

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 8 DECEMBER 2012 ÄRGÅNG 1

PIRATPLÅGAN I SOMALIA

Gisslan sedan två år

SJÖFARTEN I INDONESIA

Usla löner hämmar utvecklingen

MLC2006

is no paper tiger



Samarbeten på många plan

DECEMBER

I april nästa år planerar Christer Thémner, nuvarande vd för SBF, att begränsa sitt uppdrag och fokusera bland annat på föreningens internationella verksamhet. Med anledning härav har SBF:s styrelse utsett mig till efterträdare, vilket jag med glädje och även med en viss stolthet accepterat.

Det ska omedelbart sägas att jag inte sedan tidigare har någon erfarenhet från sjönärings. Min bakgrund är att jag är jurist med domarkompetens och med särskild inriktning mot arbetsrätt. Mina tidigare verksamhetsområden har bland annat varit mobiltelefonindustrin och läkemedelsbranschen.

Mot bakgrund av detta är det naturligtvis välkommet att perioden för vaktavlösning mellan Christer och mig kan utsträckas till en bit in på nästa år. Redan nu skulle jag dock på denna plats vilja få utveckla några av mina tankar om mitt uppdrag som vd under rubriken "Samarbeten på många plan".

Eftersom SBF består av två organisationer som nyligen gått samman blir min utgångspunkt vårt interna samarbete inom föreningen. Med gemensamma styrelsemöten för SBF och SBF-O är jag övertygad om att vi är rustade för att strategiskt arbeta för största möjliga medlemsnytta för våra sjöbefäl, oavsett inom vilken del av näringen de befinner sig. Jag och de skickliga medarbetarna på kansliet kommer att säkerställa att detta arbete utmynnar i praktiskt verkställda åtgärder.

För att sedan övergå till vår omvärld har vi naturligtvis vår relation till arbetsgivarerna. Med avtalsrörelsen 2013 inför dörren vet vi ju ännu inte på vilket humör arbetsgivarsidan befinner sig. Med tanke på att arbetet inom pensionsdelegationen för

ITP-Sjö numera sker i samförståndsanda, så finns det emellertid en viss grund för optimism. För vår del kommer avtalsrörelsen att som vanligt bedrivas på ett konstruktivt sätt, och av alla de krav som framfördes vid föreningens avtalskonferens skulle jag särskilt vilja lyfta fram kravet att storsjöavtalen bör sammanföras till endast ett avtal. Detta är ju ett krav som ligger i linje med beslutet att bilda

över att våra bemanningsbolag arbetar för att ge svenska befäl arbetstillfällen utomlands måste vi säkerställa att filippinska befäl på svenska fartyg erhåller rimliga villkor. Vårt samarbete med den filippinska fackliga organisationen gav i år ett löneyft för befälen på 2,2 procent, och tillsammans med övriga samarbetsområden såsom pensioner och sjukvårdsförmåner är det lätt att se att även fram-

"MED AVTALSRORELSEN 2013 INFÖR DÖRREN VET VI JU ÄNNU INTE PÅ VILKET HUMÖR ARBETSGIVARSIDAN BEFINNER SIG."

SBF som en sammanhållen organisation för sjöbefäl.

Gör vi sedan en utblick mot det sjöfartspolitiska området framträder bilden av parallella samarbeten på flera plan tydligare. Vår målsättning att behålla den svenska sjöfartsnäringen förutsätter att det finns svenskregistrerade fartyg med tillgång till den sjöfartskompetens som SBF:s medlemmar besitter. För att uppnå detta måste vi samarbeta med redarna samt Seko och tillsammans med dessa hitta samverkansformer med beslutsfattare inom riksdag och regering. I ett nyligen insänt brev från arbetsmarknadens parter till Socialförsäkringsutskottet om hur Sjöarbetskonventionen skulle kunna genomföras i Sverige genom kollektivavtal finns en plattform för ett sådant samarbete.

Den fulla bilden av alla dessa samarbeten blir dock inte synlig förrän även våra internationella verksamheter berörs. Ut-

gent måste vi få våra nationella och internationella samarbeten att befrukta varandra.

Som avrundning på denna ledare vill jag beröra behovet av ett förtroendefullt samarbete med Ledarna. Genom att jag kommer att ha det parallella uppdraget att vara chef för Ledarnas enhet Sjöfarten kommer jag att kunna ge input till ledarorganisationen om villkoren för ledarskap i den globaliserade miljö som sjöfartsnäringen är. Samtidigt har vi, även som en självständig förening, behov av stödet från Sveriges chefsorganisation.

Sammanfattningsvis kan man alltså säga att även om jag personligen i och för sig gillar engelsk 80-talsrock, så har vi alla förutsättningar att etablera goda samarbeten och undvika de "Dire Straits", som kan ligga föröver.

MARTIN LINDEBLAD
VD SBF



sjöbefälen Nr8

- 04 Avstamp för avtalsrörelsen
SBF samlade lokala representanter för en inledande diskussion
- 05 Förste vice ordföranden har ordet
Jörgen Lorén reflekterar över en sjöfartspolitisk debatt
- 05 Strejkvarsel gav avtal i Norge
Norska maskinbefäl fick tvåårsavtal
- 06 USA avskräckande exempel
Från facklig synpunkt är det stora landet i väster ingen förebild
- 08 Tyskägda TT-Line flaggar svenskt
Lämnade Bahamasflagg efter sjöfartspolitiskt beslut
- 10 Piratattacker med olika resultat
Befäl från danskt rederi med svensk vd gisslan sedan två år
- 14 Konventionen ska ha effekt
ILO-veteran intervjuas om bakgrunden till MLC2006
- 16 Flettnerrotorer sparar bränsle
En teknik som jämte fasta segel hör framtiden till
- 17 Dömda för grovt sjöfylleri
Påstådd säkerhetssatsning hindrade inte fylleri ombord
- 18 Sanningen bakom gammalt sjöuttryck
"Kvinnor och barn först" mest en vandringsmyt
- 22 Solas tillämpas även i maskin
Solas V/15 kan vara tvingande på både däck och maskin
- 24 Världens fjärde folkrikaste land
Sjöfacket i Indonesien konstaterar att löneläget är uselt
- 28 Förfärliga förhållanden förr
Fältskr 1793-94 beskriver hur det var ombord på den tiden



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 1 Utgivningsdag 11 december 2012

Ansvarig utgivare Christer Themné
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 2012
Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 04, 090-71 15 40
info@display-umea.se

Framsidesbild Sunda Kelapa, äldsta hamnen i huvudstaden i världens fjärde folkrikaste land: Jakarta, Indonesien. Foto Leif Hansson.
TS-kontrollerad upplaga 9 000 ex

MEMLEM AV
SVERIGES TIDSKRIFTER

MANUSSTOPP 2013
Nr 1 – 29/1 **Nr 2** – 5/3 **Nr 3** – 16/4 **Nr 4** – 28/5
Nr 5 – 20/8 **Nr 6** – 24/9 **Nr 7** – 22/10 **Nr 8** – 26/11

Flerårigt avtal önskas

Den 20–21 november samlade SBF sina klubbordföranden för att diskutera förutsättningarna och kraven inför den kommande avtalsrörelsen. TEXT MARIE HALVDANSON

ÅLANDS HAV NOVEMBER 2012

SBF:s vd Christer Themnér inledde avtalskonferensen med en nulägesrapport om sjöfartspolitik. Senaste budet från regeringen när det gäller "Handlingsprogram för sjöfarten" är: före årsskiftet.

Utlandsanställda ska numera omfattas av svenska sociala förmåner, vilket innebär att arbetsgivaren ska betala 35 procent extra i arbetsgivaravgifter. Sjömännen får inget för pengarna, de går direkt ner i statens kassakista. Om man inte ändrar i lagtexten så kommer detta att stänga

hela utlandsmarknaden för svenskt befäl.

Ingenting har hänt när det gäller tonnageskatten. Finland har infört en förmånlig tonnageskatt, och det märks på återflaggningen till landet.

Hans-Dieter Grahl, vice vd i SBF, beskrev löneutvecklingen för medlemmarna under Skärgårdsavtalet och Storsjöavtalet. Reallön är lika med lön omvandlat till ett antal varor och tjänster som man kan köpa.

2–3 procent reallöneökning

När det gäller Skärgårdsavtalet med Almega gav det senaste avtalet 2,6 procent. Inflationen låg på 0,4 procent och det innebär att reallöneökningen var 2,19 procent under perioden.

Storsjöavtalet med Sarf var tvåårigt och gav 1,7 procent plus 2 procent. Med hänsyn tagen till inflationen blev reallöneökningen under avtalsperioden 3,4 procent.

SBF:s tillträdande vd Martin Lindeblad redogjorde för hur vi påverkas av Medlingsinstitutet och Industriavtalet. Medlingsinstitutets uppgifter är att utse medlare utan parternas samtycke, att kalla till förhandling och lägga egna förslag och de kan även skjuta upp stridsåtgärder i 14 dagar och komma med en slutlig hemställan.

Sjöfarten behöver inte vänta

Men i deras instruktion sägs också att de ska "tillvarata och upprätthålla den samtycke som finns på arbetsmarknaden om den konkurrensutsatta sektorns lönenormerande roll". Medlingsinstitutet ser därför gärna att övriga branscher väntar med sina avtalsrörelser tills Industriavtalet är klart. Kravet från industrin är i år 2,8 procent.

Men det är inget som sjöfartsbranschen behöver vänta på. Både Storsjöavtalet och Skärgårdsavtalet är nu uppsagda, och en första kansliöverläggning med Sarf är inbokad den 17 december. Förhandlingarna med Almega kommer att inledas så fort som möjligt.

Avtalskonferensen gick igenom de krav som kommit in och den samlade uppfattningen var att man vill ha ett flerårigt avtal. Styrelsemötet den 12–13 december kommer att slutgiltigt besluta om avtalskraven. **M H**

Många kursdeltagare

STOCKHOLM NOVEMBER 2012

SBF:s fackliga grundkurs hade många deltagare från olika sjöfartssektorer och personalkategorier. Det blev även tillträdande

verkställande direktören Martin Lindeblads första större kontakt med medlemmar på basplanet, när han huvudsakligen talade om arbetsrätt.

SB talade med tre av kursdeltagarna. **B L**



Carolina Scotting, styrman i Styröbolaget:

– Det var min första fackliga kurs, och jag är jättenöjd, den svarade upp bra mot mina förväntningar. Man får både större förståelse och bättre motivation för det fackliga arbetet.



Ralf Reinlund, chefskok i M/S Eckerö:

– Det var tredje gången, för mig men det är bra med repetition. Alltid snappar man upp något nytt. Särskilt intressant var det när vi hade rollspel med verkliga fall. Jag ska försöka få fler att gå kursen.



Anders Nord, teknisk chef i Stena Line:

– Jag har varit suppleant i klubbstyrelsen i uppemot 10 år, men tidpunkten för kursen har aldrig passat. Nu var det på tiden att jag kom i väg. Det var det värt, kursen var bra och givande.

Märklig optimism

GÖTEBORG NOVEMBER 2012

Fredagen den 23 november 2012, var jag med och avlyssnade en paneldiskussion med efterföljande frågestund arrangerad av Sveriges Redareförening. I panelen deltog ett antal riksdagsledamöter från olika partier med fokus på transport- och logistikfrågor. Som moderator för evenemanget fungerade journalisten Jan Mosander, som har varit aktuell i sjöfartsfrågor och då framför allt under senare tid, då han var en av passagerarna på *Costa Concordia*, där han på ett granskande sätt kunde kommentera olyckan utifrån en passagerares perspektiv.

Även om Jan Mosander var en duktig och kompetent moderator, så framkom inte mycket nytt från dessa politiker, vare sig man representerade blå, grön, röd eller annan färg. Exempelvis lades skulden på avsaknad av tonnageskatt helt på Anders Borg, då denne absolut inte önskade en dylik, samt att förevändningen för negati-

vismen för denna form av skatt handlade om herr Borgs uppväxt i Katrineholm. Mycket snabbt replikerades att en annan framstående herre från Katrineholm också hade en oförmåga att införa denna skatt.

Samtliga paneldeltagare fick en stund att ge sin syn på sjöfarten och dess framtidsutsikter, då de var mycket positiva till svensk sjöfart. Av någon outgrundlig anledning fann alla att visst finns det utmaningar, men framtiden var ändå ljus. Jag frågar mig hur man som politiker kan se ljus på en framtid, där det politiska klimatet inte på något vis signalerar till sjöfartsklustret och dess representanter att man faktiskt tycker att sjöfarten är en viktig näring för Sverige.

Politikerna håller med, men...

Lite så här rullade det på, flera problem kring sjöfarten ventilerades, men vi i auditoriet kunde konstatera inget nytt under de regntunga molnen. Allt som sas om

orättvisor mellan transportslagen, miljön och framtidsutsikterna besvarades av politikerna med att "det tycker vi men det får vi utreda".

Enligt hörsägen så ska man utreda tonnageskatten samt övriga delar av politiken kring näringen sjöfart. När allt är färdigutrett upptäcker förmodligen politikerna till sin glädje att det inte är några problem längre med sjöfarten, eftersom det inte finns någon, allt är utflaggat och då kan våra kära folkvalda fortsätta att engagera sig i hur många miljarder man vill pumpa in i meningslösa järnvägsprojekt såsom Botniabanan m m, för sjöfart vill vi ju inte ha, i alla fall inte under svensk flagg.

En kommentar kring paneldiskussionen gällande sjöfart är, att söker man som ung till denna näring så får man vackert finna arbete utomlands, för i Sverige lär inte jobben finnas.

JÖRGEN LORÉN
1: E VICE ORDFÖRANDE I SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN

Avtal för norska maskinbefäl

Det norske maskinistförbund (DNMF) och Norges rederiforbund nådde nyligen fram till enighet om ett nytt avtal för maskinisterna. Men det skedde under medverkan av medlingsman och bara få timmar innan en strejk hade brutit ut och stoppat färjetrafiken mellan Oslo och Kiel.

TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

NORGE NOVEMBER 2012

Under senare år har de norska maskinbefälen halkat efter i löneutvecklingen jämfört med befälen på däck. För åtta år sedan låg tekniske chefen på en färja 11 procent högre i lön än överstyrmannen. I dag har denna skillnad krympt till tre procent.

– Detta var den viktigaste punkten i förhandlingarna, och vi var tvingade att utfärda ett strejkvarsel för att få ett avtal på detta område i hamn, säger generalsekreterare Hilde Gunn Avløyp i DNMF

till Sjöbefälen. Det nya avtalet innebär att löneskillnaden mellan grupperna fryses fast på nuvarande nivå.

– Vi är nöjda, men egentligen borde frågan ha kunnat lösas utan strejkvarsel och inblandning av medlare. Arbetsgivarna borde tidigare ha stoppat den negativa löneutvecklingen för våra medlemmar. Därför hoppas jag att vi inte hamnar i en liknande situation i framtiden.

Tvåårsavtal

Avtalet gäller i två år från november. Det generella lönetillägget blir 3,8 procent.

Dessutom utvidgas farsledigheten i samband med födsel från sju till 14 dagar.

– Våra medlemmar har en betydande kompetens och är viktiga för utvecklingen i de norska rederierna. Dessutom är det en markant brist på erfarna maskinbefäl både nationellt och internationellt. Maskinbefälen är en erfaren arbetskraft med stort ansvar och många års utbildning, samtidigt som rekryteringen avtar, framhåller Hilde Gunn Avløyp.

