

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR7 NOVEMBER 2013 ÅRGÅNG 2

**SAN-KONFERENS**  
**med livlig diskussion om "mänskliga faktorn"**

**FRAMTIDEN FÖR FÄRJETRANSPORTER**  
**Oseriösa åkerier drabbar även sjöfarten**

**ZERO EMISSIONS**  
**an important vision for shipping**

**GRÄNSÖVERSKRIDANDE SKYTTELTRAFIK**  
PÅ GENÈVESJÖN



# Förstärk Haverikommissionen!

NOVEMBER

Ett antal av våra medlemmar har tyvärr haft kontakt med Statens haverikommissionens (SHK) avdelning för civil sjöfart genom haveri eller olycka. Fler har av samma anledningar haft kontakt med dåvarande Sjöfartsinspektionens utredningssektion och andra igen med utländska undersökningsmyndigheter.

Men de flesta av våra medlemmar har lyckligtvis sluppit detta.

För de som varit inblandade i ett haveri eller en olycka, är händelsen i sig många gånger väldigt jobbig eller traumatiserande. Att därefter behöva vänta på en offentlig utredning är många gånger ännu värre, att veta med sig att man i "enklare" fall

Redan innan SHK:s sjöfartsavdelning fick utökat undersökningsområde klarade de normalt inte att följa sitt utredningsuppdrag enligt "Förordning (1990:717) om undersökning av olyckor", där det fastslås att SHK (enligt 13 §) ska "slutföra undersökningen snarast möjligt, och om möjligt inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet".

Sjöfartsinspektionen klarade normalt av att utföra även relativt komplicerade undersökningar inom tremånadersgränsen. Då känns det som det minsta man kan kräva är att myndigheten inom ett år ska kunna slutföra både enkla och komplicerade utredningar.

Ifall man undantar de olyckor där något annat lands myndighet höll i utredningen

men då man efter ytterligare ett år ännu inte producerat en slutrapport, undrar vi varför det ska behöva dra ut på tiden, då detta skapar onödigt lidande för berörda och anhöriga.

Det finns fall där rederiet efter en olycka sagt till berörda att: "Du får gå hemma tills SHK är klara med sin utredning, sedan får vi se hur vi gör". Under tiden ska SHK utreda något relativt enkelt – som Sjöfartsinspektionen oftast skulle klarat av på tre månader – i flera år, allt medan berörda befattningshavare lämnas vind för väg.

I dagsläget har SHK 14 pågående utredningar inom civil sjöfart, den äldsta från halvårsskiftet 2011.

Av dessa 14 är det endast tre som tilldelats utredningsledare.

Med nuvarande utredningstakt kommer väl de sju utredningar man påbörjat under året att vara klara 2016 eller 2017.

Hur tänker sig myndigheten eller huvudmännen Försvarsdepartementet att man ska kunna göra ett bra arbete då det ser ut på detta viset?

Om man bortser från den alltför långa handläggningstiden, så har utredningarna de flesta gånger varit väldigt bra och verkligen penetrerat problematiken och felorsakerna, men det är ju också bekant att det vid något eller några få tillfällen har blivit riktig bom, där man totalt förbisett den bakomliggande haveriorsaken.

Många av olyckorna som utreds är viktiga för våra medlemmar – framför allt för de inblandade – men även för övriga medlemmar, där vi många gånger kan se paralleller till de egna fartygen, hamnar eller ankringsområdena. Eller vi kan uppmärksamma att de problem med till exempel helikopterräddning, brand- eller räddningsutrustning som beskrivs även kan gälla i det egna fartyget. I flertalet av rapporterna finns det något vi kan ha nytta av.

Därför känns det oerhört arrogant av myndigheten och huvudmännen Försvarsdepartementet att de inte tilldelar avdelningen för civil sjöfart tillräckliga resurser så att den kan klara av att följa den styrande förordningen.

Vår uppmaning till försvarsminister Karin Enström är därför:

Förstärk Haverikommissionen!

## IFALL MAN UNDANTAR DE OLYCKOR DÄR NÅGOT ANNAT LAND HÖLL I UTREDNINGEN, SÅ HAR INTE HAVERIKOMMISSIONEN KLARAT AV ATT UTREDA OLYCKOR INOM TOLVMÅNADERSGRÄNSEN ENS EN HANDFULL GÅNGER UNDER DE SENASTE 10 ÅREN.

varit inblandad i en brand, kollision eller grundstötning med endast materiella skador.

Långt värre måste väntan vara i de fall då skeppskamrater skadats eller förolyckats.

Tidigare utreddes "mindre allvarliga sjöolyckor" av Sjöfartsinspektionens utredningssektion inom Sjöfartsverket och allvarligare olyckor av Statens haverikommission (SHK). Från 2009, då Sjöfartsinspektionen överfördes till Transportstyrelsen, ska alla sjöolyckor utredas av SHK.

Sjöfartsinspektionens utredningssektion hade som målsättning att rapporterna skulle publiceras inom tre månader, vilket de oftast klarade. Händelse något som förse-nade utredningen – t.ex. en annan olycka med personskador eller dödsfall – kontaktade utredningssektionen de berörda och förklarade varför publiceringen av rapporten skulle komma att dra ut på tiden.

Ändock, dessa tre månader kunde vara oändligt långa för de inblandade.

(som till exempel *Queen of Scandinavia*, *Marina-S* och *Tinto* [DMA, Opklaringsenheten i Danmark] eller *Prospero* [MAIB, Marine Accident Investigation Branch, Storbritannien]), så har inte SHK klarat av att utreda olyckor inom tolv månadersgränsen ens en handfull gånger under de senaste 10 åren, och då har det oftast handlat om båtar istället för fartyg.

En av de olyckor, där man levererade en slutrapport inom ett år, var kollisionen mellan *Gotland* och *Gotlandia II*, och myndigheten ska ha en eloge för detta! Sannolikt var "det stora allmänintresset" en starkt bidragande orsak till att det gick så snabbt, men det visar att även en ganska omfattande olycka kan utredas noggrant inom ett år, det är synd bara att det sker så sällan.

Istället är det snarare regel än undantag att det tar åtminstone två år innan utredningarna publiceras.

Sedan ett par år tillbaka presenterar SHK i och för sig delrapporter inom ett år,

# sjöbefälen Nr 7

- 04 Fackligt  
Föreningsstyrelsen, upptaxerade sjöbefäl m m
- 05 Livlig arbetsmiljökonferens  
Diskussion om den mänskliga faktorn kontra tekniken
- 06 Nya angrepp på Las av arbetsgivarna  
Vill ersätta turordningen med arbetsgivarens godtycke
- 08 Trivsel trots kärvt förhandlingsklimat  
Låg personalomsättning i Styrsöbolaget
- 10 Färjetrafik kan få uppsving  
Men vilda västern inom åkerinäringen spelar tveeggad roll
- 12 Slarv med papper medför böter  
Både certifikat och arbetsordning måste finnas
- 14 Solceller i japanskt fartyg  
Täcker hela energibehovet i hamn
- 15 Piratangrepp har blivit film  
Drama i danskägt fartyg 2009 grund för "Captain Phillips"
- 16 Vision om nollutsläpp från sjöfarten  
Redareföreningen och SSPA i miljösamarbete
- 18 Höga förväntningar på ny norsk regering  
Befälsfacken försiktigt positiva till de första sjöfartsutspelen
- 19 Fyrbenta transportörer på grekiska Hydra  
Uppföljande beskrivning från det krisdrabbade landet
- 20 Sjömansäventyr för 200 år sedan  
Eric Marchander mönstrade ut vid 13 års ålder
- 22 Livlig insjötrafik mellan Frankrike och Schweiz  
Och alljämt finns hjulångare i drift
- 26 Gemenskapen i Slite lever än  
Återseende 20 år efter konkursen "på allmän begäran"

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 2 Utgivningsdag 6 november 2013

**Ansvarig utgivare** Christer Themnér

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

**Layout** Trydells Tryckeri AB

**Adress** Box 12100, 102 23 Stockholm

**Besöksadress** St Eriksgatan 26

**Telefon** 08-598 99 085 vx

**Telefax** 08-651 08 48

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

**Bankgiro** 332-1478

**ISSN** 2001-3604

**Tryck** Trydells Tryckeri AB, Laholm 2013

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

**Framsidesbild** Schweiziska staten äger majoriteten i det rederi som kör daglig pendeltrafik från och till Frankrike. Foto Linda Sundgren.

**TS-kontrollerad upplaga** 8 800 ex

MEMLEM AV

**MANUSSTOPP 2013**

Nr 8 – 26/11

**MANUSSTOPP 2014**

Nr 1 – 28/1 Nr 2 – 4/3 Nr 3 – 8/4 Nr 4 – 20/5

Nr 5 – 19/8 Nr 6 – 23/9 Nr 7 – 21/10 Nr 8 – 25/11





# Sjöfartsstödet ska bibehållas

Sjöbefälsföreningens styrelse sammanträdde den 4–5 september 2013 och behandlade bland annat följande.

- **Sjöfartsstödet ska inte röras.** SBF:s avgående vd Christer Themnér är inkallad som expert i regeringens tonnageskatteutredning. På utredningens inledande sammanträden har sagts att den ska ha en ”bredare” inriktning än bara tonnageskatten. Det betyder dock inte att det nuvarande sjöfartsstödet ska minskas.
- **Ingen alkohol- och drogpolicy.** Resultatlösa förhandlingar har förts med Sarf om en alkohol- och drogpolicy ombord. Bland annat är parterna oeniga om nolltolerans mot alkohol ombord ska innefatta även lättöl och om anställda ska vara skyldiga att ställa upp på topsning.
- **Reviderat ITP-Sjö.** Styrelsen godkände det nya pensionsavtalet, som refererades i SB nr 5. ”Taket” på 7,5 inkomstbasbelopp var nödvändigt att införa för att avtalet inte ska kosta mer än 3 procent av den totala lönesumman.
- **Harmonierade löner i Tallink-Silja.** Efter långa förhandlingar

har SBF fått lönerna för befälhavare och tekniska chefer på Åbolinjen att harmoniera med Helsingforslinjen.

- **Nationellt branschråd.** ”Nationella branschrådet för sjöfartens arbetsmarknad” är ett samarbetsorgan där parterna kan ta upp gemensamma problem. Vid senaste sammanträdet hade bland annat behandlats svenska befäl som jobbat i Norge och fått vänta i flera månader på intyg från det norska trygdesystemet.
- **Samordnad foc-kampanj.** I Sverige finns en kommitté för ITF:s kampanj mot bekvämlighetsflagg (foc). Även i Sverige kan framgångsrika processer göras om obetalda löner, cirka 80 000 dollar har tagits in på detta sätt.
- **Programrådsmöte med spänning.** På sjöfartshögskolorna finns programråd som granskar utbildningen. En styrelseledamot uttryckte tacksamhet mot SBF:s representanter för att dessa lyckats få in en högsämningskurs i sjöingenjörsprogrammet i Göteborg.
- **Utflaggad skärgårdstrafik.** Rapporteras om försök från utlandsflaggade fartyg att ta sig in i skärgårdstrafiken sommartid. Även om försöken hittills i stort sett misslyckats, beslöts att tillsammans med Seko uppmärksamma problemet.

## Upptaxerade sjöbefäl

Cirka 25 svenska sjöbefäl, huvudsakligen anställda i Norwegian Cruise Lines (NCL), har drabbats av höga skattekrav. Befälen anser sig vara anställda i svenska AMPM Yacht Management och att de därmed uppfyller kraven för skattebefrielse, eftersom de jobbar utomlands minst 183 dagar om året. Skatteverket hävdar däremot att detta är en ”skenanställning”, och att den verkliga anställningen ligger i företaget utanför EU/EES.

Totalt är det 80–90 sjöfartsanställda som specialgranskats av Skatteverket, av vilka alltså en knapp tredjedel redan drabbats av saftiga skattekrav.

Flera av dem är medlemmar i SBF, vars före vd Christer Themnér säger att många av de drabbade borde kunna ha framgång i en process mot Skatteverket.

– När det gäller till exempel NCL, så tycker jag att de har ett korrekt uppdragsgivaravtal med AMPM Yacht Management, säger Themnér. De som jobbar där borde därmed ha rätt till skattebefrielse enligt IT-avtalet.

Skatteverket påstås dessutom ha hanterat ärendet illa. Det säger Sören Brekell, advokat som företräder sjöbefälen.

– Normalt får man vid upptaxeringsbeslut ett datum då pengarna ska vara inne plus att man får en chans att söka anstånd. Men här har man haft en betalningsdag och sedan använt så kallad snabbrestföring, vilket innebär att ärendet går direkt till Kronofogden, säger Brekell till Sjöfartstidningen.

Skatteverkets anklagelse om ”skenanställningar” skapar över huvud taget en rättsosäkerhet, anser SBF:s vd Martin Lindeblad.

– Om en anställd har ett anställningsavtal som ser korrekt ut, hur ska han kunna gissa att det av en myndighet kan förklaras ogiltigt och inte rättsligt bindande? undrar Lindeblad.



## Klubbrepresentanter träffades

1–2 oktober höll SBF en konferens för klubbordföranden och kontaktpersoner. Deltagarna fick bland annat dela varandras erfarenheter av arbetsförhållanden och förhandlingsklimat i de olika rederierna. Samgåendet mellan de gamla fackklubbarna är i det närmaste genomfört.

## Konfliktvarsel i skärgårdstrafik

Vid pressläggningen av detta nummer (29/10) hade både Almega och Seko lagt konfliktvarsel för stora delar av skärgårdstrafiken, som skulle ha trätt i kraft den 4 november. I skrivande stund vet vi därmed inte alls om konflikten utlösts, om den skjutits upp efter vädjan av medlare eller om den avblåsts. För aktuell information se SBF:s hemsida [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)!

