna samt övriga vakanta tjänster finner du på vår hemsida





**NEED  
TECHNICAL  
CHEMICALS?  
ONE  
ANSWER...**

**MARISOL<sup>®</sup>  
CHEMICALS**  
...and remember  
**QUALITY  
IS  
EFFECTIVE**

Maritech - Marine Technologies AB, PO Box 143, SE291 22 Kristianstad, Sweden  
Tel. +46 (0)44 106040 Fax +46 (0)44 106440 marisol@maritech.se www.marisol.nu

*Linnéuniversitetet söker*

## Två universitets- adjunkter

i nautiska ämnen, varav en med inriktning mot  
dynamisk positionering

Läs mer om anställningarna på [Lnu.se](http://Lnu.se)

*Välkommen till ett universitet där allt är möjligt!  
Linnéuniversitetet är Sveriges nyaste universitet,  
ett modernt, internationellt universitet i Småland.  
Vi finns i Kalmar och Växjö med 35 000 studenter  
och 2 000 anställda.*

**Linnéuniversitetet** Kalmar  
Växjö



**Nu är det dags att boka Er**

# JULANNONS

**i Sjöbefälen!**

**Kontakta:**

**Gunilla Johansson**

**på tel: 090-71 15 04**

**gunilla.johansson@display-umea.se**

**eller Nina Edlund**

**på tel: 090-71 15 40**

**nina.edlund@display-umea.se**



**DISPLAY**

FÖRSÄLJNINGSFÖRETAGET INOM MEDIA