Förhandlingarna mellan DNMF och Norges Rederiforbund för utrikesavtalet i NOR (Norges Ordinarie Register) genomfördes 23–24 oktober. Men parterna kunde inte enas, och medlingsarbetet påbörjades den 22 november. Det handlade om DNMF:s medlemmar på servicefartyg inom offshore, utrikesfärjor (Color Line), bojlustare och övriga utrikesfartyg.

DNMF utfärdade strejkvarsel för Color Lines Kielfärjor. Men parterna kom alltså överens i sista stund och färjestrejkten utlöstes aldrig. **C K**

Paradis för arbetsgivare

En allmänt spridd uppfattning är att USA i flera avseenden är mycket annorlunda än både Europa och grannlandet Kanada. Uppfattningen stämmer definitivt om man till exempel granskar förhållandena mellan anställda och arbetsgivare, visar Stig Gustafsson i denna artikel.

TEXT STIG GUSTAFSSON

NOVEMBER 2012

Utvecklingen med att allt fler internationella koncerner – och då inte minst USA-baserade – etablerar sig i Sverige ger anledning till några reflexioner om skillnaderna i arbetsrätten och synen på anställningsskyddet i Sverige och USA.

Först bör man hålla i minnet att medan fackföreningsrörelsen redan i början av 1900-talet erkändes som en likställd part av arbetsgivarna i Sverige har arbetsgivarna i USA ännu inte erkänt eller accepterat facket som en naturlig part.

1800-talsförhållanden för de flesta

I USA finns två sinsemellan mycket olika arbetsmarknader, som styrs av två olika regelsystem. Det ena styrs av common law, d v s ett system baserat på praxis och rättsfall. Det andra styrs av kollektivavtal. Sju procent av den privata sektorns anställda omfattas idag av kollektivavtal, vilket innebär att för mer än 90 procent gäller common law-reglerna. Så arbetar

Ja till belöning

Fem filippinska sjömän på det italienska fartyget *Bottiglieri Challenger* rapporterade till USA:s kustbevakning att de beordrats tömma spillolja i havet men förfalska oljedagboken på den punkten. För detta hade de belönats med halva rederiets bötessumma, en halv miljon dollar (4,33 miljoner kronor). Rederiet överklagade belöningen, eftersom de hävdade att sjömännen borde ha vänt sig till dem, och de nekade till att ha beordrat förfalskningen. En federal domstol avlog överklagandet och ansåg att belöningen syftade till att avslöja medveten miljöförstöring. (TELEGRAPH)

till exempel inte en enda av varuhuskedjan Walmarts 1,4 milj. anställda i USA under kollektivavtal.

Common law-systemet är en relik från 1800-talet och innebär att anställningen är helt oreglerad, om man inte vid anställningens ingående kommer överens om något annat. Sådana överenskommelser förekommer bara för arbetstagare med chefsfunktioner.

Att anställningen är oreglerad betyder att arbetsgivaren när som helst, utan angivande av skäl, kan säga upp eller avskeda en arbetstagare. Domstolarna har utvecklat en praxis som innebär att denna regel bara undantagsvis ger en arbetstagare ett begränsat skydd. Några delstater har regler om att en uppsägning inte får strida mot "goda seder", när det gäller arbetstagare med lång anställningstid.

Den oreglerade anställningen innebär att arbetsgivaren kan säga upp utan iakttagande av uppsägningstid. Inte heller utgår någon ekonomisk kompensation under uppsägningstiden.

Ett varuhus satte bara upp ett meddelande på den låsta porten en måndagsmorgon om att varuhuset sålts till annat företag och att alla anställda var uppsagda med omedelbar verkan. Vid en privat skola kallades lärarna en dag till aulan och meddelades att de var uppsagda och förbjöds att gå tillbaka till sina arbetsplatser. En annan mera förslagen arbetsgivare som hade bestämt sig för att lägga ner en fabrik lät brandlarmet gå. När alla anställda stod ute på gatan läste han portarna och meddelade att alla var uppsagda och kunde gå hem!

Inget skydd, ingen uppsägningslön

Sammanfattningsvis: Drygt 90 procent av de anställda i den privata sektorn har bara ett fragmentariskt skydd vid indivi-

duella uppsägningar och praktiskt taget inget som helst skydd vid företagsnedläggningar eller när ett större antal sägs upp. Inte heller har de anställda rätt till uppsägningslön.

Det blir arbetslöshetsförsäkringen som återstår. Men den är i regel bara 35–40 procent av den ursprungliga lönen och utgår i högst sex månader. Bara i områden där det råder hög arbetslöshet kan tiden förlängas till högst ett år.

De sju procent av arbetstagarna som omfattas av kollektivavtal har ett något bättre skydd vid uppsägning. Nästan alla kollektivavtal har en bestämmelse som säger att det måste föreligga saklig grund för uppsägning. Vad som är saklig grund avgörs i USA slutgiltigt av en medlare eller förlikningsman. Denna bestämmelse medför dock inte något skydd vid uppsägningar på grund av arbetsbrist.

Facket helt utan lagstöd

Ett fåtal kollektivavtal ålägger arbetsgivaren att varsla arbetstagarna om uppsägning mer än tre dagar i förväg. Den längsta varseltiden är två veckor. Bara 40 procent av kollektivavtalen har bestämmelser om uppsägningslön och den uppgår i regel till en veckas lön för varje anställningsår – dock maximalt åtta veckors lön.

Arbetsgivaren har ingen skyldighet att varsla eller förhandla med facket vid kollektiva uppsägningar. USA:s högsta domstol har motiverat detta med att sådana beslut ligger utanför de intressen facket har att företräda!

Av OECD-länderna är USA det enda land där en arbetsgivare kan lägga ned en verksamhet och säga upp alla anställda utan att förhandla med facket och där arbetstagarna inte har några rättigheter – många gånger även i de fall där det finns kollektivavtal. I ett klassiskt rättsligt uttalande klargörs det att arbetsgivaren kan avskeda en arbetstagare "av goda skäl, utan angivande av skäl eller till och med av skäl som moraliskt sett är orättfärdiga".

Även med de senaste förslagen till försämringar av Las – som redogjordes för i förra numret av Sjöbefälen – kan vi konstatera att vi ändå är långt från ett USA-system. Men spåren förskräcker! **S G**

MLC 2006 is no paper tiger

Cleopatra Doumbia-Henry has had a leading part from the very beginning. Almost 15 years ago ILO in Geneva started working for better working conditions in the world's merchant fleet. In August 2013 the convention MLC 2006 will come into force.

GENEVA OCTOBER 2012

– There is a hurry for the countries that still not entirely have made all necessary changes.

So says the woman who has fought for seamen's rights during a big part of her professional life.

The new convention is founded in a global world, where ships with several nationalities in their crews are sailing on the oceans. Cleopatra Doumbia-Henry has connections with different continents herself.

– I grew up on the small island Dominica in the Caribbean. Our house was on the beach some 10 meters from the sea, and as a child I often had a bath before I went to school. I have always felt close to the sea, she says.

Dominica did not become an independent nation until the late 70's after being a British colony. Today the Caribbean island has about 70 000 inhabitants. Of course shipping is very important for the economy and the connections with the rest of the world.

– When I began to work as a lawyer, it was natural for me to specialize in shipping and laws and regulations for ships.

Ms Doumbia-Henry has taught at academies in the Caribbean and in Europe and wrote her doctoral thesis about transports with dangerous goods at sea. After working at the International Court of Justice in the Hague, she began to work at ILO in Geneva. Nowadays she is head of the department for working norms.

Older than United Nations

ILO is an independent organization within the United Nations, but it was founded already in 1919 after the first world war. The leading politicians in the world tried to form international fora for discussions on common issues in order to diminish

the risk of confrontations and wars.

The first convention for seamen was decided as early as 1920. Later on the rules and regulations have become much more comprehensive and difficult to interpret. The many paragraphs have not always been ratified by the member states, and the regulations are old fashioned and difficult to apply.

A work began to put all paragraphs and clauses within one single convention. In 2006 the member states of ILO took an almost unanimous decision of regulating the working conditions for all seamen in Maritime Labour Convention.

– The convention is meant to be valid for many more workers on board than earlier conventions, says Ms Doumbia-Henry.

A comprehensive content

MLC 2006 is not valid only for the crew working on deck and in the machinery but also for cleaners, cabin personnel, servants, kitchen personnel and artists entertaining in passenger ships.

The discussions have been many and intensive. Employers, union leaders and politicians have written a lot of regulations on some hundred pages. MLC 2006 regulates the employees' right to form unions, make agreements, payment, protection for abandoned seamen, working environment, the standard of the crew's cabins and the right to compensation for illness, accidents, unemployment etc.

The work has taken a long time and is yet not finished. According to the overriding decision from 2006 a minimum of 30 states must sign the rules. At the 20th of August this year Russia and the Philippines ratified MLC 2006, and so the goal was reached. One year later the convention will come into force.

– When the IMO conventions SOLAS and MARPOL were implemented, the pro-

cess took more than five years. Now the work was carried out in six and a half years. It is a very comprehensive material to treat. Furthermore, the world was hit by a deep economic crisis in 2008. I don't think the work with MLC 2006 was completed in a long time, says Ms Doumbia-Henry.

The port state is sovereign

Not until the member states have adapted the many regulations in their own countries, the rules and regulations are valid. In many countries it is necessary with a thorough change of the law, e.g. to fulfill the demands of protection for the employees at a loss of income.

– It is already a fact that seamen working on board in more than 60 per cent of the tonnage of the world are protected by the convention.

Ms Doumbia-Henry stresses that there must be effective tools to force the ship owners to follow the rules.

– MLC 2006 is no "paper tiger". There have been intensive discussions about how the port state controls shall be implemented.

A ship that is registered in a country that has not signed MLC 2006 but goes to a port state that has done so can't refuse an inspection. The inspectors of the port state can themselves decide to hold the ship in port until the observed bad conditions have been taken care of. Anyone can report to the authorities, not only the crew members but also organizations or persons who suspect conditions not being proper in the ship.

The rules also say that all ships that are registered in countries signing the convention should have a certificate stating that all demands in MLC 2006 are fulfilled. But there is more to sharpen the teeth: knowledge.

– In ILO we are working to inform politicians, inspectors, ship owners and union activists. We have trained 300 experts, who will continue to teach teachers how to practice the convention. So far, 7 000 people have been trained in seamen's rights.

This is a short version of the article on p. 14–15.

TT-Line sparar på bränslet

Tyskägda TT-Line drabbas liksom sjöfarten i allmänhet av lågkonjunkturen. Befälet ombord i *Nils Dacke* märker det mest på den enkla men effektiva besparingen att minska bränsleförbrukningen genom sänkt fart. Det medför något kortare hamntid men har i övrigt enbart fördelar, berättar tekniske chefen Arne Kalman.

– Det betyder mindre underhåll och mer sömn. Bränsleförbrukningen har gått ner 20–30 procent. Men det var synd för miljön att vi för sex år sedan var tvungna att bygga om från marindiesel till tjockolja. Med kommande krav blir vi väl tvungna att bygga om igen! TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

TRELLEBORG NOVEMBER 2012

Befälhavaren Patrik Fridlund ger en enkel beskrivning av hur mycket dyrare marin-dieselbränslet var.

– Den kostsamma ombyggnaden betalade sig på 1–2 år. Ombyggnaden till tjockoljedrift var nödvändig, då kunderna inte ville betala mer för miljövänligare transporter. Samtidigt har de kanske ambitiösa miljömål i sin egen verksamhet!

TT-Line är alltså helt tyskägt men i administration och bemanning till hälften svenskt (se faktaruta). Seniorbefälet ombord under SB:s besök är över lag nöjda med den tyska ledningen.

– Tyskar kanske uppfattas som fyrkantiga, men när det gäller underhåll och har material fungerar det bra, säger överstyr-

man Hans Walther. De håller på kvaliteten.

Det 17 år gamla fartyget gör också ett väldigt fräscht intryck. Chieften och skepparen har båda varit länge i rederiet, Patrik nära 10 år och Arne dubbelt så länge. Patrik är gotlänning, och trots sina endast 36 år har han gått ”den långa vägen”. Han gick DU-linjen i Visby, gjorde lumpen i sjömätare och var sedan matros i olika rederier i ett par år.

– Det var faktiskt en ”elak” bås som sa åt mig att söka till sjöbefällsskolan, annars skulle han göra det åt mig. Och han hade ju rätt!

Nästan bara lastbilschaufförer

Ett par år efter sjöfartshögskolan i Kalmar blev han andre styrman i TT-Line och har blivit kvar där. Befälet har ett slags

1:1,5-system med tvåveckorstörnar, som gör att vissa seglar befälhavare halva tiden och överstyrman den andra halvan.

Arne Kalman är ålänning, som utbildade sig i Mariehamn till sjöingenjör – eller ”övermaskinmästare” som det egentligen heter där. Också han har erfarenhet som manskap, både som mässkalle och motorman i skärgårdstrafiken under studietiden. Efter skolan hamnade han i Viking Line, där de ombordanställda just vid den tiden drabbades av Slitereveriets konkurs.

– Men jag fick jobb som andre maskinist på *Diana II*, när hon chartrades till trafiken Trelleborg-Rostock (TR-Line), och sedan blev jag kvar.

Nils Dacke räknas som passagerarfartyg, eftersom hon får ta upp till 317 passagerare. Men så här under vinterhalvåret är det tveksamt om hon inte ska betraktas som ett lastfartyg.

– De turer vi kör nu har vi som mest 130–140 passagerare, som till 95 procent är lastbilschaufförer, berättar Patrik. Och enda underhållningen ombord är några spelautomater.

Öresundsbron ingen konkurrent

Alkohol finns till försäljning, men efter en tragisk dödsolycka i Skåne för några år sedan med en kraftigt berusad chaufför ingår endast alkoholfri dryck i måltidspaketet. Det är inte många svenskar bland chaufförerna. De flesta är från östeuropeiska länder plus en del tyskar och holländare.



Arne Kalman, teknisk chef.



Patrik Fridlund, befälhavare.

Visst känner rederiet av lågkonjunkturer, liksom all sjöfart, men det kan noteras att de som var skeptiska till bygget av Öresundsbron för 12 år sedan fått rätt på en punkt. Någon flitigt anlita godstransportled är den inte. TT-Line och andra transportörer i södra Östersjön märkte knappast några minskade godsflöden efter bronns tillkomst.

– Nej, och jag tror inte en bro över Fehmarn Bält har någon större betydelse heller, säger Patrik. Chaufförerna behöver den vila, som sjöresan över Österjön utgör. Dessutom kommer godset snabbt till de stora marknaderna på kontinenten. Det är därför Travemündes betydelse som hamn finns kvar efter murens fall, fast den ligger lite längre bort än Rostock.

God fart med litet effektuttag

Arne Kalman berättar om olika delar som bidrar till den låga bränsleförbrukningen.

– Det dieselelektriska framdrivningssystemet gör att effekten fördelas jämnt mellan propellermotorerna, som är kopplade till propellrar med fasta blad. Fartyget är mycket lättdrivet och gör god fart med litet effektuttag. Därtill arbetar styrmännen aktivt för att utnyttja maskineriet optimalt.

– En gång gjordes modellförsök för att



Ena huvudmaskinen kopplad till en generator.

utröna om något kunde förbättras för att göra fartyget mer lättdrivet, men det var så bra som det var!

Till lunchen bjuds stekt fläsk och bruna bönor eller potatis. Salladsbuffén är dessutom välförsedd, efter lite påtryckningar.