# Människa-teknik diskussion på San-konferens

Är det människan eller tekniken som oftast fallerar vid olyckor ombord? Den frågan väckte livlig diskussion på den årliga konferensen med Sjöfartens arbetsmiljönämnd (San). *TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN*

**GÖTEBORG** OKTOBER 2013

Joakim Enström från The Swedish Club fick mothugg från publiken, när han presenterade statistik som tydde på att den mänskliga faktorn var en vanligare olycksorsak ombord än tekniska fel. Olle Bråfelt från ICC, som samlar incidentrapporter från sjöfarten, sa att påståendet inte stämde med hans erfarenhet.

– Där gäller det mest tekniska brister, sa han.

Replikväxlingen startade en ovanligt livlig diskussion. En representant för försvaret trodde att mörkertalet är större för incidenter som beror på den mänskliga faktorn. Därför trodde han att The Swedish Clubs statistik var riktig och påpekade att det är likadant inom flyget. Olle Bråfelt blev inte svaret skyldig:

– Det beror på att flygplan oftast fungerar som det är tänkt, sa han. Det gör inte fartyg!

Cecilia Österman, numera lektor på Sjöfartshögskolan i Kalmar, frågade Joakim Enström vilka krav de ställer på försäkringstagarna, som tillika är "medlemmar".



Annelie Rusth-Jensen, årets San-pristagare.

– Med tanke på hur många undermåliga fartyg som finns på haven: Händer det att ni utesluter medlemmar? undrade hon.

– Vi kräver bland annat att fartygen ska stå på hamnstatskontrollens vita lista och att de ska vara klassificerade inom lacs, svarade Enström.

Att döma av publikorlet imponerade denna replik inte på alla åhörare. Sista ordet lär inte vara sagt!

## Dramatiskt vittnesmål

Tidigare under dagen hade journalistveteranen Jan Mosander hållit ett dramatiskt anförande. Han och hans hustru var

med som passagerare i *Costa Concordia* vid haveriet utanför Giglio i Italien i januari 2012. Bland annat berättade han om den bristfälliga informationen till passagerarna. Besättningen verkade inte veta ett dugg mer.

– Både i utrop och muntliga yttranden från besättningsmedlemmar hette det att "allt är under kontroll", och vi uppmanades att återvända till hytterna, sa han.

Mosander, som hade varit med om grundstötningar förr, trodde inte ett dugg på att allt var under kontroll. Det gjorde knappast någon annan passagerare heller.

Han såg klara systemfel i rederiet, och även om skarp kritik kan riktas mot kaptenen så var han kritisk mot tendensen att göra denne till ensam syndabock.

– Men jag är imponerad av de som hanterade livbåtarna, de agerade professionellt, sa Mosander.

Efterföljande talare Eric Wahren från Safety Management System AB instämde i kritiken av "syndabockssyndromet" och att en viktig grundprincip efter en olycka är att söka efter systemfel.

– Att våga ifrågasätta en högre chef är oerhört viktigt, påpekade Wahren också.

Årets San-pris delades ut till Annelie Rusth-Jensen som miljöansvarig i Transatlantic, numera i Viking Supply Ships. Hon hade genom enkla åtgärder genomfört stora förbättringar i rederiet. Bland annat hade användningen av kemikalier minskat avsevärt. **BL**

**SCANCOOL**  
SCANDINAVIAN COOLER AB

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

Oxelgrevvägen 34, S-152 42 SÖDERTÄLJE, Sverige • Tel: 08-550 858 80  
Fax: 08-550 809 71 • E-mail: info@scancool.se • www.scancool.se

# Kritiken mot Las ett arbetsgivarintresse

Från arbetsgivarhåll kommer med jämna mellanrum angrepp på lagen om anställningskydd (Las). Det senaste i raden har kommit från chefsjuristen i Teknikföretagen – den tyngsta medlemsorganisationen i Svenskt Näringsliv (SN). Han har nyligen gjort ett utspel där han påstår att "Las har spelat ut sin roll". Om man påstår detta är man antingen okunnig – vilket Teknikföretagens chefsjurist inte borde vara – eller så är man ute efter att på ett demagogiskt sätt företräda ett krasst arbetsgivarintresse. För att inga missförstånd ska råda: Chefsjuristens utspel är naturligtvis inget annat än Teknikföretagens uppfattning. TEXT STIG GUSTAFSSON

**STOCKHOLM** OKTOBER 2013

Varför skulle då Las ha spelat ut sin roll? Jo, det har blivit en kostnadsfråga för arbetsgivaren – "problemet med Las är att du inte kan veta hur stor kostnaden blir för en uppsägning". Chefsjuristens önskemodell är vad han kallar "single-contract"-modellen. Med det menar han en modell, där det bara finns ett anställningskontrakt träffat mellan en arbetsgivare och en arbetstagar som antingen löper tillsvidare eller på viss tid. Inga kollektivavtal. Båda parter kan säga upp kontraktet, och uppsägningen ska inte kunna prövas i domstol.

Därmed skulle vi vara tillbaka i 1800-talet. På den tiden hade man denna köprättsliga syn på anställningsavtalet där man betraktade arbetstagar – säljaren som sålde sin arbetskraft – och arbetsgivaren – köparen – som jämställda parter i ett avtalsförhållande. Det är en syn som man redan i början av 1900-talet började göra upp med.

## Fri uppsägningsrätt

Det var länge sedan man upplevde en så oförblommerat partisk och enkelspårig syn på anställningsförhållandet. Teknik-

företagens förslag skulle betyda ett återinförande av arbetsgivarens fria uppsägningsrätt och återupplivande av gamla § 32 i Svenska arbetsgivareföreningens (Saf) stadgar om att arbetsgivaren har rätt att "fritt anta och avskeda arbetare". Fram till 1974 innebar denna ordning att § 32 betraktades som gällande rätt – även av Arbetsdomstolen (AD). AD konstaterade i en dom så sent som 1967 att "det är en allmänt vedertagen rättsgrundsats" att arbetsgivaren har en fri uppsägningsrätt. Detta trots att huvudavtalen både på tjänstemannasidan och LO-sidan sedan 1964 hade en bestämmelse om att det krävdes saklig grund för uppsägning. Visserligen kunde en uppsagd arbetstagar med åberopande av avtalet aldrig få tillbaka jobbet utan bara ett mindre skadestånd.

## "Kompetens" ett subjektivt kriterium

Vad man från arbetsgivarhåll främst kritiserar i Las är turordningsreglerna. SN anser att turordning ska grundas enbart på kompetens och skicklighet. Vem som är mest kompetent och skickligast ska avgöras av arbetsgivaren. Men utan turordningsregler, där objektiva kriterier som anställningstid måste finnas med i be-

dömningen, är vi tillbaka i arbetsgivarens godtycke och i praktiken en fri uppsägningsrätt för arbetsgivaren. Därför är turordningsregler centrala i Las. Utspellet från Teknikföretagen ska även ses mot bakgrund av att förhandlingar mellan SN och PTK om förändringar i turordningsreglerna efter något års uppehåll nyligen har återupptagits.

## Få personalchefer ser problemet

En myt som sprids av SN är att turordningsbestämmelserna i Las är en stupstocksregel och att facken i förhandlingar inte är villiga att ta hänsyn till arbetsgivarens intresse av att i en uppsägningssituation behålla kvalificerad personal. Men SN har inte ens sina egna medlemmar med sig i den uppfattningen. En undersökning om Las bland personalchefer vid 100 företag visade exempelvis att åtta av tio tycker att det är en fördel att facket deltar i uppsägningsförhandlingar.

De undersökta företagen hade tillsammans 71 000 anställda. Totalt hade 11 000 personer sagts upp vid de 100 företagen under en treårsperiod. Företagen hade utnyttjat lagens möjligheter till avsteg från principen sist i först ut i 45 procent av samtliga fall och för hela 76 procent av tjänstemännen. Förhandlingar hade slutat i oenighet bara i 14 fall. Detta visar att lagen fungerar och att facket tar sin del av ansvaret för att företagen ska fungera. Men det krävs en stark lag som grund – en lag som förhindrar godtycke och innebär rättssäkerhet.

De som påstår att Las inte fungerar har bevisbördan. Svepande formuleringar om en orättfärdig och icke fungerande lagstiftning håller inte inför verkligheten. **S G**

**ANVÄND DIN  
YTTRANDEFRIHET**

AMNESTY  
INTERNATIONAL 

# Plans for Zero Emissions

With the projectplatform Zero Vision Tool the Swedish shipping industry strives to adjust to future requirements for environment and safety. New techniques for LNG, methanol and scrubbers will at first be tested. Among other things *Stena Germanica* will operate main engines with methanol, as the first ship in the world.

More stringent requirements on sulphur emissions 2015 and 2025. Future requirements regarding nitrogen oxides,  $\text{NO}_x$ , and particles. And from 2050 the realization of EU:s Zero Vision about shipping without negative influence on the environment and without accidents.

– We came to the conclusion that with the challenges we have before us we cannot do this ourselves. We need help, says Carl Carlsson, environmentally responsible at The Swedish Shipowners' Association.

The Association contacted SSPA, an international consulting company with offices in Sweden, and together they formed Zero Vision Tool, ZVT. Here the industry gather in groups around projects, for example LNG, methanol and scrubbers. The groups test new technology on board and around ships.

## Many challenges

When a group bumps into difficulties, it can be about regulations that must be changed, the group brings the question to a reference group, where representatives from different authorities gather with The Shipowners Association, Ports of Sweden and SSPA. This reference group meet four

times a year and work to solve the problems.

– It is important that the suggestions to solutions are joint, and not a lobbying tool for a single part, and that all the participants share the produced knowledge, says Helén Jansson, Communications Director at SSPA and project leader of ZVT.

Since the industry groups cooperate with representatives in other countries there is a possibility to get a grant from EU via TEN-T, Trans-European Transport Network. The projects LNG, methanol and scrubbers have received positive answers in advance from TEN-T.

Altogether they can get 40 million euros as co-financing. The total investment is on 112 million euros and therefore the industry pays a lot on its own.

When it comes to scrubbers the great challenge, besides the economy, is to reduce emissions of sulphur,  $\text{NO}_x$  and particles simultaneously. Catalysts can not be combined with scrubbers. A totally new technology is required.

With LNG the emission of sulphur disappear, and the emission of  $\text{NO}_x$  is reduced substantially. In the project four newly built ships and a converted one will run with LNG with a new technology.

Furthermore the infrastructure, inclusive bunkering, will be developed.

– We try to answer the question about the hen and the egg, says Carl Carlsson.

## New methods in the future

The Zero Vision also includes emission of carbon dioxide, and since LNG is fossil this is no final solution. Both methane, the dominating substance of LNG, and methanol can be produced out of biological material, but there is not a sufficient quantity for the great needs.

Far away in the future however methanol can be produced with electrolysis in places where there is cheap sun energy. Raw material is water and carbon dioxide from industrial emissions or from the air.

Therefore Stena Rederi AB now invests to run a ferry, *Stena Germanica*, that goes between Gothenburg and Kiel, with methanol. The shipping company has earlier tested to transform methanol to dimethyl ether, DME, on board and to run auxiliary machinery on this gas. In the new project they will inject methanol directly into a main engine from Wärtsilä. This requires a new fuel system and a change of the injectors. These will be able to inject both methanol and diesel, since an additive of diesel to ignite the methanol is needed.

– A visit between three weeks and a month on a shipyard is necessary, says Per Stefenson, project leader for alternative fuels at Stena Rederi.

Two ballast water tanks will also be rebuilt to fuel tanks according to the requirements for methanol.

## A new cistern is needed

As well as for LNG there is no expanded infrastructure for methanol. Therefore Stena Oil is building a cistern for methanol in the port of Gothenburg. The intention is that *Stena Germanica* will be fueled via a bunker. The project has received money from TEN-T to adjust a bunker to methanol.

– We hope to convert more ferries further on. We take one by one. We must be able to walk before we can run, but we have already crept, says Per Stefenson.



*Stena Germanica* is planned to be run with methanol for her main engines

This is a translation of the article on page 16.



# Trivsel i Styrso trots besvärlig motpart

Det är låg personalomsättning i Styrsobolaget, som kör i Göteborgs södra skärgård. Folk trivs i rederiet. Men ändå är det ofta som det skär sig i förhandlingarna med motparten Almega.

– Ibland känns det som om det vore lika bra att konfliktvarsla på en gång, säger SBF:s klubbordförande Bengt Gollungberg. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

**GÖTEBORG** OKTOBER 2013

Arbetsgivarförhållandena är komplicerade för de ombordanställda i Styrsobolaget, som kör båtarna i Göteborgs södra skärgård och i den centrala älvtrafiken. Bolaget var ursprungligen kommunalt men såldes till en privatperson. Denne sålde för cirka 10 år sedan vidare till multinationella Veolia, som kör trafiken efter en upphandling från regionala Västrafik. Men eftersom det är denna myndighet som lägger ut trafiken, som också i stor utsträckning är skattefinansierad, räknas de som offentliganställda, och förhandlingsmotparten är Almega.

Det har inte alltid varit så lätthanterliga

relationer. Senast nu i våras varslade Almega om lockout på arbetsfria dagar, ett varsel som SBF ifrågasatte om det var lagligt. Så småningom tecknades utan konflikt ett avtal som Bengt inte sticker under stol med att han inte är riktigt nöjd med.

– Vi fick något mindre än industrimärket. Även om det handlar om väldigt lite pengar är det en viktig princip sak att vi inte ska få mindre än andra.