– Det hade kanske den tyska kulturen svårt att förstå, berättar Arne. Den första reaktionen på önskemålet om mer grönsaker var att ”det är väl inget sjukhus”!

BL

TT-Line ägs av TT-Line GmbH & Co. KG och har kontor vid färjelägena i Trelleborg, Travemünde och Rostock. Rederiet har fyra fartyg i skytteltrafik Trelleborg–Travemünde och två Trelleborg–Rostock. Tre av dem för svensk flagg med helsvensk besättning, de tre övriga tysk flagg med i huvudsak tysk besättning. Tidigare var dock bland annat *Nils Dacke* Bahamasflaggat men flaggades över till Sverige efter att nuvarande sjöfartsstöd infördes 2001.

FAKTA NILS DACKE

Byggd	Finnyards, Rauma, Finland
Levererad	28/11 1995
Längd ö a	179,71 m
Bredd	27,20 m
Lastförmåga	6 300 dwt
Storlek	26 790 gt
Marschfart	18,5 knop
Maskineri	Diesel-electriskt, 2 x 6 500 kW, 4 dieselgeneratorer à 4 500 kW
Bogpropellrar	2 x 1 200 kW
Stabilisatorer	Blohm & Voss



Anfallna men fria

Mitt i natten vaknar överstyrman Alexander Wissing av att larmet går på fartyget bredvid. De har bordats av pirater, som snart är på väg över till *Gotland Sofia*. Besättningen gömmer sig i citadellet där de stannar tills angriparna givit sig av. Sedan överfallet har säkerheten höjts på samtliga Wisby tankers fartyg, men obehaget består.

– Det finns en oro i rederiet och en del har slutat. Andra vägrar att gå i farvattnen runt Afrika, men rederiet är schyst och skickar avlösare, säger Alexander. TEXT LINDA SUNDGREN



Från Wisby tankers egna bilder efter piratöverfallet.

BENIN JULI 2011

Natten till den 31 juli 2011. *Gotland Sofia* ligger utanför Benin i Västafrika efter att ha läktrat bensin till ett mindre fartyg. Operationen är slutförd, men eftersom besättningarna är oense om hur mycket som egentligen pumpats över är fartygen fortfarande förtöjda vid varandra. Vid tvåtiden vaknar Alexander plötsligt av att larmet går på det intilliggande fartyget. När han kommer upp på bryggan möts han av andrestyrman och kapten.

– ”Det är pirater på gång på det andra fartyget”, sa de. ”Är ni säkra på det?” frågade jag men såg i samma stund hur beväpnade män dök upp på däck.

I mörkret ser de hur piraterna samlar besättningen på det intilliggande fartyget

och tvingar dem att rigga lejdaren mot *Sofia*. Snart står det klart för Alexander och hans kollegor att det är de som är piraternas måltavla.

– Vi drog igång larmet och ringde vår dp (designated person) och berättade vad som hände, säger Alexander.

Oåtkomliga men isolerade

På *Sofia* har besättningen haft flera överfallsövningar och följer nu inövade rutiner. Under ledning av tekniske chefen samlas de i ett av fartygets två säkerhetsutrymmen. Alexander, kapten och andrestyrman följer utvecklingen från bryggan. När de ser att inkräktarna är på väg över till dem meddelar de rederiet och ansluter sig till de andra.

– Vi låste om oss. Men när vi hörde att

piraterna var på väg ner i fartyget flyttade vi över till vårt säkraste utrymme. Vi var chockade. Även om vi hade övat tror man inte att något sådant här ska hända.

Timmarna går. I citadellet finns varken satellitmottagning eller mejl, och de kan inte höra någonting av det som händer på fartyget.

– Det var obehagligt att sitta där och vänta utan att veta. Vi visste ju inte om de skulle kapa hela fartyget, men vi hade i alla fall en kompass så vi kunde se om vi rörde på oss, säger Alexander.

Tack vare att fartyget ligger relativt nära land lyckas besättningen få mobilkontakt med den lokala agenten. Han säger åt dem att stanna kvar i citadellet tills han meddelar att faran är över.

– Vid ett tillfälle blev vi uppropade på en av våra nöd-VHF:er som vi fått med oss. Det var så bra mottagning att vi trodde att det var piraterna som pratade med oss, men i efterhand är vi inte säkra på vilka det var. Vi vågade i alla fall inte berätta någonting för dem.

När det börjar ljusna kommer beskedet från agenten att piraterna sannolikt givit sig av och att två kustbevakningsfartyg anlant. Hur länge piraterna varit ombord vet ingen, men flera ventiler är sönderskjutna och det finns kulhål i paneler och dörrar.

– De hade varit inne i två olåsta hytter och tagit mobiltelefoner och lite annat. Utanför kaptens hytt låg en kofot och det såg ut som om de hade blivit tvungna att lämna snabbt. De hade inte fått med sig särskilt mycket, men det var obehagligt med alla kulhål, säger Alexander.

Bättre utrustat citadell

Efter attacken kommer Wisby tankers dp ombord och har enskilda samtal med var och en. Besättningen har också flera debriefingsamtal på egen hand. Men fartyget fortsätter sin planerade rutt, med kulhål i inredningen och späskivor för de sönderskjutna bryggventilerna.

– Vi hade en slatt kvar i lasten som vi lossade lite längre västerut. Sen gick vi till Angola och tog ny last som vi hade med till Europa innan vi kom på varv. Det var ganska skakigt att fortsätta jobba, och vi

borde kanske ha bytt besättning, säger Alexander.

Men han tycker ändå att rederiet agerat bra. På varvet kom säkerhetsexperter ombord och gjorde en grundlig riskanalys.

– Vi satte taggtråd runt relingen och galler för fönster och dörrar. Citadellet har fått kylskåp och vatten och, kanske viktigast av allt, satellittelefon och en fast VHF. Vi har också pratat om att installera någon form av toalett där inne.

Numera anlitar rederiet även vakter när fartygen trafikerar högriskområden.

– Nästa gång vi kom till Västafrika fick vi ombord två säkerhetsexperter från England och sex nigerianska beväpnade vakter. Innan var det jag och kapten som an-

svarade för säkerhetsarrangemangen ombord, men vi har ingen direkt utbildning för sådant och det var skönt att få lämna över det till någon annan.

Exponerade lång tid

Men trots alla säkerhetsåtgärder finns inga garantier för att ett överfall inte händer igen. Det är Alexander övertygad om.

– Det talas om säkra ankringsplatser och skyddade områden, men något sådant existerar inte. Nyligen blev ett italienskt fartyg attackerat alldeles i närheten av en så kallad säker ankringsplats.

– Det obehagliga i Afrika är att man kan ligga i månader och vänta på en operation. Hade det varit som i Europa, att man

går in, lossar och lastar och sedan sticker igen hade det inte varit några problem. Det farliga är att man är exponerad så länge, och det ligger hundratals fartyg och bara driver där utanför kusten.

Alexander tycker att det är obehagligt att gå till Afrika efter det som hänt. Och än värre är det för familjen.

– Jag är inte rädd, även om det inte är någon bra känsla man får, men det är min familj som är mest orolig. Det kommer alltid att finnas en risk att behöva åka till någon osäker del av Afrika, och den dag jag slutar i rederiet kommer det som händer på *Sofia* att väga in i beslutet. **LS**

Gisslan sedan två år

Sedan snart två år hålls två danska befäl och fyra filippinska besättningsmän från Shipcrafts *M/V Leopard* fångna av somaliska pirater. De är sjuka och har blivit misshandlade, men ännu finns inget som tyder på en frigivning.

TEXT LINDA SUNDGREN ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

OMAN/SOMALIA JANUARI 2010

Tre månader efter kidnappningen släppte piraterna en video där en härjad Sören Lyngbjörn vädjar om hjälp: "Vi är rädda hela tiden... Hjälp oss innan vi dör. Säg åt

regeringen, säg åt rederiet att betala, så att vi kan få komma hem." Det var över ett och ett halvt år sedan, men styrman Sören, kapten Eddy Lopez och den övriga besättningen hålls fortfarande fångna. Den danska kvällstidningen Ekstrabladet har

engagerat sig i fallet. I somras startade de en kampanj för att sätta press på rederiet och regeringen att agera. De har också haft telefonkontakt med gisslan, senast i mitten av oktober.

– Läget är väldigt allvarligt. De är sjuka och blir dåligt behandlade, säger Ekstrabladets chefredaktör Poul Madsen.

Låg lågt i rapporteringen först

Leopard överfölls den 12 januari 2010 strax utanför Oman med vapen i lasten. Enligt webbsidan Somalia Report bedömdes området vid tiden för attacken som säkert. Fartyget hade just släppt av sina säkerhetsvakter när flera mindre båtar närmade sig i hög fart. Andre styrman såg dem komma och gjorde *Leopard* manöveroduglig innan angrifarna tog sig ombord. Två dagar senare återfanns fartyget av turkiska marinen, drivandes och övergivet. Ingen visste vad som hade hänt med besättningen, men snart började bilder på sjömännen dyka upp med krav på lösensumma. Poul Madsen berättar att danska regeringen i det skedet bad tidningen att inte skriva om fallet, eftersom det skulle kunna störa rederiets förhandlingar med piraterna. Ekstrabladets redaktion låg därför lågt under en lång period, men i somras återupptogs rapporteringen.

– I början var det relevant att inte skriva, eftersom det fanns en risk att försvåra situationen. Men när det hade gått nästan 400 dagar och källor inom regeringen be-



rättade för oss att rederiet eller regering- en knappt gjort något alls de senaste sex månaderna för att få hem gisslan startade vi en kampanj. Nu skriver vi om dem varje dag, säger Poul Madsen.

Förmögen redare

Ingen på danska rederiet Shipcraft vill låta sig intervjuas och hänvisar till att uppmärksamhet i media kan påverka förhandlingsläget negativt. Men på sin hemsida uppger man att piraternas krav på lössumma är realistiskt.

– Problemet är att rederiet bara hade försäkring för fartyg och last, inte för besättningen. Därför måste de betala själva, säger Poul Madsen.

Enligt ett nyhetsinslag om gisslan i SVT i somras är rederiets vd, svensken John Arne Larsson, en mycket förmögen man. Vid tiden för kidnappningen köpte han ett gods på Lidingö med utgångspris 65 miljoner, en anläggning som totalrenoveras. Han driver en semesterort i Marra- kech i Marocko, där han också har ett hus, och familjen äger en våning på Östermalm.

– Den ursprungliga lössumman var en miljon dollar per person, alltså lika mycket som John gav för huset utanför Stockholm. Med andra ord hade han pengarna för att få hem gisslan men val-

de att köpa ett hus istället. Nu är lössumman nere på 3,5 miljoner dollar för samtliga, säger Poul Madsen.

Gisslan alltmer uppgiven

I september i år träffade den danske utrikesministern Somalias nye premiär- minister Abdiweli Mohamed Ali i FN:s generalförsamling i New York. I en inter- vju med Ekstrabladet säger utrikesminis- tern att gisslans situation diskuterades under mötet, men han var mycket tydlig med att danska staten inte förhandlar med pirater. Det är rederiets uppgift.

– Utrikesministern har rätt i sak, men regeringen skulle kunna utöva mycket starkare påtryckningar än vad de gör. Den danska familj som kidnappades i sin segelbåt utanför Somalia förra året har redan släppts, och enligt våra källor gjorde regeringen en hel del för att hjälpa dem. Nu handlar det bara om en gammal dansk styrman, en kapten född i Chile och fyra filippiner och det är tydligen inte lika viktigt, säger Poul Madsen.

I telefonsamtalen med Ekstrabladet blir Sören, Eddy och de andra i besättningen allt mer uppgivna.

”Jag tror inte vi överlever det här. Det finns ingen som hjälper oss nu, de har glömt oss”, har sagts vid upprepade till- fällen.

Max Mejia undervisar vid World Mariti- me University i Malmö och har följt pirat- frågan i flera år. Enligt honom är det ovan- ligt att sjömän hålls gisslan så länge som Shipcrafts besättning.

– Snitttiden ligger på sex till sju månader, men många släpps redan efter tre till fyra månader. Problemet i det här fallet är att piraterna inte har fartyget och att rederiet därför inte får några försäkringspengar till lössumman, säger han.

Färre kapningar men grövre våld

Piratattacker förekommer såväl utanför Afrika som i Sydostasien och i Sydameri- ka. Hittills i år (20 november) hade 261 attacker rapporterats, varav 71 stycken utanför Somalia. De somaliska piraterna har satt i system att kapa hela fartyg och ta besättningen som gisslan. Antalet genomförda kapningar har minskat, men attackerna blir alltmer våldsamma och tyngre vapen används. I fjol dog 35 sjö- män i samband med piratöverfall.

– I början blev gisslan ganska väl behandlade, men det har förändrats, och de senaste två åren har våldet eskalerat. Gisslan utsätts för fysisk och psykisk tortyr, och man utför skenavrättningar, säger Max Mejia.

I skrivande stund är nio fartyg kapade, och 154 sjömän hålls som gisslan. **L S**

Forskning om yttre hot

– Säkerheten för besättningar och fartyg kan förbättras avsevärt med bättre och mer konkreta incidentrapporter i samband med piratangrepp, säger Hans Liwång, forskare på Försvarshögskolan och Chalmers i Göteborg.

TEXT CLAES HINDENFELT, METRA REPORTAGE FOTO PATRIK BERGENSTAV

GÖTEBORG SEPTEMBER 2012

Utgångspunkten för Hans Liwångs arbete är att hitta metoder för att öka sjöfarts- skyddet med utgångspunkt i piratverk- samheten utanför Somalias kust.

– Idén har sitt ursprung i tidigare arbete med militära fartyg där sjösäkerheten är strukturerad, väl beforskad och dokumen- terad med tydliga krav. Däremot saknas forskning kring yttre hot mot fartyg och

tydliga regler för hur man ska arbeta med detta, säger Hans Liwång.

– En mycket viktig del, speciellt i Väst- Afrika, är kriminalitet med hjälp av lasten. Antingen att man stjälar den eller att krimi- nalitet finns i logistikkedjan från produ- cent till lastning i fartyget.

Det är hur man arbetar, eller snarare borde arbeta med fartygsskydd, som är fokus för licenciatuppsatsen. Genom intervjuer med bland annat säkerhets-

experter på svenska rederier, rederirepre- sentanter och officerare som varit på plats har en mängd data samlats in. Det har gett information om ungefärligt antal piratfartyg och hur de beter sig när de attackerar ett fartyg, allt i syfte att försöka förstå hur de tänker och agerar.

Magkänslan styr

I intervjuerna har också kunskap om hur man arbetar ombord, vilka åtgärder som varit effektiva eller inte, hur besättningen känner när de kommer in i piratområde, samlats in.

– Informationen har gett en enhetlig bild av pirat- och skyddsverksamheten. Generellt är svenska redare duktiga, men många beslut fattas mer på känsla än på faktisk kunskap. Men hjälp av en större förståelse och dokumenterade kunskaper

om piratverksamheten kan man enklare säga att "de här åtgärderna är bra, de här har inte någon effekt", säger Hans Liwång.

Utmärkande i intervjuerna är hur viktig besättningens trygghet är för alla parter. Den kommer alltid först liksom att hitta lösningar/åtgärder så att besättningen kan känna sig trygg i sitt arbete.