## Anpassad för milda vintrar

SBF besöker Bengt när han är befälhavare ombord i *Rivö*, som den här lite gråa men milda höstdagen ersätter *Valö* i skytteltrafiken mellan Saltholmen på fast-

landet och Vrångö i yttre skärgårdsbandet. Några mellanbryggor anlöps också, bland annat Donsö. Havet är lugnt, men fritidsbåtssäsongen är definitivt över. *Rivö* är en snabbåt som avverkar sträckan på cirka en halvtimme.

– Men när de här båtarna köptes, hade det varit flera väldigt milda vintrar, berättar Bengt. De senaste vintrarna var det mycket mer is än vad de klarar av. Då får vi köra med de äldre och större båtarna, men de går långsammare.

Någon servering finns inte ombord, så de är bara tre anställda. Förutom Bengt är det styrman Arne Torstensson och däcksmän Per-Arne Westlund.

Veolia har fått kontrakt på trafiken ända till 2024. Ett av Västrafiks viktigaste krav gällde miljöanpassning. Det har resulterat i nya maskiner med bättre avgasrening, lägre bränsleförbrukning och renare bränsle som miljödiesel. Bolaget har också infört "Blue-Flow", ett bränslemätningssystem som direkt kan avläsas på kontoret.

– Så de kan ringa oss direkt från land och säga att vi får lätta på gasen för att minska bränsleförbrukningen, berättar Bengt. Systemet har sparat uppemot 30



Bengt Gollungberg, befälhavare och klubbordförande.



Per-Arne Westlund, däcksmän.



Arne Torstensson, styrman.



procent bränsle. Och vi hinner ändå med turlistorna.

Det finns 4 500 fastboende i Göteborgs skärgård. I den södra delen finns ingen reguljär bilfärjetrafik. Den som behöver få bilen fraktad till eller från en skärgårdsö måste beställa färjetransport.

### Går nästan jämt

Båtarna går året runt, fast med något reducerad turtäthet på vintern. Sommartid är det i gengäld viktigt att ha reservbåtar i beredskap, eftersom ordinarie tur lätt blir fullbelagd. Det gäller förstas särskilt sådana somrar som den senaste, då många vill ut och bada, framför allt på Vrångö. Båtarna går också nästan dygnet runt, det är bara några få timmar mitt i natten som de ligger still. Därför är de fyra besättningar på *Valö*. De jobbar inte direkt i avlösningssystem, de kallar det snarare för skift, där en dag är uppdelad på två skift. I snitt jobbar var och en av de ombordanställda 13 dagar i månaden med 10,5 timmars arbetsdag.

Det är ingen överdrift att påstå att båtarna går "i ur och skur". När skärgårdshavet stormar som värst, måste de avstå från att anlöpa vissa bryggor av säkerhetsskäl. Vid sådana tillfällen är det också närmast omöjligt för passagerare att gå av eller på. Bengt och Arne erinrar sig en enda gång som all skärgårdstrafik ställdes in under några timmar. Det var vid stormen "Gudrun" 2005.

Det finns inga hytter ombord, men de som har svårt att åka hem efter ett skift har övernattningsmöjligheter i land. Någon fri kost har de inte utan får själva laga mat i pentryt ombord. Underhåll och bunkring sköter de själva, fast i mer komplicerade ärenden kan de förstås anlita tekniker i land.

I Bengts fall ska det nog vara väldigt komplicerat i så fall. Han beskriver sig själv som "lidelsefullt maskinintresserad" och berättar lyriskt om flera gamla fallfärdiga bilar som han köpt, fixat till och sedan sålt vidare. I 10 års tid gjorde han faktiskt en paus från båtstyrandet, när han hade en egen bildemonteringsfirma.

### Började som däcksmän

En del av Styröbolagets befäl är sjökaptenener som tröttnat på uteseglirlivet. Till dem hör dock inte Bengt och Arne.

– Klart att det har funnits en längtan, men omständigheter i livet gjorde att jag inte kom ut, säger Bengt.

I stället var han ute med fadern, som



Skytteltrafiken mellan Saltholmen och Vrångö går under drygt 20 av dygnets timmar.

hade egna båtar med fisketurer och sällskapstrafik. Så småningom jobbade han som däcksmän i två år, innan han läste in erforderlig behörighet.

Arne var fiskare i några år, innan han fick fast anställning som däcksmän i Styröbolaget. När det började talas om snabbåtar för sju år sedan väcktes intresset att köra till liv, och han läste in behörigheten. Fyra år senare kom *Valö* och *Rivö*.

Bengt är klubbordförande för de 42 befälen i Styröbolaget. Han tycker det är ett bra engagemang från medlemmarna, och det har inte varit så stora problem med den lokala motparten.

– En tidigare vd begrep sig inte riktigt på sjöfart, hade svårt med vederlag och sådant och jämförde oss i stort sett med busschaufförer, berättar han. Men hon fick

sluta. Vår nuvarande vd har en nautisk bakgrund, så han vet vad det handlar om och sköter bolaget förträffligt både företags- och personalmässigt.

Ett kvarstående problem med den centrala motparten Almega är deras krav på individuell lönesättning. När avtalet tecknades i våras gick SBF med på att bilda en gemensam arbetsgrupp för att utreda frågan. Problemet är bara att motståndet är massivt bland SBF:s medlemmar.

Bengt sitter med i arbetsgruppen, som sammanträtt ett par gånger.

– Att arbetsgivarna så gärna vill ha individuella löner måste bero på att de tror de kan tjäna på det, säger han. Men när de lagt fram förslag på kriterier för lönesättningen, så tycker jag det bara är sådant som vi redan gör! **BL**

# UPPSVING VÄNTAS FÖR FÄRJETRAFIK

Färjetrafiken är av stor vikt för åkerinäringen. Genom färjor upprätthålls konkurrens med avgiftsbelagda landburna överfarter. Men åkeriernas lägre kostnader på grund av flitigt utnyttjande av lågavlönade öststatsförare kan innebära att färjorna prismässigt på sikt får svårt att konkurrera med de fasta förbindelserna. Ett danskt rederi har nyligen fått upphöra med sin trafik på grund av utlandskörda transporter valde bort färja som alternativ.

– Men det finns även trender som på sikt kan gynna färjetrafiken, menar forskaren Carl-Magnus Carlsson.

TEXT JOHAN ERICHS, MERAMEDIA

**MALMÖ** OKTOBER 2013

Färjeförbindelser ger en rad fördelar för åkerier och förare som vilotid, framkomlighet, socialt umgänge och avkoppling. EU har också i direktiv upprepat vikten av att behålla och till viss del stimulera färjetrafiken, inte minst av miljöskäl. Men i en starkt konkurrens- och kostnadsjagande bransch som dagens åkerinäring kan



– Vi behöver färjenäringen för att kunna välja och värdera utifrån olika transportslag, klargör Magnus Gunnarsson, regionchef Syd i Sveriges Åkeriföretag.

färjorna ändå få svårt att överleva endast utifrån prisargumentet.

– Det finns idag ett mer eller mindre obegränsat utbud av billiga transportlösningar, vilket kan innebära att den totala kostnaden kan hållas nere även om ett dyrare överfartsalternativ används. Upphandlaren och slutkunden är ointresserad av delkostnaderna i uppdraget utan fokuserar bara på totalkostnaden. Men både kostnads- och riskmoment vägs normalt in som avgörande förutsättningar vid beställningen och rent generellt och historiskt har färjetrafiken en nackdel eftersom den av väderskäl och driftskäl kan ha svårt att alltid garantera trafiken, menar Carl-Magnus Carlsson, ansvarig för Malmö högskolas utbildningsprogram Transport Management och ledamot i styrelsen för European Network of Logistics Competence Centers.

## Ändrad lagersyn

Under en period har transportköparna haft hårt fokus på tidsoptimerade leveranser med "just in time"-krav och lagret-på-vägen-tänkande. Men detta synsätt håller enligt Carl-Magnus Carlsson på att överges. Producenter och slutkunder har i regel minimalt intresse av hur godset dem emellan transporteras. Däremot är det av största vikt att varorna kommer

fram oskadade och på utlovad tid.

– På grund av ökad trängsel och risker för trafikstörningar är det många aktörer som börjat gå tillbaka till att ha buffertlager och mellanlager. Lagerhanteringen ökar och kommer i framtiden att växa utifrån att det blir allt viktigare att tillförlitligt kunna kontrollera hela logistikkedjan för att säkerställa önskad leverans till slutkund, förklarar Carl-Magnus Carlsson.

Kattegattruten, Århus-Kalundborg, tvingades i oktober stänga till följd av bristande lönsamhet. Som orsak pekar rederiet Förde Reederei Seetouristik (FRS) med säte i Flensburg bland annat på att det inte längre prismässigt kan konkurrera med den fasta förbindelsen Storebæltsbroen, eftersom åkeriernas lägre kostnader på grund av flitigt utnyttjande av lågavlönade öststatsförare i förlängningen innebär en lägre totalkostnad. Detta gör att färjorna inte kan konkurrera med de ofta dyrare men trafikmässigt säkrare fasta förbindelserna.

Det finns risk att fler rederier hamnar i samma situation.

– Både från marknadsmässig konkurrenssynpunkt och från statsmakterna och



Fler lagringsmöjligheter skapar utrymme för bättre planerade transporter, vilket borde gynna färjetrafiken, menar Carl-Magnus Carlsson, forskare inom Transport Management.



EU finns en bestämd inställning att sjöfart och järnväg ska uppmontras. Därför är det viktigt att ge sjöfarten möjligheter att utvecklas, inte minst genom att försöka slå vakt om den sjöfart som finns idag.

### Miljövinst

I takt med att landbaserade leder övertrafikeras så ökar intresset av fler och konkurrerande förbindelser.

– Trafikintensiteten styr, och på sikt kan det finnas en god potential för färjetrafiken att både överleva och utvecklas. När kraven om tidsoptimerade transporter bleknar kan detta ge ett uppsving för färjetrafiken som ger förutsättningar för bättre godstransporter utifrån miljö- och kapacitetsutnyttjande. Då minskar efterfrågan av så kallade oplanerade expressleveranser. Men färjenäringen måste då hålla ett så pass konkurrenskraftigt pris så att den kompenserar eventuella tidsförluster och merlönkostnader, menar Carl-Magnus Carlsson.

### Kommande skatt

Slutkunden kommer till skillnad mot idag sannolikt i framtiden ställa större krav både på tillverkning och på transport av de produkter den beställer.

– Kontrollen kommer att öka, och det talas allt mer om att i bred omfattning transportmärka produkter exempelvis med gradering av miljöhänsyn, arbetsmiljö med mera. Då måste transportköparen tänka sig för när transporten upphandlas, och då kan färjenäringen få en fördel genom den omstrukturering av miljöhänsyn som sker inom branschen. Problemet med en omställning som i det aktuella fallet, skärpta utsläppskrav, är att en sådan omställning tar tid och kostar initialt även om den på sikt kan ge konkurrensfördelar.

En annan aspekt som kan påverka är nya skatter och pålagor på åkerinäringen.

– En kilometerskatt diskuteras, och det dröjer nog inte alltför länge innan riksdagen beslutar om en sådan. En sådan pålaga skulle också kunna gynna färjetrafiken, avslutar Carl-Magnus Carlsson.

### Trafiken ökar

Magnus Gunnarsson är regionchef Syd i Sveriges Åkeriföretag. Även han ser ljus på framtiden för färjetrafiken, den internationella delen.

– Prognoser talar för att godstransporter i Europa kommer att öka med tre procent per år i både ett kort och ett längre pers-

pektiv. Vår verksamhet blir dessutom mer internationell. Det är inget snack om saken om att åkerinäringen behöver färjetransporterna även i framtiden, behovet kommer definitivt snarare att öka än att minska, menar Magnus Gunnarsson.

Färjetrafiken och den möjlighet till kontroll av fordon, ombord och på kaj, som den öppnar lyfts fram av Magnus Gunnarsson som ett område myndigheterna enligt honom borde bevaka bättre för att få bort aktörer som driver verksamhet i strid med lagen.

– Färjorna ger en ypperlig möjlighet för myndigheterna till ökad kontroll av fordon och förare. En större kontrollinsats skulle gynna vår inhemska näring och skapa en mer sund konkurrenssituation än den vi upplever idag med en växande grupp underbetalda utlandsförare som agerar brottsligt eller på gränsen till brottsligt i en rad olika avseenden.

För åkerierna är det även från kostnadsynpunkt nödvändigt med färjetrafik.

– Ska vi fortsätta att utveckla vårt samhälle så är det viktigt att det finns en marknad med en sund konkurrenssituation, och där spelar färjorna en viktig roll för den internationella delen av vår verksamhet, avslutar Magnus Gunnarsson. **JE**



# Böter för missad besiktning

Befälhavaren missade en mellanliggande besiktning.  
Därför fälls han för brott mot lagen om fartygssäkerhet.

TEXT PER TURESSON

**NYNÄSHAMN** MARS 2013

För ett halvår sedan inspekterade Kustbevakningen bogserbåten *Örjan* i Nynäshamn. Det fanns ett fartcertifikat utfärdat i maj 2009 som gällde till maj 2014 – på villkor att en mellanliggande besiktning gjordes mellan maj 2011 och maj 2012.

Men någon sådan hade inte utförts, och saken gick till åtal.

## **Inte Transportstyrelsens ansvar**

Befälhavaren menar att han handlat i god tro. I augusti 2011 byttes nämligen Örjans motor ut mot en starkare, och det bytet inspekterades sedan av Transportstyrelsen

utan anmärkning. Då trodde befälhavaren att det var Transportstyrelsens sak att se till att den mellanliggande besiktningen gjordes samtidigt.

Men någon sådan besiktning skedde inte då och, påpekar tingsrätten, "det ankommer inte på Transportstyrelsen att söra för att en sådan besiktning genomförs, utan det ansvaret ligger på befälhavaren".

Därför döms han att betala 30 dagsböter för brott mot fartygssäkerhetslagen.

Domen har överklagats. **P T**

# Minsta vilotid ska anslås

Det fanns ingen arbetsordning ombord. Därför döms befälhavaren till böter. TEXT PER TURESSON

**UPPSALA** MAJ 2011

I maj 2011 inspekterade Kustbevakningen passagerarbåten *Kung Carl Gustaf* när den lagt till i Uppsala. Man noterade då, att det

saknades en arbetsordning med sjömännens tjänsteschema och deras minsta vilotid.

Den bristen ledde till åtal, och nu har tingsrätten dömt befälhavaren för brott mot lagen om vilotid för sjömän. Påföljden är 2 500 kronor i penningböter, vilket är ett mildare straff än dagsböter. Domen har vunnit laga kraft.

## **Anmärkning ledde inte till åtgärd**

Befälhavaren medger att arbetsordning-

en saknades. Men han nekar till brott. Någon sådan behövdes inte, enligt honom, eftersom fartyget var i drift högst 40 timmar i veckan, och varje sjöman bara arbetade som mest 10 timmar per vecka.

Åtalet gäller bara vad som hände 2011. Men det låg befälhavaren i fatet, att samma brist uppdagades redan när Kustbevakningen inspekterade fartyget knappt ett år tidigare – utan att något gjordes åt saken. **P T**

# Yrkesfartyg eller flytande verktygslåda?

Fartyget hade så stora brister att det inte kunde godkännas som arbetsfartyg. Därför registrerades det som fritidsfartyg – men användes ändå yrkesmässigt. Nu har ägaren och hans son dömts för brott mot fartygssäkerhetslagen. TEXT PER TURESSON

**GÖTEBORG** SEPTEMBER 2013

*Sjöhästen af Ellös* byggdes 1918. Längden är 18 meter och storleken 34 gt. 2006 köptes *Sjöhästen* av sin nuvarande ägare och användes när man byggde bland annat bryggor i Bohuslän.

2009 fick fartyget nyttjandeförbud, eftersom det använts kommersiellt trots att både fartcertifikat och fribordscertifikat saknades.

Ägaren insåg då, att det blev alltför dyrt att avhjälpa en rad brister för att få *Sjöhästen* godkänd som arbetsfartyg. Bland

annat måste maskinrummet byggas om samt livräddnings- och brandutrustning åtgärdas.

## **Fritidsmotorskepp**

För att komma runt kraven på certifikat, och därmed nyttjandeförbudet, valde han att året därpå registrera *Sjöhästen* som fritidsmotorskepp. Likafullt fortsatte han och sonen att använda *Sjöhästen* för att transportera material, verktyg och personal till byggen i skärgården. Som "en flytande verktygslåda", säger han själv i förhör.

Fortsättning på sidan 14 ➤

## TILL DIG SOM ARBETAR TILL SJÖSS OCH GILLAR ATT FOTOGRAFERA

Du vet väl att Fototävlingen för sjöfolk 2013 pågår hela året? Som aktivt seglande sjöman är du varmt välkommen att skicka in dina tävlingsbidrag (max tio st.) senast 31 december i år.

De enda kraven är att bilderna håller tryckkvalitet och skildrar den maritima miljön – ombord eller i hamn men gärna i arbetet. Från den svenska deltävlingen går de 15 bästa bidragen vidare till nordisk final, där riktigt fina priser utlovas.

Läs mer om tävlingen och vart du sänder dina bilder på vår webbplats [www.seatime.se](http://www.seatime.se)



Foto: Jörgen Språng – Fototävlingen för sjöfolk 2012

# SJÖMANSSERVICE FÖR DIG

## UTBILDNING INFÖR EXAMINERING PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

# KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB AV INCERT GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRA

### Praktisk kylteknik

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

### Praktisk kylteknik för maskinbefäl

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

**Kurs & Tider**      **År**  
Praktisk kylteknik      2013

**Vecka**  
48

### Nyexaminering

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

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

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

**Kurs & Tider**      **År**  
Nyexaminering      2013  
Kategori 1

### Omexaminering

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

**Kurs & Tider**      **År**      **Vecka**  
Omexaminering      2013      49  
Kategori 1

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

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

**Vecka**  
49

# Garanterat miljövänlig land-el

Det japanska bilfartyget *Emerald Ace* har över 1 000 kvadratmeter solceller ombord, större yta än något annat fartyg i världen. De ger så mycket el att hjälpmaskinerna inte behövs vid kaj.

TEXT AGNETA OLOFSSON  
ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

MALMÖ MAJ 2013

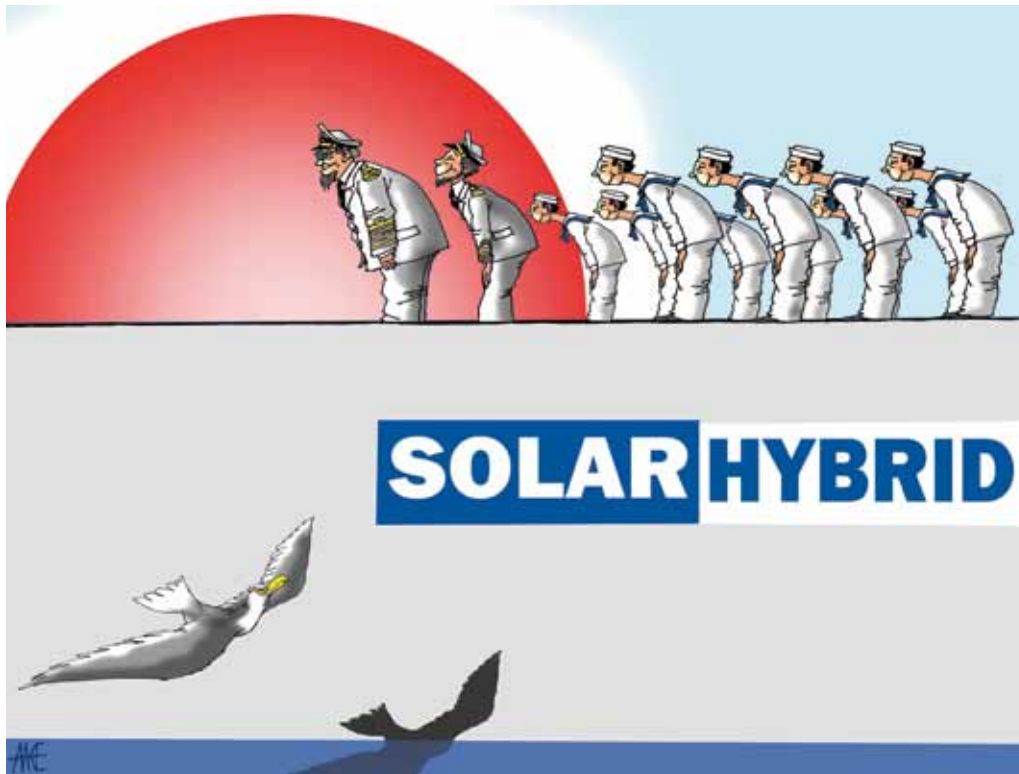
Bilfartyg har stora väderdäck som inte används, därför passar det bra att lägga stora ytor med solceller på dem. Så har det japanska rederiet Mitsui OSK Lines gjort på sitt fartyg *Emerald Ace*.

Solpanelerna täcker en yta om 1 079 kvadratmeter och är extra motståndskraftiga mot sol och vind tack vare att glaset är extra kraftigt och att panelerna är täckta av glas på bågiga sidor.

## Täcker hela energibehovet vid kaj

De 768 panelerna ger en effekt om 210 watt vardera, vilket ger en total effekt om 160 kilowatt. Elen lagras i 320 000 litiumjonbatterier. De har en kapacitet om 2,2 megawattimmar.

Det räcker för fartygets behov av energi under uppehåll vid kaj. Därmed behövs inga hjälpmaskiner vid kaj, och man und-



viker buller och skadliga utsläpp av kväveoxider och partiklar i den känsliga hamnmiljön.

– Mitsui OSK Lines försöker agera mer miljövänligt genom en rad olika åtgärder, anpassade till den världsomspännande rederiverksamhet vi bedriver. Arbetet omfattar utveckling och anpassning av hållbar teknologi, åtgärder för att våra

fartyg ska göra så litet avtryck på miljön som möjligt samt även ett aktivt arbete för att bevara vår atmosfär och vår havsmiljö, säger en representant för rederiet till tidningen CMP News.

## Tekniken mogen men dyr

Tidigare har Mitsui OSK Lines lanserat sitt bilfartyg *Euphony Ace* som ett miljöfartyg. *Euphony Ace* har också solpaneler men inte alls lika stor yta som *Emerald Ace*. *Euphony Ace* besökte Malmö bilhamn tidigare i år.

– Förutom att bilfartyg inte utnyttjar väderdäcket för att lasta på, så har de en stor förbrukning ombord under gång för ventilation till exempel. Det gör att ett bilfartyg har större glädje av solceller ombord, säger Bengt-Olof Jansson, teknisk direktör vid Copenhagen Malmö Port.

Han tillägger att tekniken med solceller och batterier samt system för styrning är mogen och alla delar finns tillgängliga på marknaden. Kostnaden är dock fortfarande relativt hög. **A O**

Fortsättning från sidan 12 ►

I augusti 2011 slog Kustbevakningen till, när *Sjöhästen* användes vid ett bygge. Och ett år senare hände samma sak.

## Uppsåtlig förseelse

De båda händelserna ledde till åtal. Men innan målet hann tas upp i tingsrätten slog Kustbevakningen i juli i år åter ner på *Sjöhästen*. Under en sjöresa arbetade folk då med byggmaterial på däck.

Åtalet kompletterades med detta tredje fall, och nu har Göteborgs tingsrätt sagt sitt.

Fadern var medveten om nyttjandeförbudet men bröt alla tre gångerna uppsåtligt mot det. Straffet blir 150 dagsböter, vilket är det högsta möjliga antalet.

Även sonen visste vad som gällde. Ändå var han befälhavare en av gångerna. Han döms till 50 dagsböter för att "i vart fall av oaktsamhet" ha brutit mot förbudet.

Tingsrätten är inte enig. En nämndeman vill fria de båda, eftersom deras handlingar kan ha berott på oklara myndighetsbesked.

Domen har överklagats. **P T**



# Stark film om verkligheten

Vad innebär det att vara gisslan hos qat-tuggande, extremt våldsbenägna pirater? För den som inte upplevt det själv kan traumat vara svårt att föreställa sig. Men Paul Green-grass thriller "Captain Phillips", som hade svensk premiär den 18 oktober, hjälper oss en god bit på väg.

TEXT TORBJÖRN DALNÄS

**SVERIGE** OKTOBER 2013



Till den realistiska beskrivningen bidrar de båda huvudrollsinnehavarna; den tvåfaldigt Oscarsbelönade amerikanen Tom Hanks som US-flaggade *M/S Maersk Alabama*s befälhavare Richard Phillips och hans Somalia-födde landsman Barkhad Abdi som piraten Muse.

Verklighetens piratdrama inleddes den 8 april 2009. Danskägda *Maersk Alabama* var satt i trafik mellan Djibouti, omanska Salalah och kenyanska Mombasa. Denna dag gick hon endast 240 nautiska mil sydost om piratnästet Eyl, antagligen för att spara tid och bunkerolja. Rekommendationen var minst 600 nautiska mil utanför den somaliska kusten. Fyra pirater lyckades ta sig ombord och inta kommandobryggan, där befälhavaren och ytterligare två man befann sig. De övriga besättnings-

männen barrikaderade sig i maskinrummet. Våld och motvåld ledde till att piraterna flydde fältet i fartygets livbåt, med kapten Phillips som gisslan. Så småningom lurades piraternas ledare Muse över till jagaren *USS Bainbridge* för "förhandlingar" om lösensumma. Prickskyttar från specialförbandet US Navy Seal sköt ihjäl de övriga tre. Kapten Phillips var fri efter fyra mardrömsdygn. Muse dömdes till 33 år i amerikanskt fängelse.

## Vårdslös kapten

Filmen speglar dramat på ett till synes trovärdigt sätt. Den togs mycket väl emot vid den amerikanska premiären i september. Manusets grundar sig på Richard Phillips bok "A Captain's Duty: Somali Pirates, Navy SEALs, and Dangerous Days at Sea". Men flera av fartygets besättningsmän har vittnat om påstådd arrogans och vårdslös-

het från hans sida. Genom att ignorera flera varningar om pirataktiviteter i farvattnen äventyrade han deras säkerhet. Därigenom ger filmen ingen rättvisande bild, som de ser det.

Icke desto mindre är "Captain Phillips" en mycket välgjord film, som handelsflottans sjömän kan se fram emot i Sjömansservice distribution framöver. Textningen på svenska kan däremot betecknas som ömsom vin, ömsom vatten. Översättaren hamnar rätt när branschuttrycket "boxes" (containrar) blir "burkar" på svenska. Däremot blir det helt fel när det gängse uttrycket för dagens piratbåtar, skiff, konsekvent översätts till ordbokens "jolle". **TD**

FOTNOT: Ytterligare en aktuell spelfilm om ett annat piratdrama är danska "Kapringen".



## 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

# Planer för nollutsläpp

Med projektplattformen Zero Vision Tool strävar svensk sjöfartsnäring efter att anpassa sig till kommande krav när det gäller miljö och säkerhet. Nya tekniker för LNG, metanol och skrubbrar är först ut att testas. Bland annat ska *Stena Germanica* driva huvudmaskineriet med metanol, som första fartyg i världen.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

## GÖTEBORG OKTOBER 2013

Skärpta krav på svavelutsläpp 2015 och 2025. Kommande krav gällande kväveoxider,  $\text{NO}_x$ , och partiklar. Och från 2050 EU:s nollvision om en sjöfart utan negativ påverkan på miljön och utan olyckor.