Olika taktik av banditerna

Piratverksamhet skiljer sig åt beroende på var den äger rum. Generellt ligger fattiga länder med stora naturtillgångar och expansiva näringar i riskzonen för piratverksamhet. Där cirkulerar mycket pengar parallellt med fattiga människor som lever på marginalen.

Att fartygen i Indiska oceanen generellt är bättre på att skydda sig har gjort att pirater delvis har ändrat taktik. Moderskeppen kan ligga ute till havs cirka en månad, de mindre båtarna klarar en till två veckor innan de måste bunkra. Om de inte hittat ett lämpligt fartyg i slutet av perioden blir de mer risk- och våldsbenägna när de hittar ett fartyg att borda. En trend är att de tar lokala fiskefartyg. Där är utdelningen mindre, men det går fortare att få pengarna och är inte lika riskfyllt för piraterna.

Medan somaliska pirater attackerar fartyg under gång agerar pirater på Afrikas västkust annorlunda. Målgruppen är fartyg till ankars där lasten spelar stor roll, om det inte är fråga om rena rån mot besättningen. Att de inte vill ha någon gisslan, och kanske inga vittnen, gör dem också mer våldsbenägna. Fartygsskyddet kan också svaja, en inhyrd "gun-boat" som cirklar runt fartyget som skydd kan plötsligt byta sida...

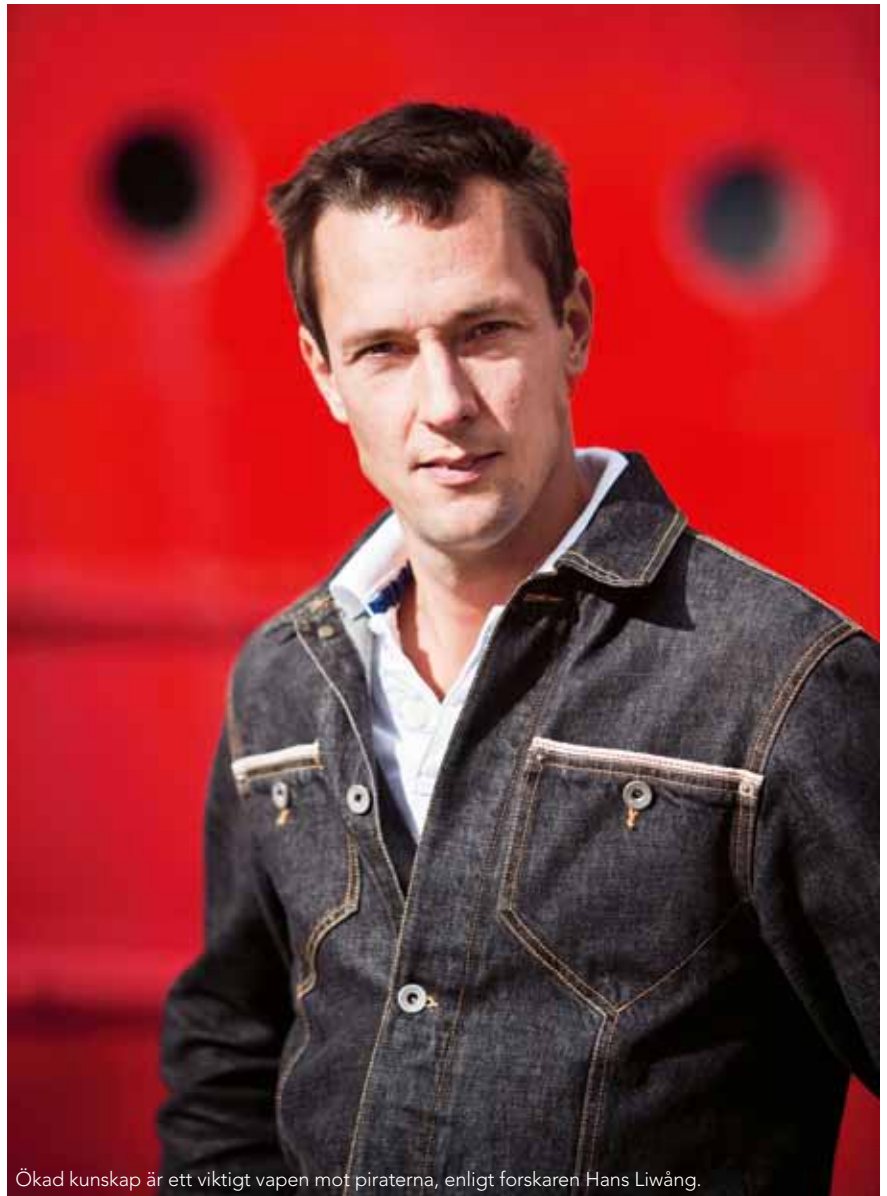
Ökning på västra halvklotet

Det har även skett en ökning av pirataktiviteter i Mexikanska Gulfen och Karibiska havet. Det är ett område med lång tradition av kriminell verksamhet till sjöss.

– Eftersom näringen har fattat beslut om skydd på frihand, kompletterat med ett stort erfarenhetsutbyte, saknas ett djup i analyserna vilket är begränsande, säger Hans Liwång.

– Några viktiga slutsatser i mitt arbete är att det går att vara mycket mer specifik och kvantifierad i rapporteringen. Den kan också vara mer strukturerad och även redovisa sannolikheter i större omfattning än vad som sker idag.

Genom att kvantifiera vad hög risk är, är det lättare att se vad man är överens



Ökad kunskap är ett viktigt vapen mot piraterna, enligt forskaren Hans Liwång.

och oense om. Det ger en tydligare formulering av vad säkerhetsproblemen är och gör det enklare att hitta bra lösningar. Med en uppdaterad kunskapsbas blir det möjligt att se om den aktuella problembilden stämmer med den gamla. På sikt leder detta till en större kunskap i branschen som helhet och för respektive rederi.

– Poängen är att alla vinner på det. Diskussionen kan föras på en högre nivå där man tillsammans hittar rätta lösningar för fartygen, i transportkedjan fram till lastning/lossning, i rederiet, på politisk nivå eller var problemet finns, säger Hans Liwång.

En ytterligare enkel och snabb väg för att öka fartygsskyddet är att sammanlagga EU:s flottstyrka Atalantas incidentrappor-

ter med rederiers och säkerhetsföretagens informationer. Atalanta har en landorganisation som behöver information för att kunna vara mer effektiv med styrkor på rätt ställe.

Det bästa fartygsskyddet mot pirater är att vara där de inte är. Området som ska bevakas är enormt stort och antalet pirater begränsat. Med en bra, och gärna daglig uppdatering av piraternas fartygsrörelser kan man hitta områden med större/lägre risk för konfrontation och då hjälpa rederierna att välja väg. Så gör man idag, men enbart utifrån incidentrapporterna. Med en bättre central analys skulle informationen bli mer konkret och mer tillförlitlig vilket ökar säkerheten för fartygen. **CH**

MLC 2006 ingen papperstiger

Cleopatra Doumbia-Henry har haft en huvudroll redan från starten. För nästan 15 år sedan startade arbetet på FN-organet ILO i Genève för att förbättra arbetsvillkoren i världens handelsflotta. I augusti 2013 träder konvention MLC 2006 i kraft.

TEXT CURT ISAKSSON

GENÈVE OKTOBER 2012

– Nu är det bråttom för de stater som ännu inte fullt ut genomfört alla nödvändiga förändringar, framhåller kvinnan som under en stor del av sitt yrkesverkssamma liv kämpat för sjömannens rättigheter.

Den nya konventionen blir till i en globaliserad värld, där fartyg med många nationaliteter i sina besättningar seglar på världshaven. Cleopatra Doumbia-Henry har själv kopplingar till olika världsdelar.

– Jag växte upp på den lilla ön Dominica i Västindien. Vårt hus låg på stranden ett tiotal meter från vattnet, och som barn tog jag ofta ett bad innan jag gick till skolan. Jag har alltid känt en närhet till havet, framhåller hon.

Dominica blev först i slutet av 1970-talet en självständig stat efter att tidigare ha varit en brittisk koloni. I dag har den västindiska ön cirka 70 000 innevånare. Självklart har sjöfarten stor betydelse för ekonomin och banden till omvärlden.

– När jag började som jurist var det därför naturligt att specialisera mig på sjöfart och det regelverk som finns för fartyg.

Började i Haagdomstolen

Cleopatra Doumbia-Henry har undervisat vid akademiska lärosäten i Västindien och Europa och skrev sin doktorsavhandling om transporter av farligt gods till havs. Efter att ha tjänstgjort vid Internationella domstolen i Haag, började hon 1986 sin tjänstgöring vid ILO i Genève och är i dag chef för avdelningen för arbetsnormer.

– Hemma på Dominica hade min far



Cleopatra Doumbia-Henry har haft och har en huvudroll när konvention MLC 2006 träder i kraft och ger sjöfolket bättre arbetsvillkor. Hon är chef för avdelningen för arbetsnormer vid ILO i Genève. Foto Marcel Crozet-ILO.

varit arbetsmarknadsminister. Det var därför följdriktigt att jag började på International Labour Organization (ILO), poängterar hon.

ILO är ett självständigt organ i FN men bildades redan 1919 efter första världskriget. Världens ledande politiker strävade efter att skapa internationella forum för att diskutera gemensamma ärenden och minska risken för motsättningar och krig.

Den första konventionen för sjöfolk klubbades igenom redan 1920. Därefter har regelverket blivit allt mer omfattande och bestämmelserna många och svårtolkade. Den ymniga floran av paragrafer har inte alltid ratificerats av de enskilda medlemsstaterna, och förordningarna är omoderna och svåra att tillämpa.

För att skapa ordning och reda och för att göra regelverket mer transparent, började arbetet med att paketera alla paragrafer och klausuler i en enda konvention. År 2006 fattade medlemsstaterna i ILO ett näst intill enhälligt beslut, som reglerade arbetsförhållandena för världens sjöfolk i Maritime Labour Convention.

– Konventionen ska gälla för långt fler yrkesgrupper som arbetar på fartygen än tidigare, framhåller Cleopatra Doumbia-Henry.

MLC 2006 gäller inte bara för den del av

besättningen som arbetar på däck och i maskin utan också för städare, hyttpersonal, servitörer, anställda i köket och artister som underhåller på passagerarfartyg.

Arbetet fördröjdes av krisen

Diskussionerna har varit många och intensiva i ILO. Arbetsgivare, fackföreningsledare och politiker har tillsammans arbetat fram mängder med föreskrifter på ett hundratal sidor. MLC 2006 reglerar de anställdas rätt att bilda fackföreningar, sluta avtal, utbetalning av löner, skydd för strandsatta sjömän, arbetsmiljö, standarden på personalens hytter och rätten till ersättning vid sjukdom, olycksfall och arbetslöshet m m.

Detta arbete med maritima principer och riktlinjer har tagit tid och är ännu inte avslutat. Enligt det övergripande beslutet från 2006 måste minst 30 stater underteckna regelverket. Den 20 augusti i år ratificerade Ryssland och Filippinerna MLC 2006 och därmed är målsättningen uppfylld. Ett år senare träder fördraget i kraft.

– När de båda IMO-konventionerna Solas och Marpol skulle förverkligas löpte processen över fem år. När det här regelverket ratificerades tog det cirka 6,5 år. Det är ett mycket omfattande material

som ska behandlas. Dessutom drabbades världen av en djup ekonomisk kris 2008. Jag tycker inte att arbetet med MLC 2006 tagit onormalt lång tid, anser Cleopatra Doumbia-Henry.

Först när medlemsstaterna omvandlat de många bestämmelserna till lagstiftning i det egna landet blir regelverket giltigt. I Sverige har MLC 2006 endast krävt mindre justeringar i lagen. Det ekonomiska skyddet vid akuttandvård förbättras och kravet på utbildning stärks för fartygskockar.

I många andra länder krävs dock en grundlig genomgång av den egna lagstiftningen, exempelvis för att uppfylla kraven på skydd för de anställda vid inkomstbortfall.

– De närmaste månaderna ratificerar ytterligare ett 15-tal länder från Latinamerika, Europa och Asien MLC 2006. Redan nu är det klart att sjömän som arbetar på drygt 60 procent av världens fartygstonnage skyddas av konventionen.

Vem som helst kan anmäla

Cleopatra Doumbia-Henry understryker att det måste finnas effektiva verktyg, som tvingar redarna att följa fördraget.

– MLC 2006 är ingen paperstiger. Konventionen har tänders. Diskussionerna har varit intensiva om hur hamnstatskontroller ska genomföras.

Ett fartyg som är registrerat i ett land, som inte skrivit under MLC 2006 och som anlöper till en hamnstat, som godtagit det nya regelverket, kan inte neka inspektion. Hamnstatens inspektörer har möjlighet att själva besluta att fartyget ska kvarhållas tills konstaterade missförhållanden

åtgärdats. Anmälan till myndigheter kan göras inte bara av medlemmar i besättningen, utan också av organisationer eller enskilda personer, som misstänker att allt inte står rätt till ombord på fartyget.

Enligt regelverket finns dessutom en skyldighet att alla fartyg, registrerade i länder som skrivit under konventionen, ska ha ett särskilt intyg, som visar att samtliga krav i MLC 2006 är uppfyllda.

– Preliminära beräkningar visar att minst 40 000 fartyg i världens handelsflotta ska ha sådana certifikat, säger Cleopatra Doumbia-Henry.

Regelverket skyddas med hjälp av hamnstatskontroller, inspektörer och obligatoriska intyg, som garanterar världens sjömän deras grundläggande rättigheter. Men det krävs också något annat för att slipa tänderna. Kunskap.

– Det här är en magnifik, världsomspännande lektion. Jag får gång på gång frågor om vad som gäller, och i ILO arbetar vi för att sprida information till politiker, inspektörer, redare och fackföreningsfolk. Vi har genomfört mängder med kurser och exempelvis utbildat 300 personer, som i sin tur ska lära lärare hur konventionen tillämpas. Hittills har 7 000 personer blivit utbildade i sjömannens rättigheter, berättar ledaren på ILO.

Sjömännen kan lyftas fram

Hon anser att konventionen ger en möjlighet att lyfta fram en yrkesgrupp, som ofta glöms bort.

– Ibland blir utsläpp från fartyg miljöskandaler, och då uppmärksammas kanske sjömännen och deras arbetsvillkor.



Hälso- och sjukvården är en viktig del av den nya konventionen. Här visar ett italienskt fartygsbefäl i hamnen i Genua det medicinska intyg, som är ett krav för att han ska få arbeta på fartyget *Jolly Blu*. Foto Marcel Crozet-ILO.

Annars försvinner de utom synhåll på sina båtar.

När Cleopatra Doumbia-Henry talar om MLC 2006 använder hon ordet "beautiful", som om alla dessa aktstycken är konstverk, som kan avnjutas och beundras. Hon beskriver sitt eget arbete som "passionate".

Dyningarna från barndomens Karibien och närheten till havet rullar in i ILO-s nya konvention. **C I**



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

Du hittar oss även på facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb

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

Seglets renässans

Med Flettnerrotorer eller fasta segel kan man spara mellan 10 och 30 procent bränsle, beroende på rutt, vindar och hastighet. Vid låg hastighet, vind rakt akterifrån och med ett stort draksegel kan besparingen bli uppåt 80 procent.

TEXT AGNETA OLOFSSON

GÖTEBORG NOVEMBER 2012

Detta visar beräkningar som gjorts av SSPA. Forskarna utgick från en Panamax-tanker om 75 000 ton på en rutt Rotterdam–Venezuela och tillbaka.