– Vi kom till den insikten att med de utmaningar vi har framför oss så klarar vi oss inte själva, vi behöver hjälp, säger Carl Carlsson, miljöansvarig på Sveriges Redareförening.

Föreningen vände sig till SSPA, och tillsammans utformade de Zero Vision Tool, ZVT, nollvisionsverktyget. I det samlas industrin i grupper runt till exempel LNG, metanol och skrubbrar. Grupperna testar ny teknik på och kring fartyg.

När en grupp stöter på svårigheter, det kan handla om regelverk som måste ändras, bollar gruppen över frågan till en referensgrupp, där representanter för olika myndigheter sitter tillsammans med Redareföreningen, Sveriges Hamnar och SSPA. Den träffas fyra gånger per år och arbetar för att lösa problemen.

– Det viktiga är att lösningsförslagen är gemensamma och inte en enskild parts lobbyverktyg. Och alla deltagare delar det vetande som produceras, säger Helén Jansson, kommunikationschef vid SSPA och projektledare i ZVT.

### Flera utmaningar

Genom att industrigrupperna samarbetar med aktörer i andra länder finns det möjlighet att få bidrag från EU via TEN-T, Trans-European Transport Network. Projekten LNG, metanol och skrubbrar har fått positiva förhandsbesked från TEN-T.

De kan få en sammanlagd delfinansiering av TEN-T på 40 miljoner euro. Den

totala investeringen är på 112 miljoner euro, så industrin betalar en hel del själv.

När det gäller skrubbrar är den stora utmaningen, förutom ekonomin, att samtidigt kunna få ner både svavelutsläpp och utsläpp av  $\text{NO}_x$  och partiklar. Katalysatorer kan inte kombineras med skrubbrar, det krävs helt ny teknik.

Med LNG försvinner svavelutsläppet, och utsläppet av  $\text{NO}_x$  sjunker avsevärt. I projektet ska fyra nybyggda fartyg och ett konverterat köras på LNG med ny teknik. Dessutom ska infrastrukturen, inklusive bunkring, utvecklas.

– Vi försöker lösa frågan om hönan och ägget, säger Carl Carlsson.

Nollvisionen gäller även utsläpp av koldioxid, och eftersom LNG är fossil är den inte den slutgiltiga lösningen. Både metan, som ingår i LNG, och metanol kan framställas av biologiskt material, men det finns inte i tillräckligt stor mängd för de stora behoven.

Längre fram kan dock metanol fram-

ställas på platser där det finns billig solel genom elektrolys. Råvarorna är då vatten och koldioxid från industriutsläpp eller från luften.

Därför satsar nu Stena Rederi AB på att driva en färja, *Stena Germanica* som går mellan Göteborg och Kiel, på metanol. Tidigare har rederiet testat att omvandla metanol till dimetyleter, DME, ombord och köra hjälpmaskiner på det. I det nya projektet kommer man att spruta in metanol direkt in i en huvudmaskin från Wärtsilä. Det kräver ett nytt bränslesystem och att man byter injektorerna. Dessa ska kunna spruta in både metanol och diesel, eftersom det behövs en tillsats av diesel för att metanolen ska tända.

– Det behövs ett varvsbesök på mellan tre veckor och en månad, berättar Per Stefenson, projektledare för alternativa bränslen vid Stena Rederi.

Förutom motorn kommer två barlastvattentankar att byggas om till bränsletankar efter de krav som metanol ställer.

### Outbyggd infrastruktur

Liksom för LNG finns inte någon utbyggd infrastruktur för metanol, därför bygger Stena Oil en cistern för metanol i Göteborgs hamn. Avsikten är att *Stena Germanica* ska bunkras via bunkerbat. Projektet har fått pengar från TEN-T för att anpassa en bunkerbat till metanol.

– Vi hoppas konvertera fler färjor längre fram. Vi tar en i taget. Vi måste kunna gå innan vi kan springa, men krupit har vi redan gjort, säger Per Stefenson. **A O**



Beställ genom att sätta in 100:- respektive 75:- på Sjöbefälsföreningens bankgiro 332-1478. Glöm inte att ange leveransadress samt modell och storlek på pikétröjan! Varorna levereras med post.



## Svart pikétröja

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Finns i modellerna "Ladies" och "Unisex". Dammodellen är insvängd i midjan och liten i storlek, och finns i storlekarna S-XL. "Unisex" är rak i modellen och ordinär i storlek, och finns i storlekarna S-XXL.  
Pris: 100:- inkl. frakt.



## Svart ryggsäck

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Ryggsäcken har två fack, varav ett med innerfickor.  
Pris: 75:- inkl. frakt.

## Nu är det dags att boka en julhälsning!

Skicka in logga och www-adress så publiceras den i **sjöbefälen** nr 8.

Formatet är 60 x 40 mm och priset 1300 kr.

Exempel:



Kontakta: Nina Edlund  
Mail: [nina.edlund@display-umea.se](mailto:nina.edlund@display-umea.se)  
Tele: 090-71 15 40  
för mer info.





# "GANSKA BRA", TYCKER SJÖFACKEN OM NYA NORSKA REGERINGEN

De sjöfackliga organisationerna i Norge är i stort sett nöjda med den nya borgerliga regeringens förslag. Regeringen vill lagfästa nettolönsordningen och stärka närsjöfarten. Däremot är facken missnöjda med att regeringen flirtar med tanken på att släppa in NIS-fartyg på den norska kusten. TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

**NORGE** OKTOBER 2013

Den nya regeringen under ledning av statsminister Erna Solberg (Høyre), som ska regera tillsammans med Fremskrittspartiet, får i stora delar grönt ljus av både Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF) och Det norske maskinistforbund (DNMF) när det gäller sjöfartspolitikerna.

Regeringen vill lagfästa nettolönsordningen – ett krav som ställts av både NSOF och DNMF sedan lång tid tillbaka. Det sägs dock inget om att taket på ordningen ska höjas, det har nämligen legat oförändrat på 198 000 norska kronor sedan 2008. Det återstår dock att se om den nya regeringen lägger in något om takhöjning i det definitiva förslaget till statsbudget för 2014, som presenteras inom kort.

## Redarna har fått gehör

På Høyres önskelista har det funnits en önskan om att ge NIS-fartyg tillgång till norska hamnar. Det är ett krav som norska rederier fått gehör för hos Høyre.

– Om detta blir verklighet är det fritt fram för social dumpning av sjöfolkens villkor, säger vd Hans Sande i NSOF. De utländska sjöfolken med låga löner på NIS-fartygen kommer att ta över jobben från de norska sjöfolk som arbetar på de inhemska NOR-fartygen.

I regeringsprogrammet säger regeringen att den vill utreda frågan om att ta bort begränsningen för NIS-fartygen i norska farvatten. Sjöfacken är bekymrade över att den nya regeringen flirtar med tanken på att tillåta NIS-fartyg på den norska kusten. I dag är det bara fartyg registrerade i NOR som får transportera gods mellan norska hamnar. Om regeringens förslag

vinner, skulle det betyda att NIS-fartyg enbart skulle konkurrera med NOR-fartyg, inte med utländska flaggor.

– Vi är besvikna över att den nya regeringen inte har förstått att detta är en åtgärd som kan medföra att vi på sikt förlorar eller kraftigt reducerar antalet norska sjöfolk till sjöss, säger generalsekreterare Hilde Gunn Avløyp och förbundsordförande Björn Andreassen i DNMF i en gemensam kommentar. En maritim näring utan norska sjöfolk är närmast otänkbar i en sjöfartsnation som Norge.

– Den nya regeringen säger emellertid att frågan ska undersökas i en utredning, där också sjöfolkens organisationer ska delta. Vi måste se till att regeringen lyssnar på våra uttalanden och vår oro, och att vi inte möter en situation där norska sjöfolk blir utkonkurrerade på löne- och arbetsförhållanden i våra egna farvatten.

## Stärka närsjöfarten

I regeringsprogrammet får närsjöfarten stor uppmärksamhet, och det finns anledning att tro att åtgärderna kan bidra till att öka konkurrenskraften för godstransporter till sjöss. Både DNMF och NSOF ser positivt på att regeringen vill stärka närsjöfarten.

– Ökad konkurrenskraft för fraktsjöfarten är avgörande för att flytta gods från land till sjöss, menar Hans Sande. Ökade sjötransporter har inte minst en stor miljömässig effekt.

Sjöfacken tycker det är bra att regeringen lägger fram konkreta åtgärder för att stärka den maritima utbildningen. Man ser även positivt på att rederibeskattningen bibehålls oförändrad.

Som en sista åtgärd lade den avgående

röd-gröna norska regeringen för kort tid sedan fram sitt förslag till statsbudget för nästa år. Den nya regeringen kommer av praktiska skäl i stora drag att följa detta förslag. Men det finns möjligheter för den att göra ändringar i den s k tilläggspropositionen. Och de sjöfackliga organisationerna hoppas att så sker.

## Ingen höjning i aktuell statsbudget

I statsbudgeten från den avgående regeringen heter det att nettolönsordningen ska lagfästas. Men däremot finns det inget förslag om att höja taket på ordningen. Detta är både NSOF och DNMF djupt besvikna över.

– Nu är det bara Fremskrittspartiet de norska sjöfolken kan lita på, säger Hilde Gunn Avløyp. Partiet har gett starka löften om att nettolönsordningen både ska lagfästas och att taket ska tas bort samt att man vill satsa på norska sjöfolk.

Den nya regeringen lägger fram sitt förslag till statsbudget för 2014 i november.

**CK**

NIS står för Norsk Internasjonalt Skipsregister och NOR för Norsk Ordinært Register.

Nettolönsordningen – på norska refusjonsordningen – innebär att den anställda betalar skatt som vanligt medan arbetsgivaren får delar av skatten refunderad. För fem år sedan sattes det ett tak på refusjonsordningen; taket ligger på 198 000 norska kronor, vilket innebär att det inte ges någon tillbakabetalning av skatten till arbetsgivaren för den del som överstiger detta tak. Det betyder att konkurrenskraften för norska befäl försämras i förhållande till utländska, som har lägre lön.

NIS-fartyg får med dagens regler inte frakta gods och passagerare i Norge. Orsaken är att det på NIS-fartygen är tillåtet med utländsk arbetskraft på hemlandets lönevillkor. Om NIS-fartygen skulle börja operera på den norska kusten, skulle det betyda försämrad konkurrenskraft för de inhemska fartyg som är registrerade i NOR. Här kan det alltså bli tal om social dumpning av sjöfolkens villkor.

# Transport med fartyg och åsnor

Last hängs på de två åsnorna som står på däck. Intill åsnorna står kapten Beratis Charalabos och övervakar lastningen på den lilla lastbåten *Georgia*.

TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSSON

**HYDRA, GREKLAND** MAJ 2013

Jag befinner mig på den lilla grekiska ön Hydra, ett par timmars resa från Piraeus. I hundratals år har alla transporter till och från Hydra gått med båt, och landtransporterna på den bilfria ön sköts fortfarande av åsnor. I den lilla hamnen ligger både kryssningsbåtar och ett och annat lastfartyg.

– Hydra och hela Grekland har alltid varit och kommer alltid att vara beroende av sjöfart, förklarar kapten Beratis. Därför är det sorgligt att eurokrisen och åtstramningspaketet som EU tvingat på mitt land har bidragit till att många grekiska sjömän blivit arbetslösa. Sjöfarten är livlinan både för Hydra och för Greklands övriga hundratals öar

## Glad att ha ett jobb

Beratis Charalabos på Hydra har varit skeppare på *Georgia* i 1,5 år. Innan dess seglade han på världshaven i många år.

– Numera passar det mig att segla mellan öarna utanför Piraeus, förklarar Beratis. Normalt jobbar jag alla veckans dagar och har några dagars ledighet ungefär var tredje vecka. Min lön är visserligen bara drygt 2 000 euro i månaden, men jag klagar inte. Jag har i alla fall fortfarande ett jobb, vilket långtifrån alla Hydrabor har. Situationen är idag svår för många greker, och det värsta är att krisen bara fortsätter till och med förvärras.

**SB: Hur många är ni ombord?**

– Det är jag, en styrman och två matroser. Matroserna kommer från Pakistan. Som regel har vi fullt upp att göra.

Ett annat litet fartyg i Hydras hamn denna dag är tankern *Dimitra*.

– Båten är en vattentanker som transporterar färskvatten mellan öarna i området, förklarar kapten Andreas Kotomatis.



Han har varit ombord i nio månader och arbetade dessförinnan på små passagerarbåtar.

– Min första påmönstring var 1984. Det är lite skillnad mellan att segla på stora bulkbåtar world wide och att vara på lilla *Dimitra*. Men jag trivs med jobbet och de fasta rutinerna. Som regel kommer vi varje kväll in till Hydra innan vi tidigt på morgonen går ut igen. Totalt är vi en besättning på fyra man.

## Omöjligt hitta jobb i land

Andreas, som bor i Piraeus, har en lön på 3 000 euro i månaden.

– Det är rätt okay om man ser på båtens

storlek. Med tanke på situationen för Grekland och för grekerna idag får jag vara glad att ha ett jobb. Jag vågar inte tänka på vad som skulle hända om jag blev arbetslös, eftersom jag är ensam familjeförsörjare. Min yngsta dotter är bara 12 år.

– Jag hoppas kunna segla i många år till. Att hitta ett jobb iland är i princip omöjligt. Runt omkring mig ser jag hur tufft det är för grannar och vänner som blir arbetslösa. Ibland känns det nästan som om eurokrisen aldrig kommer att ta slut, säger Andreas Kotomatis alltmedan en mäktig sol håller på att gå ned i vattnet utanför Hydras hamn. **L J**



Beratis Charalabos är skeppare på den lilla lastskutan *Georgia*.