– Eftersom man utnyttjar däcksyta om man använder Flettnerrotorer eller fasta segel, så passar det med en tanker. Det är opraktiskt på ett containerfartyg. Men det mest kända fartyget som använt drake är dock containerfartyget *M/S Beluga*, säger Björn Allenström som, förutom att han sitter i SSPA:s ledning, är ledare för projektet Efficship och Ulysses, där man bland annat utrett vindframdrivning.

Flettnerrotorer och fasta segel hör till framtiden. Det finns visserligen ett fartyg med Flettnerrotorer, ägt av det tyska energibolaget Enercon, men mycket lite är känt om det, och Enercon vill inte släppa någon information.

Gammal princip till heders

Principen bakom Flettnerrotorerna är dock inte ny. Det är Magnuseffekten som är känd sedan 1800-talet. Den går ut på att en cylinder som roterar får undertryck på ena sidan och övertryck på den andra.

Om man med en elektrisk motor eller hydraulik roterar ett antal cylindrar i två till tre varv per sekund så skapas det ett undertryck som, i kombination med rätt vind, drar fartyget framåt.

På exempelfartyget tänker sig SSPA fyra cylindrar, med vardera en diameter om 4,7 meter och en höjd av 28,2 meter. De är sju till tio gånger effektivare än segel med samma yta.

För Flettnerrotorer, liksom för fasta segel, är vind in från sidan på fartyget optimal. Om man lägger en gradskiva från för till akter, så passar en vindriktning mellan 45 grader och 150 grader för

framdrivning med Flettnerrotorer.

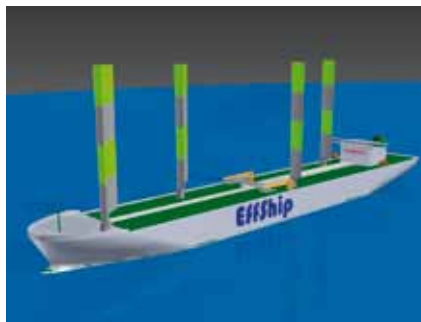
För fasta segel går det bra med vindriktningar om 35 grader upp till 180 grader. För exempeltankern skissade SSPA på fyra segel som är 50 meter höga och 17 meter breda. Materialet är kolfiber eller metall.

– Textilsegel blir dyra i längden.

De rektangulära seglen är krökta för att fånga upp vinden, men de går att rikta åt alla håll. De är symmetriska, med en fästpunkt, ”masten”, undertill på mitten. Ett styrsystem ser till att seglen hela tiden vrids optimalt mot vinden.



Flettnerrotorerna skymmer inte sikten på samma sätt som segel. De är sju till tio gånger mer effektiva än segel med samma yta. Illustration SSPA



På Panamax-tankern tänker sig SSPA fyra segel som är 50 meter höga. Seglen är fällbara och kan ”revas” teleskopiskt. Illustration SSPA

Både Flettnerrotorer och segel bör vara fällbara för situationer när vinden är för stark eller kommer från fel håll. De ska dessutom kunna ”revas” teleskopiskt.

Tänkbara nackdelar är att rotorerna kan ge störande vibrationer och att seglen skymmer sikten från bryggan. Det senare går att lösa genom att ha en utkik i fören, eller helt enkelt placera bryggan där.

Än är bränslet inte tillräckligt dyrt

Hur mycket man kan vinna genom att använda rotorer eller segel beror på hastigheten, som i sin tur beror på fartygstyp. Forskarna tänker sig att man alltid måste ha maskin och propeller igång, inte minst av säkerhetsskäl. Måste man hålla en hög hastighet, som 16 knop, så har man mer att vinna än vid 8 knop. 16 knop är att betrakta som hög hastighet för ett tankfartyg, men inte för andra fartygstyper.

För draksegel är det tvärtom så att tekniken endast är användbar vid låg hastighet, allra högst 16 knop. Då kan draken betyda mycket.

– Vid vind rakt akterifrån orkar draken dra nästan 8 knop utan propeller. Det är en stor besparing.

Då menar Björn Allenström exempel-tankern utrustad med ett draksegel om 640 kvadratmeter. Så stora är inte dagens drakar, de är mellan 200 och 300 kvadratmeter.

Draken hissas och firas automatiskt. Ett styrsystem ser till att draken rör sig i en liggande åtta mot vinden, den blir då effektivare än om den bara skulle fånga vinden.

Den stora tveksamheten från skeppare är vad som händer om drake med vajer och allt faller ner. Svaret är att styrsystemet som finns längs vajern en bit upp i luften kan ställa in draken så att den bara står stilla och inte drar. I värsta fall klipps vajern, då räddar man den egna propellern men kanske inte någon annans.

En annan nackdel med draken är att den är dyr i drift, tyget slits fort. Kostnaden för all form av vindframdrivning är anledningen till att teknikerna ännu inte spritts. Än så länge är bränslepriserna för låga för att motivera investeringen. **A O**

På fyllan på bryggan

Enligt rederiets hemsida arbetar man ”mycket med säkerheten som syftar till att skydda fartyg, människor, miljö och egendom”. Nu har befälhavare och överstyrman på ett av dess fartyg dömts för grovt sjöfylleri.

TEXT PER TURESSON

GÖTEBORG NOVEMBER 2012

Den 23 oktober i år var *M/S Swe-Bulk* på resa med spannmål från Lidköping till Brugge. Sent på kvällen avlöstes Vänerlotsen av en kanallots vid Vänersborg. Befälhavaren fanns på bryggan, men som brukligt var det lotsen som körde fartyget.

Ganska snart märkte lotsen att något inte stod rätt till. Befälhavaren verkade okoncentrerad och luktade konstigt. Värre blev det i den övre Trollhätte-slussen, då befälhavaren blandade sig i körningen och gjorde en kraftig, okontrollerad backmanöver som lotsen fick rätta till.

Då begärde lotsen alkoholkontroll, och

i nästa sluss mötte polisen upp. Befälhavaren blåste 0,61 milligram per liter utandningsluft. Det motsvarar 1,22 promille i blodet. Överstyrman hade nästan samma värde, 0,58 milligram.

Båda är ryssar. För att de inte skulle lämna landet före rättegången fick de sitta häktade till dess.

Bägge var berusade – men vem var ansvarigt befäl under denna del av resan?

Ingen ursäkt att lotsen körde

Enligt schemat hade befälhavaren sin sextimmarsvakt fram till midnatt, då han skulle avlösas av överstyrman. Men trots vakt-schemat var kutymen att det var befäl-

havaren som tjänstgjorde på bryggan under färden på Trollhätte kanal.

Denna natt gjorde man ett litet undantag. En halvtimme efter midnatt gick befälhavaren ner i sin hytt och avlöstes då av överstyrman under fem minuter.

Befälhavaren döms till fängelse i två månader för grovt sjöfylleri. Att det faktiskt var lotsen som körde är ingen för-mildrande omständighet.

Grovt brott alltså, enligt tingsrätten: ”Det är fråga om ett sjöfylleri på ett lastat handelsfartyg av en inte obetydlig storlek som skulle köras genom en kanal för vilken det krävs särskild licens att få framföra fartyg”

Överstyrmans tillfälliga in hopp gör att även han döms för grovt sjöfylleri. Men att han bara var ansvarigt befäl under en kort stund innebär att han kommer undan med 14 dagar i fängelse.

Swe-Bulk ägs av Swedish Bulk Rederi AB i Göteborg och seglar under cyprisk flagg. **P T**

Ovanlig brandorsak

En kemisk reaktion mellan ett preparat för dricksvatten-behandling och ett insektsmedel ledde till självantändning. Det är den troligaste orsaken till en udda eldsvåda på ett fartyg.

TEXT PER TURESSON

RIO DE JANEIRO JANUARI 2012

Den 9 januari i år låg ankarhanteringsfartyget *Mærsk Champion* på uppdrag utanför Brasiliens kust.

På morgonen hade man plockat samman utgången medicin, plastbehållare med klorhaltiga granuler för dricksvatten-behandling samt två aluminiumflaskor med insektsmedel i en plastbox med lock. Insektsmedlet var förtunnat med en lättflyktig petroleumprodukt.

Allt i boxen var väl förpackat. Den stod

i sjukhytten och skulle tas iland vid nästa hamnanlop.

Mystisk knall

Vid middagstid hördes plötsligt en knall från sjukhytten och man upptäckte då att en brand brutit ut där. Elden var så kraftig att pulver inte räckte, utan den fick släckas med vatten. Sjukhytten blev utbränd och inredningen intill skadad.

Den danska haverikommissionen har nu utrett händelsen. Man bedömer att medicinen inte spelat någon roll för bran-

den. Återstår alltså de plastförpackade klorgranulerna och insektsmedlet. Här visar laborietester inte på någon temperaturhöjning när ämnena blandas. Men det kan bero på att man inte lyckats åter-skapa exakt samma förhållanden som i plastboxen ombord. Därför drar utredarna ändå slutsatsen, att branden med stor sannolikhet berodde på en kemisk reaktion mellan dessa ämnen.

Knallen då? Man vet att den inte kom från syrgastuberna i sjukhytten. De stod nämligen emot hettan. Därför tror man att den orsakades av att innehållet i en av aluminiumflaskorna förångades i värmen och till sist exploderade.

Branden är den första kända i sitt slag. Mærskflottan har nu fått nya riktlinjer för hantering av kemikalier och kasserad medicin. Rapporten finns på nätet: www.dmaib.com/Ulykkesrapporter/MAERSK_CHAMPION_19012012.pdf. **P T**

”Kvinnor och barn” – en vandringsmyt?



Ordern kvinnor och barn först gavs första gången 1852 på det sjunkande skeppet *Birkenhead*. Men trots att den inställningen av många uppfattats som vedertagen norm till sjöss är det betydligt vanligare att män överlever ett fartygshaveri än kvinnor. Allra bäst klarar sig besättningen. Det visar en studie från Uppsala universitet. TEXT LINDA SUNDGREN ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

UPPSALA SEPTEMBER 2012

När *Titanic* sjönk i april 1912 gav kapten order om att kvinnor och barn skulle gå först i livbåtarna. Besättningen följde hårdnackat uppmaningen, och desperata män hindrades från att tränga sig före. Resultatet blev att 70 procent av kvinnorna och barnen överlevde medan endast var femte man klarade sig.

Men *Titanic* är ett undantag. En studie som genomförts av Oscar Erixson och Mikael Elinder vid ekonomiska institutionen på Uppsala universitet visar att män

har betydligt större chans att överleva ett fartygshaveri än kvinnor.

– Resultaten går mot den bild vi matats med, att man till sjöss räddar kvinnor och barn först. Men ser man till fysiska förutsättningar är det logiskt att män klarar sig bättre, säger Oscar Erixson.

Erixson och hans kollega hade två huvudsyften med undersökningen. Dels att ta reda på om den chevalereska normen efterlevs och därmed ger kvinnor bättre odds vid fartygskatastrofer; dels studera hur människor agerar i krissituationer. Deras resultat visar att kvinnor

inte har någon fördel i sammanget, och forskarnas övergripande slutsats sammanfattas i rapportens titel ”Everyman for himself”.

– Kvinnor och barn först är en norm som säkert finns men inte alltid efterlevs. Att rädda sig själv i en krissituation som handlar om liv och död är ett allmänmänskligt beteende, säger Oscar Erixson.

Har aldrig varit lagreglerat

Forskningsmaterialet omfattar 18 haverier med över 15 000 passagerare och besättningsmän med drygt 30 olika nationaliteter. Den äldsta olyckan som studerats är brittiska *HMS Birkenhead* som gick på ett rev och sjönk utanför Sydafrikas kust en februarinatt 1852. Enligt dokumentationen ska kapten Robert Salmond ha givit ordern ”kvinnor och barn först”, och det är första gången man känner till att den uttalats. *Birkenhead* tillsammans med *Titanic* är de enda två olyckor där en större andel kvinnor än män överlevt. Vid ytterligare tre studerade fartygsolyckor har ordern utdelats. Kapstens uppmaning har visserligen även i dessa fall lett till att en större andel kvinnor än vanligt överlevt, men fortfarande har männen klarat sig bättre.

– Ordern har aldrig funnits nedskrivet i någon lagtext vad vi har kunnat se, och det har varit upp till varje kapten att ta det beslutet. Men vi kan se att kapstens order har effekt. På *Titanic* tolkades den så hårt att det gick ut halvfulla livbåtar med kvinnor och barn trots att det stod män kvar på däck, säger Oscar Erixson.

Lusitania sista säkra exemplet

I undersökningen har forskarna också sett att kvinnor på brittiska fartyg klarar sig sämre än dem på fartyg under annan flagg. Anledningen till att man studerat flaggens betydelse är att det finns en allmän uppfattning om att briter ska vara mer benägna än andra att följa sociala normer till sjöss. *Birkenhead*, där ordern gavs första gången, var också brittisk. Men

stick i stäv med forskarnas tes klarar sig kvinnor på brittiska fartyg alltså sämre än andra.

– Varför det är så vill jag inte spekulera i. Det får bli en fråga för framtida forskning, säger Oscar Erixson.

Sista gången man med säkerhet vet att ordern "kvinnor och barn först" uttalades var på *RMS Lusitania*, som vid tiden för sjösättning (1906) var världens största passagerarfartyg. I maj 1915 torpederades hon av en tysk ubåt utanför Irland. I 190 personer omkom vid olyckan, varav 326 kvinnor och 864 män. Men trots att ordern inte längre tycks användas vid fartygskatastrofer visar studien att kvinnor klarar sig bättre idag än tidigare.

– Det hänger förmodligen samman med att kvinnor blivit bättre på att överleva på egen hand. Fler kan simma, man bär mindre otympliga kläder, och jämställdheten har ökat, säger Oscar Erixson.

Att det skulle vara kopplat till en förlagd kvinnosyn att forska kring en ordning om kvinnor och barn först, tycker inte Oscar Erixson.

– I ett jämställt samhälle som Sverige kanske ett sådant uttryck är passé. Men om man istället väljer att se det som ett uttryck för människans vilja att hjälpa dem som är svagare i krissituationer, förr ansågs ju kvinnor vara det svagare könet, får det en annan betydelse.

Hytt långt ner inte alltid en nackdel

Forskarna har även studerat andra faktorer inverkan på överlevnadsgrad vid fartygshaverier, varav en del visat sig ha betydelse. Ålder är en sådan parameter, där barn klarar sig allra sämst, följt av äldre. Även ekonomi spelar roll och den som reser i första klass har större chans att överleva än passagerare i ekonomihytt. De bakomliggande orsakerna till det kan dock ha skiftat genom åren.

– Klass spelar absolut roll, framför allt under 1800- och 1900-talen. Om det betyder att vissa kunde köpa sig en plats i livbåten vet vi inte, men det är inte omöjligt. En förstaklassbiljett på *Titanic* kostade några tusen dollar, vilket motsvarar flera hundra tusen i dagens penningvärde, medan en tredjeklassbiljett kostade 175 dollar, säger Oscar Erixson.

Men även under senare haverier, som *Estonia*-katastrofen, påverkar hyttklassen oddsen att överleva.