Andreas Kotomatis är kapten på vattentankern *Dimitra*.

# SÅ VAR DET FÖR 200 ÅR SEDAN

I museiarkiven finns levnadshistorier, som väl bekräftar den gamla tesen att verkligheten överträffar dikten. I denna avslutande artikel i Johan Henrik Nilsons serie om svensk sjöhistoria berättas om Eric Marchander, som mönstrade ut redan vid 13 års ålder till hisnande äventyr. TEXT JOHAN HENRIK NILSON

## VÄRLDSHAVEN TIDIGT 1800-TAL

Bland de många handlingarna på Sjöhistoriskas arkiv finns en liten inbunden bok, *Eric Marchanders levnadshistoria*, skriven av honom själv på ålderns höst. Som pojke var han engelsk krigsfånge i Frankrike, men innan dess, 1804, ännu inte 13 år gammal, anställdes han som kadett på Ostindiska Kompaniets skepp *Gustav III*, som i juni månad det året avreste till Kanton.

Det bär iväg över Nordsjön, inga kapare syns i Engelska kanalen, väl provianterade och med 65 kistor spanska silvermynt i lasten för inköp i Kanton. Erics första sjösjuka botas med några skorpor, engelsk ost och ett glas porter. Bland de många påmönstrade yrkesmännen noterar jag en plomgråfware och en kreatursvakt – varifrån kommer det ordet?

Resan verkar gå ganska lugnt. På Madeira lossar de plank, bräder, järn och stål och tar bland annat ombord ett parti madeiravin. Förhållandena på en ostindiefarare var vida överlägsna de på vanliga handelskepp vid den här tiden. Kosten var bra, och hänsyn togs till besättningens hälsa, troligen så gott man förmodade vid denna tid.

### Förebygger skörbjugg

För att förebygga skörbjugg tillreds sprucebier – vatten och essens från tallknoppar och socker – och till köttet tillsätts senap. Om det är för hälsan, värmen eller humöret så får alla sig en ”nisse” brännvin och ett glas madeiravin varje dag, på kallare breddgrader även rom.

Dagarna kunde bli enformiga, men mot tungsinnets ordnades muntra lekar, exempelvis ”sträcka märsfall”, ”spänna i kyrka” och ”köra råfwen i håll”. En fångad haj misshandlar de och kastar tillbaka i havet utan fenor med ett fat som boj fäst vid kroppen. På vissa håll i Atlanten ser de mängder av spermacettivalar och delfiner, i alla väderstreck, ända till horisonten. Kan de skådas än idag?

Från Goda Hoppsudden seglar de rakt på Java och Batavia. Besöket där är en upplevelse för lille Eric, bland annat besöker han och en annan ung kadett en förmoden holländsk köpman för att äta middag och leka med herrskapets barn. De

springer i trädgården, äter ananas och dadlar och skådar slavinnorna i deras rum, ”jungfruburar”.

### I Kina nästan ett år

Somligt har inte förändrats! På väg upp mot Kanton seglar malajiska pirater upp mot dem men skräms iväg av en breddside från *Gustaf III:s* kanoner. Så gjorde man på den tiden! Slutligen, efter sex månaders seglats nås Kanton. 50 sampaner bogserar dem uppför Pärlfloden till Ostindiska Kompaniets tilläggsplats i staden.

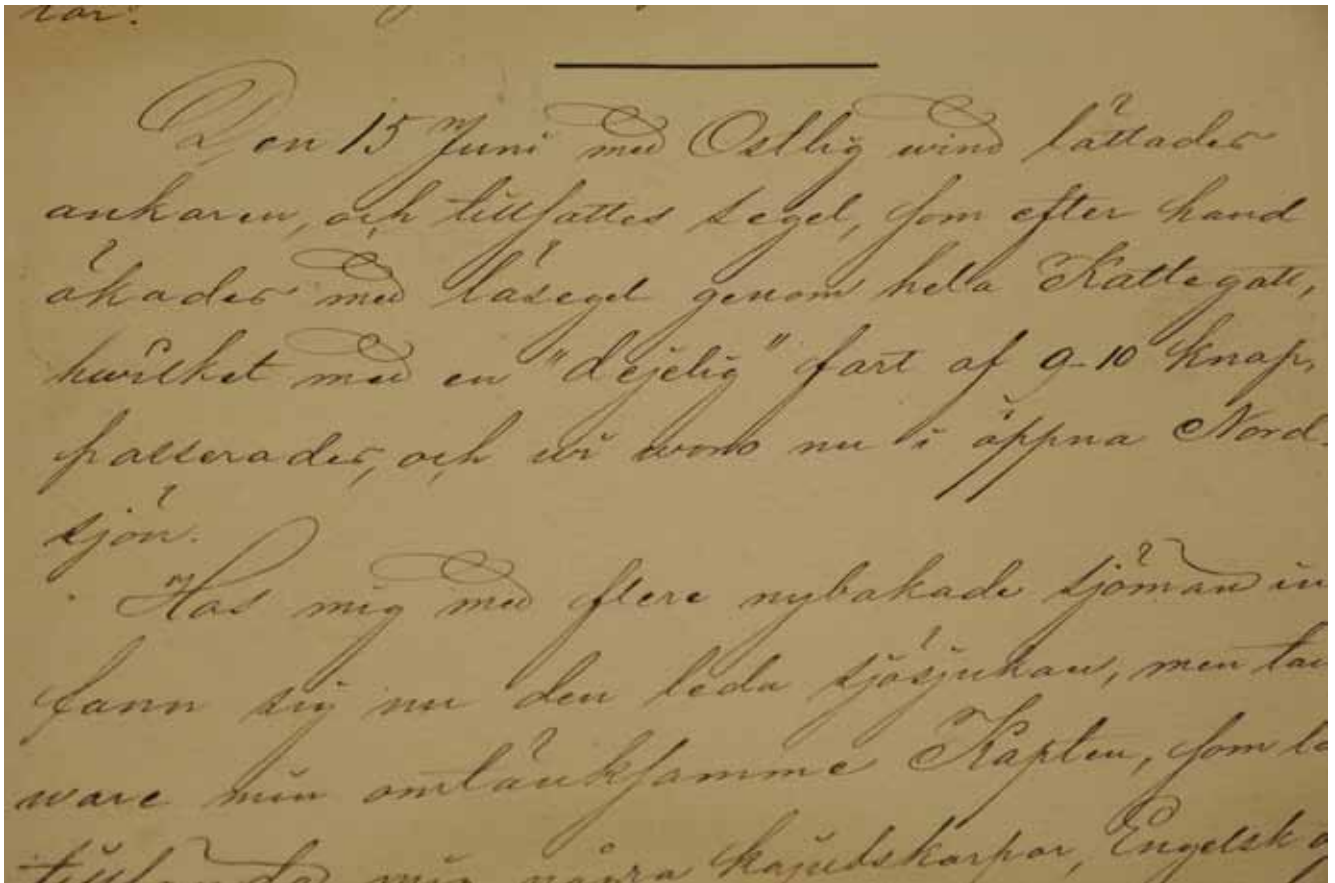
De blir i Kanton till i november, nästan ett år. Besättningen fick, såsom brukades, fridagar och fritt vivre i Kompaniets hus med en månadslön i kinesiskt mynt. Siden- och porslinsbodarna besöks av Eric, mest av allt gillar han syltsaksbodarna – han smakar ingefära, fingerfrukt, pressade apelsiner, bakelser och rån.

Vid tiden för avfärd kommer ”Grand Hoppo”, en kinesisk mandarin, och mäter fartyget för att bestämma skatten de ska betala. Till Göteborg har man te, siden,



1600-tals karta över Sydostasien.





Ur kadetten Eric Marchanders levnadsteckning ombord Gustav III 1804, från Göteborg till Kina: "Den 15 juni med ostlig vind lättades ankar, och tillsattes segel, som efter hand ökades med läsegel genom hela Kattegatt, hvilket med en 'dejlilig' fart af 9-10 knop noterades, och vi voro nu i öppna Nordsjön."

porslin, kinesisk rot och rabarber. Oaktat att skeppet sprang kraftigt läck i Nordsjön, kommer skeppet via Emden i Holland – där Eric ekiperar sig – åter till Göteborg. Det är med festligheter de överlämnar tjänsten till Kompaniets styresmän och själva firar hemkomsten vid Masthugget.

### Lämnar föräldrarna för alltid

Väl hemma i Västergötland har Eric svårt att sitta still. Det är 1806, sjölivet drar, och utan föräldrarnas tillåtelse följer han en skuta till Göteborg, där han först får hyra på en engelsk kolseglare men snart är ombord på briggen *Trafalgar* – engelsmän och fransmän slåss alltjämt – som med gevär och kläder i lasten, ska följa en konvoj till Västindien.

70 segelfartyg – en syn! – sätter ut. Genast börjar också spelet och jakten där fiender lurar på varandra för att sätta in en stöt. En av de engelska krigsfregatterna får ett franskt skepp i sikte, följer den över horisonten och återvänder på kvällen med fransmannen som nu bär engelsk flagg.

En storm blåser upp, när det mojnar

efter några dar är det tjocka och sjömörker.

Vad som sedan händer saknar inte dramatik. Två engelskflaggade fartyg kommer i sikte, närmar sig och går upp långsides om *Trafalgar*. På engelska spörjer de försåtligt *Trafalgar* om dess "situation", varpå de ger sig till känna och hissar trikolorn! En slups sätts ut och två franska officerare kommer över med pistoler och sablar som de svänger över engelsmännens huvuden: "En bas, vous êtes prise!" – "Ner med er, ni är fångar!"

Eric och hans olyckskamrater, nio man, har inget att sätta emot 400 fransmän och 36 kanoner. De är glada att de inte misshandlas, får ta sina tillhörigheter och rors över till fransmannen. De flesta av de andra engelska skeppen ur konvojen som också tagits sätts i brand eller borras i sank.

Som krigsfångar förs besättningen till Touloun på franska Medelhavskusten. Till fots tvingas de vandra i nio månader tvärs genom Frankrike till fästningen i Arras (Calais) i norr. Eric Marchander berättar ganska sakligt utan att beklaga sig, han

var ung och hade kamrater att dela eländet med.

Han och de andra fångarna, mest sjömän, upplever kalla vintrar där de värmer händerna i sitt eget urin, som de även tvättar kläderna i. De lider brist på vatten, ohyran trivs i smutsen och Eric's nakna fötter lider i hårda träskor. De kämpar för födan under missväxt och torka. Men i fångenskapen organiserar äldre sjömän ändå nyttig undervisning för de yngre, lär dem läsa och skriva, aritmetik och navigation.

Från 1808 dröjer det till 1814 och fredsslutet, innan Eric frigges. I Västergötland återser han bara sin syster, hans mor och far har hunnit avlida. Major von Platen dyker upp i skriften, genom honom får Eric anställning i Göta kanalverket, men snart befinner han sig till sjöss igen!

Först 1826 går han iland för gott, återfår då anställningen på Göta kanal, gifter sig, får tre barn och flera barnbarn. Ödmjukt avslutar Eric sin skrift, "Med tacksamhet till Gud och Frälsaren för att ha räddat mig ur nöd och elände." **JHN**

# Förrädisk insjöfart

Trånga hamninlopp, förrädiska vindar och mängder av fritidsbåtar. Genève sjön bjuder på en rad utmaningar, och det tar minst tolv år att bli befälhavare på de fartyg som trafikerar Europas största alpsjö.

TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN







Patrick Perrenoud, befälhavare på M/V Léman.



Remy Gerber, styrman på M/V Léman.

## GENÈVE JUNI 2013

Rakt föröver tornar den kuperade, franska staden Evian upp. Kajen är fylld med folk, många på väg till jobbet i Schweiz. Tusentals personer pendlar varje dag över gränsen till de mer välbetalda arbetena i grannlandet, och av dem som bor längs stränderna är det många som väljer sjövägen.

– Hittills idag har vi kört cirka 1 200 passagerare, säger styrman Remy Gerber. På ett år har vi runt två miljoner passagerare, men det är på samtliga rederiets fartyg.

Överfarten tar 35 minuter. *M/V Léman* gör 17 knop, men när hamninloppet närmar sig drar befälhavare Patrick Perrenoud ner på farten. Koncentrerat styr han in i det smala hålet i stenpiren. Remy lämnar bryggan för att förbereda ankomsten tillsammans med tekniske chefen Georges Magand och kiosksansvarig Patrick Vonlauthen. Så fort man lagt fast och fått ut landgångarna strömmar passagerarna ombord, flera av dem bärandes på sparkcyklar eller hopfällbara tvåhjulingar. Fartyget är försett med dubbla entréer. Det fylls snabbt, och efter ett kort uppehåll är det åter dags att lägga ut.



– Det här är det mest lättarbetade fartyget i hela flottan, säger Remy. Det är byggt för just den här traden, och det märks. Allt går väldigt smidigt och hon är stabil när det blåser.

På återresan mot Lausanne i Schweiz är det nästintill fullsatt, medan det endast var en handfull passagerare med till Evian. *Léman* tar 780 passagerare. Hon ägs av det delvis statliga rederiet CGN som har ensamrätt på yrkestrafik på Genève sjön.

– Rederiet har några höghastighetsfärjor också, säger Remy. Men de har haft en del problem med ombordanställda som fått ont i ryggen av vibrationerna, och nu finns det bara några få snabbåtar kvar.

### Löpande underhåll mellan turerna

Under gång tillbringar Georges Margand så lite tid som möjligt i det bullriga maskinrummet. Ett larmsystem kopplat till gula saftblandare på däck säger till om något behöver göras där nere. Större underhåll tas om hand vintertid på varvet, som även det ägs av CGN. Löpande underhåll sköter Georges när fartyget har lite längre uppehåll mellan turerna. Enligt besättningen är maskineriet driftsäkert. Men under sommarhalvåret har man problem med kylsystemet.

– Vi använder sjövattnet för kylning, säger Georges och pekar mot sjökistan utmed babords skott. På sommaren bildas det alger som flyter upp till ytan och sätter igen filtret och det måste rengöras varje dag.

Mitt i maskinrummet står en arbetsbänk. Motorer, kontrollpanel och övrig teknik är placerad längs sidorna.

– Det är lätt att komma åt och bra med plats, säger Georges. För, innan jag börja-

de här för 32 år sedan, jobbade jag på en bilverkstad. Där var det mycket trängre och besvärligare, inte alls lika bra arbetsmiljö.

Tidigare kördes fartyget på tjockolja. Med åren har miljökraven hårdnat och numera går de båda Mann-motorerna på marin diesel. Tanken rymmer 10 000 liter. *Léman* drar cirka 150 liter i timmen och bunkras var tredje dag.

– Hon är mycket driftsäker, säger Georges. Att vi får en black out eller något annat som gör att vi blir försenade händer sällan. Hon är byggd 1990, så allting är relativt nytt.

### Hårda krav trots STCW-undantag

Fartygen på Genève sjön är undantagna STCW-konventionens utbildningskrav. Rederiet, med huvudkontor i Lausanne, hanterar själva utbildningen av sina befäl där teori och praktik varvas. För att bli kapten krävs minst tolv års erfarenhet (15 år för den som även vill köra höghastighetsfärja eller ångbåt), och fem olika examinationer måste genomföras innan behörighet utfärdas.

– Man börjar på någon av ångbåtarna och lär sig att kasta tross och göra knopar,

### Sjöfart på Genève sjön

Rederiet CGN (Compagnie Général de Navigation sur le lac Léman) har monopol på yrkestrafiken på Genève sjön och ägs till 57 procent av schweiziska staten. CGN har åtta fartyg byggda mellan 1960 och 2008, som går i pendlingstrafik mellan olika orter på båda sidor om sjön. I rederiets flotta finns också åtta hjulångare från början av 1900-talet. Fem av dem är i bruk och går i kryssningstrafik. CGN bildades 1873 genom en hopslagning av tre rederier.





Georges Magand, teknisk chef på M/V Léman.

berättar Remy. Sedan jobbar man sig uppåt och får mer och mer ansvar. Man måste lära sig att gå till varje kaj. Det är speciella förhållanden på var och en av dem och vissa är extra svåra. Jag är inne på mitt sjätte år nu men har långt kvar innan jag blir befälhavare.

### Ingen semester under sommaren

Kapten Patrick har varit i rederiet i 23 år. Han säger att det var hans passion för sjön som drev honom hit, men att jobba på oceangående fartyg har han aldrig varit intresserad av.

– Jag vill kunna komma hem till familjen varje kväll, säger han. Jobbet och lönen här är ganska bra, som befälhavare tjänar man ungefär 5 400 franc (cirka

37 000 kronor) i månaden.

Den fyra man starka besättningen jobbar två veckor och är ledig en. Utöver det har man fem veckors semester.

– Men vi får inte ta ut någon ledighet under sommaren, säger Remy. Mellan juni och september är det högsäsong, och förutom pendlarna är det mycket turister. Semestern får vi spara till senare.

Besättningshytter finns, men det är endast i undantagsfall de används.

– Vi åker hem på kvällarna, säger Remy. Men de veckor man jobbar hinner man sällan göra något annat, eftersom vi har så långa dagar. När kompisarna ringer och vill hitta på grejer måste man oftast säga nej. Jag trivs här, men det sociala livet blir lidande.

Ute på sjön överläter Patrick navigeringen till styrman. Några instruktioner krävs inte, den yngre kollegan kan den här linjen. Med Remy i förarstolen sätter sig Patrick framför datorn.

– Varje dag rapporterar jag in passagerarantal, vilka som jobbat och om något särskilt har hänt. Chieften skriver en rapport om bunkring, oljeförbrukning och sådant. Men det är inte mycket pappersarbete, det mesta tar rederiet hand om.

### Besvärliga vindförhållanden

Morgonen är sval men solig. Ett fint dis ligger över de snöklädda alperna som längre ner övergår i gröna sluttningar och terrasserade vinodlingar. Bergen gör resan över Genève sjön till en hänförande natur-

upplevelse, men bidrar också till förrädiska vindar.

– Vi kallar den La Bise (kylig vind som passerar vissa delar av östra Schweiz och Frankrike). Den studsar mellan bergen och gör att det kan blåsa i en riktning, medan vågorna går åt ett annat håll. Vågorna blir aldrig högre än två meter, men de är korta och hårda och slår i båten. Det är ganska tufft att köra här när det blåser, säger Remy.

I vissa delar av Genève sjön är strömmen stark. Floden Rhone passerar igenom med utflöde i Genève, belägen vid sjöns sydvästra ände. Vattennivån regleras med slussar och det är ibland mycket besvärligt att ta sig in, berättar Patrick.

– Genève är den svåraste hamnen att lägga till i. Ena dagen är det väldigt strömt och nästa dag inte alls. Särskilt svårt är det på vintern, eftersom vattennivån då kan vara upp till en meter lägre än under sommarhalvåret.

– Ja, fortsätter Remy. Då sänker de vattennivån för att göra underhåll längs stränderna och det kan bli väldigt grunt på sina ställen. Men isen lägger sig aldrig. Det sägs att det en vinter var så kallt att det blev is längt in mot stränderna, men jag har aldrig sett det.

### Problem med fritidsbåtar och badare

Förutom väder, strömmar och grunda hamnar är den ökande fritidsbåtstrafiken ett orosmoment för Lémans besättning. Längs strandpromenaderna i städerna som omger sjön trängs segelbåtarna, och att samsas med turister kräver ständig vaksamhet.

– Fritidsbåtarna blir bara fler och fler, och de är ett stort problem. De respekterar inte yrkestrafiken och tror att vi kan väja hur som helst. Och de som badar kan vara rent livsfarliga. Det händer att de hoppar rätt ut framför stäven på oss, säger Patrick och slår ut med armarna i en uppgiven gest.

Kajen i Lausanne närmar sig. Vattnet är grundare här än på andra sidan men inloppet bredare. Väl igenom knyts fartyget fast och pendlarna skyndar av. En del småspringer, andra stannar till för att få ordning på sina cyklar. Kajen är snart tömd på folk. Därmed är morgontrafiken avklarad. Besättningen kopplar landel, vilket man alltid gör om man ska ligga still längre än en timme. Sedan plockas dammsugaren fram och man hjälps åt att städa av fartyget innan nästa gång kommer och tar över inför eftermiddagen. **L S**



### FAKTA Genève sjön

Genèvesjön är bildad ur en tillbakagången glaciär och har sitt till- och frånflöde genom Rhonefloden. Den halvmåneformade sjön är 582 kvadratkilometer, varav knappt 60 procent tillhör Schweiz och resten Frankrike. Sjön är 73 kilometer lång och som mest 154 meter djup. På franska heter Genève sjön Lac Léman, vilket var det namn romarna gav sjön och som gett fartyget dess namn. Sjön är känd för sina vackra omgivningar, från vissa ställen syns Mont Blanc.

# Hjulångare i trafik

De smäckra hjulångarna är Genève sjös stolthet. Men trots att man värnar det gamla har det äldsta av fartygen, *Montreux*, utrustats med en världsunik teknik som gör det möjligt för befälhavaren att på egen hand kontrollera maskin från bryggan.

Tre massiva, blanka kolvar är det första som möter den som kliver ombord på *S/S Montreux*. Fartyget går på ånga vilket gör att det varken luktar olja eller diesel i maskin, och därför har den ursprungliga designen med en stor öppning i den nåtade teakdurken fått vara kvar. Här kan passagerarna stå runt det vitmålade mantåget och själva se det imponerande maskineriet arbeta för att dra runt axlarna till de tunga skovelhjul.

– Folk tror inte att vi har skovelhjul kvar, men visst har vi det, säger kapten Mocanou Georges med ett nöjt leende.

De båda hjulen döljs bakom breda dörrar på var sida om fartyget. Hjulen är flera meter höga och sticker rakt ner i Genève sjös grönskimmrande vatten.

– Skovlarna är rörliga och när de går ner under ytan vinklar de sig bakåt och trycker undan vattnet som en paddel och ger oss fart framåt. Vi kan inte styra hjulen ett och ett, vilket på många sätt hade varit enklare, utan måste köra båda samtidigt och det kräver en hel del träning, säger Mocanou.

## Mer än 100-årig tradition

Befälhavare Georges är ledigt klädd i pikétröja och keps. Dagen ägnas åt förberedelser inför kvällens charter – bröllop med efterföljande middag. De fem av rederiets totalt åtta hjulångare som för tillfället går i trafik är populära att hyra för fester och högtider. Men de går också i reguljär kryssningstrafik med strandhugg i både Schweiz och Frankrike. I över 100 år har de stävat mellan länderna, och de är idag en självklar del av Genève sjös siluett.



– Vi är väldigt stolta över våra båtar, och det är mer än roligt att jobba här. Det är som en hobby. Under min karriär har jag spenderat mer tid ombord än hemma med familjen, säger Mocanou.

## Renoverad och re-renoverad

*Montreux* är byggd 1904. Sedan dess har hon genomgått flera renoveringar, vissa mindre varsamma än andra. I slutet av 1950-talet var det nya tider. Allt det gamla skulle bort och ersättas av modern teknik och inredning. Ångpannan byttes ut mot en dieselelektrisk motor. Fartygets eleganta exteriör och inredning förändrades till det nästintill oigenkännliga. Men inför nästa omfattande renovering i slutet av 1990-talet hade man insett fartygens historiska värde, och ägarna beslöt att återställa flottan till ursprungligt skick. *Montreux* dieselelektriska motor skickades iland och en nyttilverkad ångpanna installerades.

– Återinförandet av ånga var en stor utmaning, säger ångbåtsflottans chef, Maurice Decoppet. Man hade inte byggt en ångpanna för hjulångare sedan 1929, men det lyckades.

Även interiören byggdes om, och



med hjälp av fotografier återfick hon sitt forna utseende. Men *Montreux* utrustades också med en unik teknisk lösning som gör det möjligt för befälhavaren att med fjärrkontroll själv köra motorn från bryggan. Enligt rederiet är det den enda i sitt slag i världen, och syftet är att kunna köra fartyget med

obemannat maskinrum.

– Jag kan köra maskin själv härifrån, säger kapten Mocanou när vi kommer upp på den trånga bryggan. När jag ställer om panelen till mig tar jag över kontrollen och styrningen av maskin. Meningen är att vi ska kunna gå utan tekniker, men det gör vi inte, man vet aldrig vad som kan hända med en ångmaskin.

Montreux är 68,3 meter lång med en maskinstyrka på 884 hästkrafter. Det rymliga fartyget byggdes ursprungligen för 1 800 passagerare, men dagens certifikat ger bara tillstånd för 560 personer.

– Det har kommit nya regler och säkerhetsbestämmelser under årens lopp, som vi måste anpassa oss efter. Som att vi inte får ha fler passagerare än vi har livbåtar till, säger Georges.

Livbåtarna är också nya konstruktioner med upphängda flottar. Men en av de gamla livbåtarna, en vitmålad träeka, finns kvar.

### Noggrant med oljan

I maskin är det rent och välstädat. En del gamla detaljer som undkom femtio-talets moderniseringsiver finns bevarade, och durken går i trä. Teknische che-



Aerne Urs, teknisk chef på Montreux.

fen Aerne Urs håller på att gå igenom utrustningen och fylla på olja inför kvälens charter.

– Kolvarna droppsmörjs med två till tre droppar per minut. Vi använder vegetabilisk olja. Den är lite tjockare än vanlig smörjolja och droppar i rätt hastighet, säger Georges.



Mocanou Georges, befälhavare på Montreux.

Det är också viktigt att oljan håller en viss temperatur.

– Den får inte vara mer än 10 grader varmare än utomhustemperaturen, annars blir den kladdig. En gång i kvarten lägger vi en hand på oljebehållarna för att känna att de inte är för varma, säger Georges. **LS**

# Konkursen accepteras inte än

20 år efter Rederi AB Slites konkurs har många av de dåvarande anställda inte glömt rederiet och den goda stämningen ombord. Den 12 oktober firades för fjärde gången en återträff i Mariehamn, dit 265 personer kom.

TEXT BENKT LUNDGREN

**MARIEHAMN** OKTOBER 2013

Att så många av de tidigare anställda känner så starkt för rederiet 20 år efter konkursen har två huvudorsaker. Den ena är de märkliga omständigheterna kring konkursen, som mer eller mindre tvingades fram av statliga Nordbanken. Det har skrivits massor av tidningsartiklar om saken och åtminstone en bok, "Den ena var vit – om konsten att sänka skepp" från 2006. Författaren heter Hans-Göran Björk.

Men den andra orsaken är säkert att trivseln och gemenskapen var mycket god i rederiet.

Efter konkursen spreds de anställda ut på flera olika håll. Somliga gick i land och startade eget, andra blev kvar till sjöss, ofta i de rederier som fortsatte att köra i Ålands hav och Östersjön. Ett extra dramatiskt exempel är Jenny Wallheimer, mångårig kallskänka i *Athena*, som gick över till *Estonia* men var ledig katastrofnatten. Hon kan dock berätta att flera tidigare Slite-anställda fanns med bland de omkomna.