– Nu för tiden handlar det förmodligen snarast om lokalisering av hytterna, att de dyraste ligger högt upp i fartyget nära

Val av fartygsolyckor

Fartygen i studien har hämtats ur förteckningen *Some notable shipwrecks since 1854*. Därutöver har man valt att även studera *HMS Birkenheads* förlisning eftersom det ska ha varit då begreppet kvinnor och barn först myntades. Också två senare olyckor, *Princess of the Stars* och *Bulgaria* har lagts till. Några av världens mest förödande fartygskatastrofer, som *Doña Paz* (kolliderade 1987) och *Le Joola* (kapsejsade 2002) med över 4 000 respektive 1 800 dödsfall, har uteslutits ur studien på grund av brist på besättningslistor och information om fartygen. Studien är en del i en avhandling som Oscar Erixson ska presentera nästa år.

Fartyg	År	Döda	Överlevande	% överlevande	
				kvinnor	män
<i>HMS Birkenhead</i>	1852	365	191	100,0	33,5
<i>SS Arctic</i>	1854	227	41	0,0	19,9
<i>SS Golden Gate</i>	1862	206	172	36,4	50,0
<i>SS Northfleet</i>	1873	287	80	3,9	26,6
<i>RMS Atlantic</i>	1873	538	330	0,0	54,7
<i>SS Princess Alice</i>	1878	697	140	12,4	22,0
<i>SS Norge</i>	1904	635	160	9,9	29,0
<i>RMS Titanic</i>	1912	1 496	712	73,3	20,7
<i>RMS Empress of Ireland</i>	1914	983	465	11,3	40,0
<i>RMS Lusitania</i>	1915	1 190	768	37,1	40,0
<i>SS Principessa Mafalda</i>	1927	309	877	73,3	74,1
<i>SS Vestris</i>	1928	125	183	24,4	64,8
<i>SS Morro Castle</i>	1934	130	412	74,6	76,8
<i>MV Princess Victoria</i>	1953	135	44	0,0	29,3
<i>SS Admiral Nakhimov</i>	1986	423	820	63,5	69,0
<i>MS Estonia</i>	1994	852	137	5,4	22,0
<i>MS Princess of the Stars</i>	2008	791	59	2,4	9,8
<i>MV Bulgaria</i>	2011	110	76	26,9	60,3

räddningsstationerna. Men på *Estonia* var det även förvånansvärt många av dem som låg i hytterna längst ner som klarade sig. Man tror att det kan ha berott på att de hörde smällen från bogvisiret och därför hann ta sig upp i tid, säger Oscar Erixson.

Undersökningen visar att de som klarar sig allra bäst vid en olycka är de ombordanställda. Besättningen har en överlevnadsgrad på 60 procent och befälhavaren 42 procent. Det kan jämföras med passagerarna med 39 procent överlevnadsgrad för män och 29 procent för kvinnor.

– Besättningen har till uppgift att utföra en säker evakuering av passagerarna vilket borde innebära en överlevnadsnackdel för dem själva. Men de har också fördelar jämfört med passagerarna, som att de deltagit i övningar, känner fartyget och vet var livbåtar och säkerhetsutrustning finns, säger Oscar Erixson.

Christer Lindvall är sjökaptan och seniorrådgivare vid Sjöbefälsförningen.

Han är inte förvånad över resultatet.

– Besättningen är tränad i att hantera livbåtar och evakueringsituationer, de har friskintyg som visar att de klarar påfrestningarna i sjömansyrket, och nästan alla är mellan 18 och 65 år. Passage-rarna har inte alls samma erfarenhet och bland dem finns också handikappade, sjuka, barn, icke simkunniga, alkoholpåverkade och så vidare.

Att det skulle vara ett moraliskt dilemma att besättningen generellt klarar sig bättre än passagerarna, tycker Christer Lindvall inte.

– Besättningen, framför allt det högre befälet, har ett ansvar att se till att samtliga passagerare och övrig besättning har lämnat fartyget innan de själva gör det. Men när det är uppenbart att de inte kan rädda fler bör de också lämna fartyg. Krav på att befälhavaren ska följa fartyget ner i djupet finns mig veterligen inte i något lands lagstiftning. **LS**



Trelleborgs Hamn AB
-Port of Trelleborg-
www.portoftrelleborg.se



SCANUNIT
our skill - your benefit
www.scanunit.se



REDERI AB GOTLAND
BOX 1104, 621 22 VISBY. TEL 0498-20 00 00
www.gotlandsbolaget.se



DFDS SEAWAYS
www.dfds.com



MARIFOND
www.marifond.se

God Jul
Gott Nytt
önskar
Sjöbefälen och våra



FURETANK REDERI AB
DONSC
www.furetank.se
Furetank Rederi/Nolsö Shipping
www.furetank.se • www.nolsoshipping.eu



Brandskyddsföreningen
Brandsäker kunskap
www.svbf.se



SCANCOOL
SCANDINAVIAN COOLER AB
Telefon 08-550 858 80
Fax 08-550 809 71
E-post info@scancool.se
www.scancool.se



Rederi AB Donsötank
www.donsotank.se



WALLENIUS MARINE
www.walleniusmarine.com



MAN Diesel & Turbo
Tel 031-17 62 95
mandieselturbo-se@mandieselturbo.com
www.mandieselturbo.com



SJÖFARTSVERKET
www.sjofartsverket.se



MARISOL[®]
CHEMICALS
www.marisol.nu



Trydells
TRYCKERI
www.trydells.se



FALK-EL AB
0346-150 95 • info@falkel.se
www.falkel.se



Sirius Shipping
www.siriusshipping.eu



THUNBOLAGET

ERIK THUN AB (publ)

www.thun.se



www.i-tech.se

Scandlines

HELSINGBORG-HELSINGÖR
www.scandlines.se

och
År



annonsörer

Umeå Hamn

www.umeahamn.se



www.ahlmark-lines.se



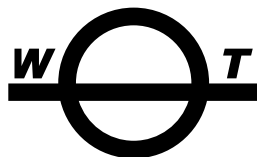
www.ampm.se

Söderberg & Partners

www.soderbergpartners.se



www.chris-marine.com



**WISBY TANKERS AB
WISBY SHIPMANAGEMENT**

www.wisbytankers.se



www.stenaline.com



Gävle Hamn
www.gavlehamn.se

**AB Ramantenn
Marinelektronik**

www.ramantenn.se



www.kalmar.se/kalmarhamn



www.floatel.se



www.aboamare.fi



SJÖMANSSKOLAN STOCKHOLM

tackar alla som tar hand om
våra elever ombord

www.sjomansskolan.se

Tvingande regelverk i maskin

Solas regelverk V/15 är det enda ställe där individens prestation lyfts fram och sätts i relation till teknik- och design av nautikernas arbetsmiljö. Nu pågår arbete på Chalmers Lighthouse i Göteborg för att anpassa regelverket till att även gälla maskinrummens kontrollrum.

TEXT CLAES HINDENFELT/METRA REPORTAGE

GÖTEBORG NOVEMBER 2012

För nautikerna har Solas V/15 påverkat utformningen och arbetssättet på bryggan genom integrerade system avseende teknik, kommunikation, tillgänglighet till relevanta driftsdata och att ha detta inom räckhåll.

V/15 påverkar således både befälens prestation och hur man designar fartyg. Det här gäller ännu inte i maskinrummens kontrollrum men kan bli verklighet genom ett arbete med syfte att anpassa V/15 även till maskin.

– Vi har tittat på detta, och jag påstår att det går att anpassa dagens Solas V/15 för bryggan till i första hand maskinrummens kontrollrum, säger Monica Lundh, sjöingenjör och forskare på Chalmers Lighthouse i Göteborg.

– Det finns ett behov av tvingande regelverk och av att visa konsekvenserna med avsaknanden av sådana. I arbetet med detta byter vi ut bridge management resource (BMR) mot engine controll room (ECR) och ser likheter och skillnader, och vad som behöver åtgärdas för att påverka designen.

Designen ska stödja arbetet

En utformning av kontrollrummen anpassade efter V/15, och indirekt vilket arbete som ska utföras där, är fullt möjligt om än inte helt enkelt. Problemet är att det inte finns ett tvingande regelverk för designen av ECR motsvarande det som finns för bryggan och hela BMR.

– Genom att överföra Solas till maskin tillgodoser man detta även för dem. Man kommer också närmare målet att bygga

fartygen så de stöder arbetsuppgifterna som ska utföras och uppfyller villkoren i V/15, säger Monica Lundh.

Med utgångspunkt från tidigare forskningsresultat, som visar vad som saknas i ECR samt riktlinjer för hur de ska utformas som utgångspunkt, jämförs dessa med V/15. Då kan delar som inte är optimala och inte stöder arbetet som ska utföras i ECR enkelt identifieras, och man ser hur mycket som kan lösas med en tillämpning av V/15.

Solas är tämligen abstrakt, och de problem som inte fångas upp där kan identifieras med hjälp av klassningssällskapens regler. Tillämpas de kan ytterligare problem lösas. Tanken är att gå vidare och med hjälp av ISO 11064-1 till ISO 11064-4 fånga upp resterande frågeställningar.

– Efter den genomgången bör det vara väldigt lite kvar som inte är i fas med V/15 från bryggan och då kan ett Solas V/15 bli verklighet även för maskinrummen.

Arbetet finansieras av Sjömanshusstiftelsen. Förutom Monica Lundh arbetar Steven Mallam, forskarstudent, och Joanna Paraiso, student på Chalmers befälsutbildning, i projektet. Delresultat och modeller för det fortsatta arbetet beräknas vara klara under våren 2013. **CH**

Svenska mästare firades

Den 5 november var stämningen hög på Sjöbefälsföreningens kansli. Två av Tyresö FF:s spelare, Elaine Moura och Madelaine Edlund, jobbar på kansliet. Tyresö hade två dagar tidigare erövrat SM-guldet i damfotboll genom att i avgörande matchen borta mot Ldb Malmö vinna med 1-0. De var piskade att vinna för att ta guldet, och Madelaine gjorde matchens enda mål genom en perfekt nick 10 minuter före slutsignalen. På bilden flankerar Elaine och Madelaine SM-bucklan.





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.

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.

SVITZER

www.svitzer.com

Kylutbildningen Göteborg AB

Examinationscenter för alla klasser

AMK

AUTO MARIN KYLTEKNIK AB2



®

STAR CRUISES

ÅNEDIN LINJEN

www.anedinlinjen.se



VOLVO PENTA

www.volvopenta.com



Marine

www.castrol.com/marine
+47 22 51 12 20



God Jul och Gott Nytt År

önskar

Sjöbefälen och våra annonsörer

USLA LÖNER HÄMMAR INDONESISK SJÖFART



Det indonesiska sjöfacket KPI som har drygt 35 000 medlemmar är ett av de största i regionen och därmed också i världen. I Asien är det bara den filippinska sjöfackliga organisationen Amosup och det indiska Nusi som har fler medlemmar.

– Samtidigt som de sjöfackliga förbunden i Västeuropa i flera årtionden har tappat medlemmar ökar vi stadigt år efter år, förklarar Hanafi Rustandi, ordförande sedan många år för KPI. TEXT OCH FOTO WORLD REPORT

JAKARTA OKTOBER 2012

Hanafi är också ordförande för ITF i Stilla Havsregionen och ledamot av dess exekutivkommitté.

Indonesien är ett land som består av drygt 18 000 öar och har en av världens längsta kustlinjer. Därför är det inte konstigt att sjöfart alltid har spelat en viktig roll i landets historia.

Vi träffas på KPI:s huvudkontor i huvudstaden Jakarta. Det är en myllrande 12-miljonersstad med sådana bilköer att trafiken större delen av dygnet verkar stå stilla. Utöver alla bilar gäller det att se upp för 10 miljoner små motorcyklar som kryssar fram på gatorna.

KPI organiserar både befäl och manskap, även om befäl av olika kategorier idag är den klart största gruppen. En stor andel av medlemmarna arbetar på bekvämlighetsflaggade fartyg och på kryssningsfartyg.

– Men vi har också några tusen medlemmar som arbetar i den inrikes sjöfarten mellan våra öar, säger Hanafi, som är en verklig facklig veteran i Indonesien.

Han började sin sjömansbana på 1960-talet och seglade som tekniskt befäl i flera år.

Hanafi växte upp i Jakarta under åren när Indonesien blev självständigt. Han hade åtta syskon.

– Det var tuffa tider på 1950-talet i samband med att Indonesien fick sin självständighet. Sukarno som var vårt lands första president efter frigörelsen var en bra man som kämpade för våra rättigheter. Fackföreningsrörelsen var denna tid förhållandevis stark.

Efer att ha gått en teknisk skola gick Hanafi till sjöss.

– Redan som liten grabb drömde jag om att resa jorden runt. Min morbror som var sjökaptan berättade om en annorlunda värld som fånglade mig. Mitt yrkesval var självklart.

Grundade KPI

Hanafi började jobba i maskin som 17-åring, först som motorman och senare som maskinbefäl. Efter sju år till sjöss gick han iland och var med och grundade KPI år 1973.

– Genom att segla på USA och Europa kom vi indonesier i kontakt med de på den tiden starka amerikanska och europeiska sjöfacken. Jag insåg att förbundens styrka berodde på kollektivavtalen och att det var något som behövdes också för indonesiskt sjöfolk.

Idag är Hanafi Rustandi den enda av KPI:s grundare som fortfarande lever. Nästa år kommer förbundet att fira 40-årsjubileum.

– Då kan det vara dags att jag drar mig tillbaka, säger Hanafi. Han betonar vilken stor betydelse det var för KPI att 1984 bli medlem av ITF att sjöfackligt arbeta över nationsgränserna.

En tid var Hanafi utbildningsansvarig för ITF i regionen och bidrog till att Indonesiens första hamnarbetarförbund bildades. Samtidigt var han aktiv i KPI.

Men indonesiska fackliga organisationer hade stora problem under åren som diktatorn Suharto styrde landet.

– Suharto försökte kontrollera all facklig verksamhet vilket även drabbade KPI. Först år 2000 kan man säga att Indonesien åter på allvar kunde börja bygga upp en fri och oberoende fackföreningsrörelse, berättar Hanafi. Stödet från ITF var under de svåra åren otroligt värdefullt. Tack vare



Hanafi Rustandi är ordförande både i indonesiska sjöfacket och ITF:s Stillhavregion



Nasir är teknisk chef på träskutan *Budi Indant*.

Indonesien är med sina nästan 250 miljoner invånare världens fjärde största land befolkningsmässigt. I huvudstaden Jakarta beräknas det bo drygt 10 miljoner personer. Ungefär 80 procent av invånarna är muslimer. Undantaget är Bali, där den överväldigande majoriteten av 2,3 miljoner invånare är hinduer. Den årliga befolkningsstillväxten i Indonesien är en procent. Medellivslängden för män beräknas till 69 år och för kvinnor till 74 år. Politiskt är Indonesien en ung demokrati. Diktatorn Suharto störtades i slutet av 1990-talet, och idag är det en republik med ett folkvalt parlament.

det fängslades jag aldrig. Efteråt har jag sett dokument i vilka jag utpekats som en farlig facklig aktivist som måste tystas.

– Ibland brukar jag kallas för Mr ITF och ibland för Mr Indonesian Seafarers Union, fortsätter Hanafi Rustandi med ett leende.

SB: Är det fortfarande behov av ett starkt sjöfack i Indonesien?

– Självklart behöver Indonesiens sjömän ett starkt fackförbund lika mycket idag som tidigare! Nationell och internationell facklig solidaritet är viktigare än någonsin. Ett sjöfack vi på olika sätt ger stöd till är burmesiska SUB. Vi har också genomfört flera solidaritetsaktioner för sjöfolk i Iran.