### Gustaf Myrsten överraskningen

Festfixaren Sven-Åke "Sågen" Gustavsson sa själv till Ålandstidningen att han trod-

de att 2003 års fest, 10-årsjubileet, skulle bli den sista. Att det inte blev så kan tillskrivas nya sociala media. Via facebook uttryckte många önskemål om ytterligare en fest, och så blev det alltså.

"Sågen" hade utlovat en överraskning, och den bestod i att Gustaf Myrsten närvarade, som representant för den forna ägarfamiljen. Detta rönt stor uppskattning. **BL**



Tidigare Slite-VD Gustaf Myrsten och 10-faldig festfixaren Sven-Åke "Sågen" Gustavsson.



För ett  
friskare  
**LIV**

# Vi försäkrar dig och din inkomst i hela världen!



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

## **Euro Accidents försäkringar för sjöbefäl**

- » Sjukförsäkring
- » Livförsäkring med barnskydd
- » Olycksfallsförsäkring

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

E-post: [sjofart@soderbergpartners.se](mailto:sjofart@soderbergpartners.se)

Webb: [www.euroaccident.se/sbf](http://www.euroaccident.se/sbf)

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



### TEGEFJÄLL

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

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



### SÄLEN

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

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



### TORREVIEJA

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

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

\*15 april-30 sep



### IDRE

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

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

För bokning och upplysningar om fritidshusen och lägenheten i Stockholm, kontakta Rocio Arevalo Perez på telefon 08-598 99 090.



## STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



### Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

#### Frågor om arbetslöshet?

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

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

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

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

### Vill du komma med på sändlistan

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

### Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

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

### Sjöbefälsföreningen – O

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

#### Ombudsmän i Stockholm

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

#### Ombudsman i Göteborg

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

#### Informationschef

Marie Halvdanson – 08-598 99 288

#### Medlemsservice & Administration

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

#### Human Resources

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

#### Ekonomi

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

#### Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm  
Besöksadress 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.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)  
Bankgiro 332-1478  
Expeditionstid 8.00-16.10

#### Expeditionen i Göteborg

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



## Margareta & Rickard Zedellers fond

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

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

## Militärhistoria nytt ämne i sjöfartsmontern

Som vanligt under bok & biblioteksmässan i Göteborg var det ett myllrande folkliv med otaliga aktiviteter och föredrag. Det gäller bara att stanna upp för att sovra. Undertecknad erkänner att jag har en "hatkärlek" till den odrägligt självbe-lätne men alltid underhållande Jan Guillou. Han intervjuades med anledning av tredje delen av sin trilogi om den norska brödratrio som fötts i fattig fiskarmiljö och mist sin far tidigt. Av en slump får de sin stora tekniska begåvning upptäckt av inflytelserika mecenater, som ordnar plats i den tidens förnämsta ingenjörsutbildning i Dresden. Guillou använder pojknarnas skiftande öden som bakgrund till en illustration av den blodiga historien under 1900-talets första hälft.

Även i sjöfartsmontern var aktiviteten hög. Bland före- dragen kan nämnas en ny samarbetspartner för Sjöfartens kultursällskap, nämligen bokklubben Svenskt militärhistoriskt bibliotek, som har en stor utgivning av egna böcker. Dess representant Per-Anders Lundström berättade ironiskt om 70-talet, när idén fördes fram till bokförlagen. Då blev det samfällda svaret, sa Per-Anders, att "det finns inget intresse för militärhistoria, och även om folk vore intresserade av att läsa det, så borde de inte göra det". Så var tidsandan då.

Årets litteraturpris från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus gick till f d Sjömannen-redaktören Lennart Johnsson, flitig med- arbetare i denna tidskrift, för hans mångåriga insatser till gagn för sjömanskulturen och det internationella sjöfolket. **BL**



Sjömanshusstiftelsens ordförande Kenny Reinhold (t v) delade ut litteraturpriset till Lennart Johnsson. Foto Torbjörn Dalnäs.

## Sjökaptenring

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

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

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

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

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

## Sjöingenjörarring och sjökaptenring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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


## Propellersmycke

Jag har med hjälp av en guldsmed tagit fram en propellermodell i röd- guld, 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.n.nu](http://www.thim.n.nu) Jan-Åke Thim, 1:e fartygsingenjör, Stena Line

				AV-RÄTTA-DE	BOTTEN-LÖSA KREATUR		STAD I NEVA-DA	BUTELJ-ER TILL VARDAGS	ÄR IPAD ETT DIGITALT	KALLAS BERTIL KÖR I MÖRKER	
				MITT I DÄCK-ET							
				KARISMA						NAGOT MAN GÖR	
				HÖG-FJÄLL						FAVORIT	
									RULLA PÅ R		
				KOALI-TION							
JCKE KLYVNA						ÄR OV-ALFOR-MAD	STRÖM HA	GREPPA FÖRR	VARA RIKTAD MOT		
PLATSEN FÖR ÅK UNDER TAK		VÄRLDS-DEL	VANLIG PIPPI I VAPEN BÄL	ÄR STÄR-KELSE-RIKA	JORD-ARTS-BLAND-NING	MET-METOD				KLA-NG	
TÖRN-AT IN OCH BALJA									KÄGLA		
				STR-ECK	SOM VISSA RUTOR APP						
		GLO OCH OOO		MOUS-KOURI			FÖR-MODA	KAN FIXA LILLANS INSOMN-ANDE			
HAR SIN SKUTA			DRIVE HÄLPER PC-AN-VÄNDARE								
HÖGSÄTE				AKVAVIT-ANDER-SON		ALL-DEN-STUND					
PÅ MÅFA		GUIL-LOU-FIGUR		ICKE PÅTAG-LIGA	HIMMEL-SKA VÅSEN	LUFT-KONDITION-ERING					
GODKÄNT UTTRYCK											
						SKIV-MINNE					
MÖRK PÅ NÄBBEN		SOM TIO	SPORT-AS DET PÅ	VÄRDE-POST DÄMPAR FEBER		BRÄD-SPEL		ASTRID-FIGUR LEDSAM	STORM-IG KVINNA	DAG-DRIV-ARE	
FINNS TILL I LITURGIN											
OXUDDÉ 0075		MOSAT FÖRE UT-GÅNGEN AV	KROSSA			GNISSL-AR NOG INTE SMAL			TRE I ANANAS SES I PR-IMATKÄFT		
UTFÖRS GENOM KYLIGT HÅL								LÄGGS I VISS KLYKA LÅNG TID		ÄR GUB-BE FÖR STOPP	
PUGILIST-ROBERTO		FÖLL I WATER-LOO GAMMAT				INLÄGG-NINGS-ARBETAR NEODYM					
				YT-MÅTT		MODI-FIKA-TION				SPEL-FORM	
KLIP-SK					REDUKTION MEN OCKSÅ KORREKTUR				UNDER-GRUPP TILL ADHD		

KONSTRUKTION OXUDDÉ MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Novemberkrysset".  
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 26/11 2013. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna får ej delta i denna tävling.

Namn \_\_\_\_\_  
 Gatadress \_\_\_\_\_  
 Postadress \_\_\_\_\_

## Brittiska sjömän drygt halverade kompetensen ombord sämre

– Vi kallar oss ett örike, men liksom Nelson anstränger jag mig att se skeppen. Två tredjedelar av brittiskägda handelsfartyg bär främmande flagg. Och jag anstränger mig att se sjömän. När jag gick till sjöss som jungman i slutet av 1980 fanns 28 000 befäl och 23 000 manskap till sjöss. Tyvärr finns det nu bara 11 000 brittiska befäl och lite drygt 9 000 manskap till sjöss.

Det sa Micky Smyth, vice ordförande i brittiska fackliga centralorganisationen TUC vid dess kongress. Han påpekade att Transportdepartementet skrivit en länge efterlängtd marin strategi.

– Det är trevligt att läsa ett formellt erkännande av sjöfartens betydelse och strävan efter att stödja sjöfartsutbildning. Men det är mest prat om en bransch som tappar mer jobb än någon landbaserad bransch. Det finns inga konkreta förslag för att gynna rekryteringen och sysselsättningen, påpekade Smyth. Det är smulor av departementets budget som läggs på sjöfarten.

– Trots att sjömansjobbet är det näst farligaste är hälso- och säkerhetslagstiftningen sämre än för landjobb.

(TELEGRAPH)

## Kompetensen ombord sämre

Det finns ett växande glapp mellan alltmer sofistikerad teknik i fartygen och kunskaperna och erfarenheten hos sjömännen. Det framhöll flera talare vid den internationella sjöförsäkringsorganisationen lumis konferens i september.

Lars Rhodin, ordförande i en av lumis kommittéer, sa att antalet totalhaverier visserligen har minskat, men deras kostnader har ökat kraftigt. Och antalet grundstötningar har ökat mycket på bara ett år.

Ralf Bussing från firman VHT tillade att även antalet allvarliga maskinfel ökar, många med anknytning till lågsvelvelbränsle, katalysatorer och bristfällig bränslehantering.

Redarna försöker minska bemanningskostnaderna och samtidigt införa ny teknologi och ny utrustning ombord. Den mänskliga faktorn är också en helt dominerande orsak till sjöolyckor, enligt brittiska P&I Club som oras för en övertro på elektroniska sökort.

– Det finns en play station-mentalitet, och folk tar större risker, sa Karl Lumbers från P&I Club. (TELEGRAPH)

## Undantas inte

EU-kommissionen har beslutat dra tillbaka förslag om att undanta sjöfarten från EU:s sysselsättningslag. Det förklarade EU-kommissionären László Andor vid en utfrågning i Europaparlamentet. Sjöfacken välkomnar beslutet. (TELEGRAPH)

## Franska befäl fick fängelse

Två franska sjöbefäl dömdes till 18 respektive 12 månaders fängelse och att betala skadestånd på 18 000 euro (158 000 kronor). Befälhavaren förbjöds att tjänstgöra till sjöss under fem år.

I mars 2011 kolliderade höghastighetsfärjan *Condor Vitesse* med fiskebåten *Les Marquises* utanför Jersey. Fiskebåten klövs på mitten, och skepparen omkom.

Färjan gick i 36 knops fart, vilket enligt åklagaren var "helt förkastligt". Han hävdade också att inspelning från bryggan visade att de två befälerna snattat om en film och därför missat att se fiskebåten på radarn. Detta förnekade de åtalade. (TELEGRAPH)

## Brandskyddsföreningens kurser 2013

### Fortbildningskurser

V 46	11–12 november	Kalmar
V 47	18–19 november	Göteborg
V 49	2–3 december	Göteborg

### Advanced Fire Fighting

V 48	25–28 november	Helsingborg
------	----------------	-------------

För anmälan och ytterligare information kontakta:

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

### LÖSNING TILL HÖSTKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 6/2013



Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

**Lars Fejde**  
Väring

**Ulf Gidebäck**  
Värmdö

**Birger Larsson**  
Hässelby

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälerna 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@gmail.com

**A P MÖLLER-MÆRSK**

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

**AURORAKLUBBEN I STENA LINE ÖRESUND**

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

**BLIDÖSUNDSBOLAGET**

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

**BOLLING & NORLING REDERI**

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

**DESTINATION GOTLAND**

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

**DFDS SEAWAYS**

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

**ECKERÖLINJEN**

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

**EUROVIK SHIPPING**

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

**FINNLINES**

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

**FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET**

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

**KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

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

**LULEÅ BOGSERBÅT**

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

**NMM RORO**

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

**ORNÖ SJÖTRAFIK**

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

**ORUST MARINE RECRUITMENT**

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

**RESSEL**

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

**SEA WIND**

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

**SJÖFARTSVERKETS REDERI**

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

**SJÖFARTSVERKET/LOTSAR**

Vakant

**STENA LINE**

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

**STOCKHOLMS SJÖTRAFIK**

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

**STOCKHOLMS SKÄRGÅRD**

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

**STRÖMMA**

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

**STYRSÖBOLAGET**

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

**SVITZER SVERIGE**

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

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

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

**TRANSATLANTIC**

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

**TT-LINE**

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

**TÄRNTANK**

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

**WALLENIUS**

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

**VIKING LINE**

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

**ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK**

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

**ÖCKERÖ BÅTRAFIK**

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

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN**

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

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR**

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

**Hjälp oss  
att rädda dig.**

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



# Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

## Så här beställer du

### Privatperson

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

### Företag

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

Företag

Namn

Avdelning

Gatuadress

Postnr

Ort

Land

E-post

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

## FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

### AKTIVT MEDLEMSKAP

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

### INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

### PASSIVT MEDLEMSKAP

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

### STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



## Sjöbefälsföreningen

Box 12100  
10223 STOCKHOLM  
08-598 99 085

### Önskar inträde fr o m:

#### som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

#### Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

# Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

#### SAMTYCKE

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

#### Personuppgiftslagen, PUL

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

#### VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Autogiro
- Inbetalningskort

Bank (endast vid autogiro)

Clearingnummer      Kontonummer

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnteckning

\_\_\_\_\_





## Norges Maritime Utdanningscenter – ditt sikkerhetssenter i Norge – [www.nmu.as](http://www.nmu.as)

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

### Skipskurs:

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

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

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

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

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

### Offshorekurs:

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

Grunnleggende Sikkerhets- og beredskapskurs for Offshore (GSK)  
4 dager kun Kr 13900,-

### Om oss:

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

På våre kurs får kursdeltakerne med seg teoretiske kunnskaper og meget realistiske og gode erfaringer fra øvelser på land eller ute på sjøen. All opplæring foregår i flotte omgivelser ved vårt helt nye og topp moderne sikkerhets- og beredskapscenter i Horten.

NMU er sertifisert iht ISO 9001 på styring av kvalitet, og vil iløpet av høsten 2013 bli sertifisert iht ISO 14001 og OHSAS 18001 på styring av ytre miljø- og arbeidsmiljø.



Norges Maritime Utdanningscenter  
– ditt sikkerhetssenter i Norge