För närvarande har KPI 125 kollektivavtal med nationella och utländska rederier. Av medlemmarna arbetar ungefär 15 000 på kryssningsfartyg.

Enligt Hanafi går utvecklingen fackligt i Indonesien för närvarande i en negativ riktning.

– Dagens regering för en politik som är nyliberal. Man vill inte ha starka fackföreningar och ger ibland öppet stöd till så kallade gula fackförbund, som mer eller mindre styrs av arbetsgivarna. Detta trots att halva befolkningen lever i fattigdom och har en inkomst på bara fyra-fem dollar om dagen.

Den fackliga anslutningsgraden i Indonesien är låg, och vanligt är att olika centralorganisationer bekämpar varandra.

Ännu inte undertecknat MLC2006

Trots att viktiga sjöfartsnationer i regionen som Singapore och Filippinerna har undertecknat ILO:s superkonvention för sjöfarten har Indonesiens regering hittills inte gjort detta. För landets sjöfartsnäring är detta olyckligt, menar Hanafi. Risken är att sjöfarten i landet tappar i konkurrenskraft och att indonesiskt ägda fartyg flaggas om till Singaporeflagg.

– Regeringen talar hela tiden om tekniska problem som gör det komplicerat att underteckna konventionen. För mig är det obegripligt att vi ännu inte har ratificerat konventionen!

Totalt seglar knappt 7 000 fartyg under indonesisk flagg. Runt om på landets stora öar har KPI lokalkontor. Förbundet driver också några medicinska kliniker, som är tillgängliga för medlemmarna och deras familjer. Medlemsavgiften är 25 000 rupiah i månaden (knappt 20 svenska kronor).

SB: Varför började du jobba fackligt?

– För att den fackliga kampen alltid



Från Sunda Kelapa, Jakartas äldsta hamn.

varit en självklar och viktig del av mitt liv, svarar Hanafi. Idag är nästan alla överens om att KPI spelar en viktig roll i Indonesiens sjöfartsnäring. Fackligt är jag besviken över att vi inte lyckats höja lönerna mer för indonesiskt sjöfolk, som arbetar i den inrikes sjöfarten. Fortfarande är löner på 200–300 dollar i månaden vanliga här, vilket är långt under det internationella löneläget. Utan tvekan finns det mycket sjöfackligt arbete kvar att göra, även om det snart är dags för yngre förmågor att ta över efter mig.

500 år gammal hamn

Det är dags att lämna KPI:s kontor för att åter kasta sig ut i den halsbrytande trafiken och besöka Jakartas äldsta och mest unika hamn Sunda Kelapa.

I hamnen, som har varit verksam i över 500 år, ligger mängder med tvåmastade lastfartyg i trä intill varandra. Det känns som att flyttas flera årtionden tillbaka i tiden. En stor del av lastningen och lossningen av de vackra båtarna sker manuellt. Det lokala namnet för båtarna i hamnen är pinisi.

Idag är det mest spannmål och byggnadsmaterial som pinisi-båtarna transporterar men fram till för bara något år sedan var den vanligaste lasten timmer. Timmerhanteringen är dock idag förbjuden av de indonesiska myndigheterna.

Sunda Kelapa var en gång centrum för Indonesiens internationella handel, men

idag går träfartygen enbart mellan Indonesiens olika öar. Båtarna använder dessutom nu för tiden motorer.

– Här ligger som regel närmare 200 fartyg inne, berättar Ramli som sedan 12 år är lokal ombudsman i hamnen för KPI. Med en liten motorcykel åker han runt längs de drygt tre kilometer långa kajerna i hamnen och kollar upp hur besättningsmännen har det.

Val mellan hög lön och familjeliv

Det märks att Ramli, som tidigare i många år seglade som maskinbefäl, är en välkänd figur i hamnen. Både hamnarbetare och sjömän på inneliggande båtar kommer fram och hälsar. Ramli berättar att han ibland också hjälper hamnarbetare om det behövs.

– Själv seglade jag enbart i indonesisk inrikesfart. I och med att jag tidigt bildade familj ville jag inte vara borta från familjen mer än några månader i sträck även om jag hade fått mycket bättre lön i internationell fart, säger Ramli.

Han bor med sin hustru och fyra barn i Jakarta och har bara några kilometers väg till och från jobbet i hamnen.

Som fackligt ombud får han försöka lösa sjöfolkets små och stora problem.

– När jag träffar någon som är oorganiserad förklarar jag hur viktigt det är att organisera sig, att ju fler som är med i facket desto starkare blir vi.

En av de som kommer fram för att dis-

kutera med Ramli är 57-åriga Nasir, som är teknisk chef på träskutan *Budi Indant*. Nasir har seglat sedan 1976, hela tiden i inrikes fart. Han gick sin maskinbefälsutbildning på sjöfartshögskolan i Jakarta.

– På träskutorna har jag varit ett tiotal år, berättar Nasir. Tidigare gick vi framför allt med timmer, men idag går vi främst med byggnadsmaterial.

Budi Indant har en besättning på åtta man. Normalt är de ombord i ungefär två månader innan det blir en kortare ledighet. Rinnande vatten och toalett finns, och som teknisk chef har Nasir egen hytt.

– Eftersom vi inte får någon lön under ledigheten och inte har någon betald semester blir det bara att vi är hemma hos våra familjer i som mest en dryg vecka åt gången, säger Nasir.

Han bor i Jakarta, är gift och har två barn som är 21 och 18 år gamla. Hustrun är hemmafru. Lönen som teknisk chef är 3 miljoner rupiah i månaden (drygt 2 300 svenska kronor).

– Det är en hygglig lön i Indonesien, även om den ligger långt under vad jag skulle få om jag seglade i internationell trafik. Men mig passar det att träffa familjen varje gång vi ligger i Jakarta vilket vi i princip gör nästan varje månad. Jag trivs med jobbet och kan inte tänka mig något annat yrke.

Befälhavare på patrullbåt

Nasirs situation är rätt typisk för en indonesisk sjöman som seglar i inrikes fart. Det förklarar Sonny Pattiselanno, som är avdelningssekreterare i KPI. Han har följt med oss till Sunda Kelapa.

Innan Sonny började jobba fackligt på heltid arbetade han i flera år som styrman och befälhavare indonesiska kustbevakningens patrullbåtar.

– Det fackliga jobbet passar mig perfekt, säger Sonny. Jag kan vara med och verka för att förbättra villkoren för indonesiskt sjöfolk och samtidigt på kvällarna som regel vara hemma hos min familj. Min son Antonio är 12 år och min dotter Rines är 10 år, och jag vill följa barnens uppväxt.

Tiden går snabbt och vi bestämmer oss för att fortsätta samtalet över en kopp te hemma hos Sonny. Hustrun Ester, som har en liten cateringfirma, tar emot. I huset som familjen hyr är Esters bror Herri inboende. Herri som sedan 2,5 år läser på sjöfartshögskolan förklarar att hans högsta dröm är att få jobb i ett utländskt fartyg.

Sonny Pattiselanno föddes i Ambon och växte upp med sex syskon. Han gick sin sjömansutbildning på en grannö.

Efter utbildningen började han segla för kustbevakningen.

– Min farbror var sjöman och seglade över hela världen. Han inspirerade mig till att välja sjömansyrket. Vårt arbete på patrullbåtarna gick ut på att förhindra smuggling, kontrollera att inga olagliga miljöutsläpp gjordes av fartyg och att försöka stoppa olagligt fiske.

Totalt seglade Sonny som styrman och befälhavare på patrullbåtar i närmare tio år.

– Vi var normalt till sjöss på patrulluppdrag i högst en vecka. Lönen var som för en regeringstjänsteman, eller betydligt lägre än om jag hade arbetat på utländska

båtar. Men jobbet var spännande och intressant.

Under andra halvan av 1990-talet blev Sonny mer och mer fackligt aktiv. Vid KPI:s kongress år 2000 valdes han till förbundets sekreterare.

– Jag stod nu inför två val, att börja jobba fackligt på heltid eller återgå till kustbevakningen. För mig var valet enkelt. Jag brinner för det fackliga och var hedrad av att vid kongressen ha fått medlemmarnas förtroende.

Det fackliga jobbet är omväxlande, anser Sonny. Utöver att vara personalansvarig för de 20 anställda på KPI:s huvudkontor får han ibland försöka lösa konkreta ärenden för enskilda medlemmar, deltar i förhandlingar med rederier och representerar ibland KPI vid olika ITF-möten.

– Kort sagt är det ett drömjobb om du har ett fackligt intresse, säger Sonny.

– Samtidigt måste du som facklig företrädare vara standby 24 timmar om dygnet. Varje gång något problem uppstår för en medlem får du vara beredd att ställa upp och hjälpa honom.

Befälen "flaggar ut"

SB: Hur är situationen för indonesiskt sjöfolk idag jämfört med när du började segla?

– Utan tvekan har Indonesiens sjöfartsindustri stora problem för närvarande. En bidragande orsak till detta är de låga lönerna för sjöfolk som arbetar i den nationella handelsflottan. Trenden är därför att fler och fler av befälen överger den nationella handelsflottan för utländska rederier. Idag är det svårt att få nyexaminerat indonesiskt befäl att börja jobba på indonesiskt flaggade fartyg.

– I Indonesien kan ett befäl som mest få sex miljoner rupiah eller 600 dollar i månaden. För samma jobb i utländska fartyg kan han få upp till 6 000 dollar i månaden.

Sonny berättar att KPI nyligen i ett öppet brev till regeringen och den indonesiska redareföreningen framhåller att något positivt måste hända med löneutvecklingen för sjömän som arbetar på indonesiska fartyg. I brevet betonar KPI att den inhemska sjöfarten annars riskerar att stå inför stora problem inom bara några år.

– Tyvärr har regeringen och redarna än så länge valt att inte lyssna på oss. Det visar att de tydligen inte förstår hur allvarligt läget är för vårt lands sjöfartsnäring, vilket är minst sagt alarmerande, slutar Sonny Pattiselanno. **WR**



Sonny Pattiselanno med fru och barn.

SJÖMANSLIV ÅR 1794

Ur Sjöhistoriska museets samlingar refereras här en dagbok av fältskären Johan Sigfrid Schervin. Chef för konvojen är Baltzar von Platen, som knappast är mest känd för sitt sjömansliv. Historien är en fristående fortsättning på artikeln "På en röfwareplats" i SB nr 1/2012. TEXT OCH FOTO JOHAN HENRIK NILSON

STOCKHOLM DECEMBER 2011

Överallt gjorde krigsskepp och kaparkaptener farvattnen osäkra. Fältskären Johan Sigfrid Schedvin förde dagbok på en konvojresa 1793–94 med fregatten *Eurydice* till Medelhavet. Det är inte så mycket en salt sjöfararskildring, som en intressant personlig och historisk tidsbild.

Unge Baltzar von Platen, senare ingen-

jören bakom Göta kanal, var chef för konvojen då den avseglade från Helsingör. *Eurydice* var bestyckad med 40 kanoner och hade 542 man ombord. Även fregatten *Tapperheten* var med och tryggade expeditionen. Handelsskeppen var lastade med typiska svenska produkter som timmer, tjära och stål att lossas i Genua.

Välavlönade för sin tid

Konvojer var utsatta mål. Fransmännen var framgångsrika i att ta fartyg. Från en engelsman får Schedvin höra att det året (1794) tog fransmännen närmare 200 engelska, medan engelsmännen "bara" tagit 150. Den svenska expeditionen var kostsam men nog så nödvändig. *Eurydices* besättning avlönades med 3 000 riksdaler i månaden, till det omkostnader för förnödenheter och underhåll av fartyget.

Storm skingrar de svenska skeppen och inte alla kommer fram till Dover, första etappen. Under krigstid tvångsrekryterade engelska flottan manskap av brutala "press gangs". Nyss hemkomna handelsfartyg kunde under vapenhot tömmas på sin besättning, ibland efter att de varit borta flera år. Schedvin ser förtvivlan i 400 mäns ansikten, "prässade" för att fylla luckorna på ett krigsskepp han besöker. I dagboken uttrycker han ofta avsky för engelsmännens överlägsna sätt.

I tysthet önskar Schedvin tyrannernas fall och att folken segrar, men hans åsikt om jämlikhet är inte alltid övertygande. Mindre känt är att von Platen, "ajoren" kallad, ägde en svart "dräng" – slav? – kallad "Figaro". Den 15 årige pojken rymmer för att söka efter sin far i London. Schedvin skriver att, "Då han inte kunde övertygas att ha gjort orätt... blev han avklädd för att undgå straff, vilket gives på bara kroppen med en piska, bestående av 7 särskilda snärtar och flera knutar på varje snärt – ett ohyggligt straff!" Figaro försvarar stolt rymningen, under straffet

varken grät eller bad han om förskoning.

Först i september får den återsamlade konvojen förlig vind söderut. Under resan faller sjömän från riggen i däck och i havet, med dödlig utgång eller allvarligt skadade. "Straff äro här så vanliga som måltidstimmarna". Samme karl som föll i sjön, fick kort innan smaka på daggen för att han inte tvättat sitt matkär.

Det stormar, går stark sjö och regnar. En båtsman faller från stormasten i havet. En dimmig och kall morgon görs sjukvisitation, männen är genomblöta, hängmattor och kläder genomsura. Vår fältskär skildrar annars knappt besättningen eller egna arbetet, men efter stormen räknar han med att många blir sjuka.

Fruktansvärt manfall

Hälsotillståndet var bedrövligt och dödsfallen många på fartyg vid den här tiden. Farorna berodde inte bara på skeppsbrott, där hela besättningar omkom. Man dukade under för kölden på nordliga breddgrader och för sjukdomar till följd av heta i tropikerna. Mathias Holmers (se artikel i SB nr 1/2012) berättar att då han var lärstyrman på *Götheborg* och de låg i Batavia, "misste vi 35 man i den starka hettan". Linnélärjungen Carl Peter Thunberg var fältskär på en holländskt skepp 1772 på väg till Kap. Av 300 man låg ständigt 150 man sjuka, 115 man dog innan de nått Kap, skriver han.

Otur med väderleken beror på kvinnor säger sjömansskrocken. På väg till Genua går *Eurydice* in till Gibraltar, Malaga och Cartagena. Då Genua blockeras av engelska flottan tvingas fartygen gå in i Livorno. Hur många fartyg ur den ursprungliga konvojen som kommer fram till Italien är oklart. I Livorno blir de liggande, och trots Platens irritation och föresats att bryta sig in i Genua, kommer de aldrig dit.

Under tiden roar sig Schedvin och de yngre officerarna, besöker teatrar, upplever karnevalen och reser till Florens för att se på konst. Vid ett tillfälle visade två blekingebåtsmän prov på "nordisk härdighet", de "piskade med blotta händerna" tio knivbeväpnade engelsmän.

Eurydice och konvojen återvänder till Sverige efter ett knappt år. Schedvin saknar sina vänner på land men är redo att sticka till sjöss igen. **JHN**



Fregatten *Eurydices* galjonsfigur på Sjöhistoriska Muséet.

Boka vårens utbildningar för yrkesfolk!



Sjöskolan på Beckholmen utbildar dig som arbetar till sjöss. Vi är kvalitetscertifierade av Transportstyrelsen för bl.a. Basic Safety, CCM och FMA.

Våra professionella lärare genomför utbildningarna i en levande maritim miljö med skepp, varv och skeppsdockor som våra övningsfält. Vi finns ett stenkast från Stockholm City.



sjöskolan
PÅ BECKHOLMEN

www.sjoskolan.se tel 08-661 09 09

UTBILDNING INFÖR CERTIFIERING PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB AV INCERT GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRA

Praktisk kylteknik

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

Praktisk kylteknik för maskinbefäl

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Praktisk kylteknik	2013	6, 10, 20

Nycertifiering

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

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

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Utbildning inför nycertifiering Kategori 1	2013	3, 7, 11 15, 21

Omcertifiering

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Utbildning inför omcertifiering Kategori 1	2013	3, 7, 11 15, 19, 21

Plats:

Kylutbildningen Göteborg AB
Södra Hildedalsgatan 6
417 05 Göteborg

Kursledare:

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

BRANDSKYDDSUTBILDNING 2013

Alla anmälningar görs till Brandskydds-föreningen i Stockholm, se kontaktuppgifter i informationsrutan längst ned. Efter att de fått anmälan skickas en skriftlig bokningsbekräftelse.

Ett par veckor före kursstart skickas en kallelse där mer praktisk information om kurserna finns som kurstider, vägbeskrivning till övningsfältet med mera. Kursavgiften betalas mot separat översänd faktura. Fakturan skickas till adress som anges på den blankett för personuppgifter och eventuellt hotellrumsönskemål som skickas ut tillsammans med kallelsen. Observera att personnummer erfordras för utfärdande av kursintyg. Intygen delas ut på plats på övningsfältet direkt efter avslutad kurs.

I kursavgiften ingår lunch/kaffe samt kursdokumentation. I kursavgiften för Advanced Fire Fighting ingår även en gemensam middag.

Logikostnad ingår inte i kursavgiften, men Brandskyddsföreningen har för-

handsbokat ett antal hotellrum inför varje kurs. Önskemål om hotellrum kan fyllas i på blanketten som kommer tillsammans med kallelsen. Logikostnaden kan sedan faktureras arbetsgivaren, om denne finns inom Sverige. Hotellen fakturerar inte arbetsgivare utomlands eller privatpersoner, utan i de fallen betalas logikostnaden direkt till hotellet vid utcheckning.

Om du måste avboka en kursplats ska det meddelas senast tre (3) veckor före kursstart, sista avbokningsdag anges i bokningsbekräftelsen. Om platsen avbokas senare än tre veckor före kursstart debiteras hela kursavgiften. Anmälan gjord efter sista avbokningsdatum räknas automatiskt som bindande.

Om deltagarantalet blir för lågt, förbehåller sig Brandskyddsföreningen rätten att senast två (2) veckor före kursstart ställa in eller om möjligt senarelägga ett kurstillfälle. I mån av plats erbjuds deltagarna att boka om sitt deltagande till något av de andra inplanerade kurstillfäl-

lena. Brandskyddsföreningen svarar inte för hos deltagarna uppkomna kostnader vid inställande av kurstillfälle. I övrigt tillämpas köplagen.

Brandskyddsföreningen ansvarar inte för de fall då utbildningsverksamheten hindras direkt eller indirekt genom myndighets åtgärd, strejk, blockad, lockout, oväder, brand eller annat som står utanför Brandskyddsföreningens kontroll.

Brandskydds-föreningens kurser vårterminen 2013

Grundkurs

V 22	27-30 maj	Göteborg
------	-----------	----------

Fortbildningskurser

V 3	14-15	januari	Göteborg
V 6	4-5	februari	Göteborg
V 7	11-12	februari	Kalmar
V 10	4-5	mars	Göteborg
V 11	11-12	mars	Kalmar
V 12	21-22	mars	Göteborg
V 13	25-26	mars	Helsingborg
V 15	8-9	april	Göteborg
V 16	15-16	april	Kalmar
V 17	22-23	april	Helsingborg
V 19	6-7	maj	Göteborg
V 20	13-14	maj	Kalmar
V 21	20-21	maj	Helsingborg
V 23	3-4	juni	Göteborg
V 25	17-18	juni	Göteborg

Advanced Fire Fighting

V 12	18-21	mars	Helsingborg
V 20	13-16	maj	Helsingborg

För anmälan och ytterligare information kontakta:

Gunilla Friberg
Svenska Brandskyddsföreningen
115 87 Stockholm
Telefon 08-588 474 94
Fax 08-662 35 07
E-post gunilla.friberg@svbf.se
www.brandskyddsforeningen.se

Nygammal kriminalitet

Två fall av "kidnappade" fartyg i Sydostasien nyligen har uppmärksamats. De påminner mer om den kriminalitet som förekom kring Malackasundet för 10 år sedan än de piratattacker som blivit vanliga utanför Afrikas kust.

Arowana och *Scorpio* beslagtogs i hamn, flyttades till en mer avlägsen kaj, och där stals fartygens last av bränsle. Den sortens brott försvann i stort sett 2004, när marinen i Malaysia, Indonesien och Singapore enades om regelbunden patrullering i de aktuella farvattnen.

På senare år har det också förekommit att bogserfartyg stulits och sålts vidare som skrot.

Pottengal Mukundan, chef för International Maritime Bureau, påpekar att denna brottslighet är rån, som faller under nationell lag. De bör inte betraktas som piratattacker, som präglas av mer våld och värre ekonomiska konsekvenser. (LLOYD'S LIST)

Uttröttad på bryggan

Den holländske befälhavaren Robert Koningstein, med drygt 40 års pricksfri sjötjänstgöring och numera pensionerad, stod inför rätta i Southampton i november. Orsaken var att hans fartyg, torrlastaren *Spring Bok*, hade kolliderat utanför Dover med en tanker.

Skadorna på fartygen var måttliga, och även åklagaren medgav att kollisionen hade kunnat få långt allvarigare följder.

Under det dygn som föregick kollisionen hade Koningstein fått knappt tre timmars sömn. Advokaten Sunyami Sharma, som anlätades av hans fackliga organisation Nautilus, betonade de vieldiga krav som ställs på befälet ombord särskilt i dagens pressade ekonomiska klimat. Uttröttning är ett vanligt fenomen i dagens sjöfart, sa Sharma.

Koningstein ådömdes böter och skadestånd på totalt 2 515 pund (27 000 kronor). (TELEGRAPH)

Trivsamt kaos

GÖTEBORG SEPTEMBER 2012

Den årliga begivenheten för alla bokmalar, bok- och biblioteksmässan i Göteborg, ger alltid både litterära intryck och frustration. Den sistnämnda känslan gäller dels att man bara hinner inhämta en del av de intressanta föredrag och intervjuer som ges, dels en reflexion man gör särskilt efter att obevekligen gått in i livets senare hälft: Tänk så många bra och intressanta böcker man har olästa, den dag man lägger näsan i vädret.

Undertecknad överraskade sig själv genom att köpa en bok av en författare, som jag hittills har haft svårt för, Björn Ranelid (och då syftar jag inte på hans pinsamma inbrott i schlagerbranschen). Men baksidestexten till hans "Kniven i hjärtat" och en första bläddring väckte min nyfikenhet. Helhetsintrycket vet jag inte, den står ännu på hyllan "olästa" hemma.

Jag avlyssnade en intervju med polisromanens svenska pionjär Maj Sjöwall. Intervjuaren Fredrik Belfrage var som vanligt snäll och pressade henne inte med känsliga frågor. Själv tycker jag efter snart 40 år att hon behöver förklara en del av det flumvänsterbudskap, som hon och maken Per Wahlöö gav uttryck för i sina succéromaner.

I sjöfartsmontern rådde som alltid livlig aktivitet. Bland mycket annat presenterades Sjömanshusstiftelsens jubileumsskrift "På stadig kurs". Den är skriven av Torbjörn Dalnäs, en gång redaktör för den här tidskriftens föregångare, och innehåller mycket intressant. En detalj som var obekant för mig var att finansminister Gunnar Sträng en gång ville överföra de lokala sjömanshusens medel till Handelsflottans Valfärdsråd, nuvarande Sjöfartsverket Sjömansservice. Men motståndet från sjöfacken gjorde att medlen i stället fick bli grunden till Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Stiftelsens litteraturpris på 20 000 kronor gavs i år till Reidar Jönsson. Hans litterära gärning har bidragit till att väcka intresset för sjölivet, efter flera år som sjöman i ungdomsåren. Det gäller bland annat hans trilogi "Mitt liv som hund" 1983, "En hund begravnen" 1988 och "Hundens paradiset" 2010. Den förstnämnda innebar ett internationellt genombrott och resulterade också i en flerfaldigt prisbelönt film med samma namn. Efter detta verkade Reidar Jönsson i flera år som manusförfattare i Hollywood. **BL**



Reidar Jönsson (t h) fick motta litteraturpriset av Christer Lindvall. Foto Torbjörn Dalnäs.



Stockholms Reparationsvarv AB grundades 1992 och reparerar ett 100-tal fartyg varje år på varvsön Beckholmen i Stockholm och vid kajerna på svenska östersjökusten. Vår kundkrets utgörs både av privata och offentliga rederier med alla typer av fartyg såsom torrlast-, tank-, roro-, passagerar- och bogserfartyg. Våra tjänster består i huvudsak av torskättning, ytbehandling, propeller-, motor-, stål-, rör- och elarbeten. Då våra marknadsinsatser och långsiktiga investeringar i anläggningen ger tydliga resultat behöver vi expandera och förstärka vår säljavdelning med en:

Offertingenjör

Arbetsbeskrivning

Offertingenjören arbetar med löpande försäljning, beredning och planering av arbeten tillsammans med försäljnings- och produktionschefen samt utför vid behov även direkt projektledning av arbeten. I offertingenjörens ansvar ingår också efterkalkylering och att aktivt delta i och främja utvecklingsarbetet på reparationsvarvet.

Vem är du?

- Du som söker har teknisk utbildning och erfarenhet av säljarbete.
- Det är meriterande med erfarenhet av underhåll, byggnation eller drift av fartyg.
- Som person ställs det krav på att du är kommunikativ och fokuserad på att uppfylla kundförväntningar samt uppvisar företaganda och kommersiellt tänkande.
- Du har B-Körkort och kan tala och skriva svenska och engelska obehindrat samt har datorvana.

För ytterligare information kontaktas

Staffan Röberg på +46 733 279 223 eller Erik Söderberg på +46 707 267 508
Skicka din ansökan till staffan@srvab.com

STOCKHOLM REPAIRYARD

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

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



TORREVIEJA

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

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

*15 april-30 sep



IDRE

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

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

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



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

Allmän e-postadress: sbf@ledarna.se

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 och meddela detta! Medlemmar i Ledarna får det automatiskt, om e-postadressen finns i medlemsregistret. Om inte: Logga in dig på www.ledarna.se och lägg in e-postadressen. Korrigera ev. felaktigheter också!

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

Verkställande direktör Tillträdande vd Verkställande direktör
 Christer Themné Martin Lindeblad Hans-Dieter Grahl
 –08-598 99 110 –08-598 99 632 –08-598 99 478
 Vice verkställande direktör Vice vd Tillträdande vice vd
 Hans-Dieter Grahl Christer Themné Martin Lindeblad

Sjöbefälsföreningen – O

Ombudsmän i Stockholm

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

Johanna Briding – 08-598 99 583

Ombudsman i Göteborg

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

Informationschef

Marie Halvdanson – 08-598 99 288

Medlemsservice & Administration

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

Ekonomi

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

Expeditionen i Stockholm

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

Internetadress

www.sjofefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionstid 8.00–16.10

Expeditionen i Göteborg

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

Klubbarnas ruta

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

Brudgåva 2013

Neptuni Orden i Stockholm lämnar stöd och hjälp till havets män och deras efterlevande. På sin högtidsdag 23 mars 2013 delar de ut "en penninggåva (15 000:-) såsom brudgåva, samt bidrag till utrustning och resa till en frisk, dygdig och intelligent flicka i åldern 18 till 30 år, som står i begrepp att gifta sig och vars fader tjänat i Svenska Örlogsflottan".

Priset har delats ut sedan 1907 och instiftades av majoren och järnvägsbyggaren Claes Adelsköld till minne av sonen Axel Kristian, som avled strax före sitt bröllop.

Ansökningsblankett beställs från Neptuni Orden, Skeppsbron 10, 111 30 Stockholm, tel. 08-20 15 34, e-post neptuniorden@telia.com. Den ska vara insänd per post före 7/1 2013.

Margareta & Richard Zedellers fond

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

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

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

Sjökaptensring

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

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

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

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

För ytterligare information och beställning kontakta Agneta Häll, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 204, e-post agneta.hall@ledarna.se.

Sjöingenjörarring och sjökaptensring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

För ytterligare information och beställning kontakta Anita Isaksson, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 112, e-post anita.isaksson@ledarna.se.


Propellersmycke


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



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

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



										↙	SÅGS DET GRÖNA VARA		
										↘	PASSAS IN I DIALOG		
											KALLYTA		
										↘	SÅGS VID KLAGAN		
											SPELKÄPP		
										➡	HAR FARLIGA DÖTTRAR		
										↘	HAR NOG FARITHEM		
											HAR TALANG	VIOLETT STEN	
											HAR MÅNGA FATT I LERA		
										VILLBACK INTE SES SOM	▼	KALLAR JÄNKARE SIG SJÄLVA	↙
SKYDDARNIAN	↘			↙									
↙						GENOM-LYSES			GRANN PIPPI			⬇	
									JOBBAR AV LUST				
KÖL		➡										➡	
GYNNAD GRUPP												BLIR FRUSEN	
	SOM OCKSÅ MEN KORT	BILBOLAG KAN STÅ MED STÅ				W	KAN (ÄV-EN) MAN SÄTTA SIG PÅ						⬇
↙						ARBETA BAKVÄNT	↙	SPINDEL-DJUR		SER ILSKEN			
										SPEL			
VILLNOG DE FLESTA SE VÅRT SAMHÄLLE											SAKNAR ADRESS PÅ PUN-JABBIL		PÅ STALL-GOLV
TOPP MÖT-SATS	FÄLT-HER-RE	BLI KRAM LITET DRAG				SPI SAR	TAL I TAL	SLÅS UPP EN KOKK PÅ DAHL-SIDAN					
↙			ANTYDER FADER-SKAP KASTA			ANGO-LANSK DOMAN	↘			VARENDA SÅDAN HAR EN SÅDAN			
		LJUS-MASSA								999	↙	KAN MAN SÅGATILL BRITT	
		SKYDD											
↙	↘		KALLADES EN GANG UPPLANDS KUSTEN							KAN LEDA TILL LUNCH			

KONSTRUKTION WILLY HAGEL

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Julkrysset".

Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 29/1 2013. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Fortsätt satsa på utbildning

– Det finns inga "dolda tillgångar" av lågprisbesättningar i världen. Redarna måste fortsätta att investera i utbildning för att motverka en allvarig brist på kompetenta besättningar.

Det sa Alistair Evitt, president i den internationella redarorganisationen Isma, på en konferens i oktober arrangerad av ITF. Han föreslog även att sjöbefäls kompetens ska få universitetsstatus för att höja anseendet för hela branschen. Brittisk-holländska befälsfacket Nautilus har gett uttalandena sitt fulla stöd.

– Nuvarande lågkonjunktur med vikande efterfrågan och överkapacitet kommer att upphöra en dag. Sjöfarten måste förbereda sig för den situationen, sa Evitt vidare och tillade:

– Det kan vara frestande att skära i utbildningsbudgeten nu, men utbildning är den viktigaste investeringen för en säker och effektiv sjöfart. Alternativet är att ta kostnaden för olyckor.

(TELEGRAPH)

EU kräver tillgång till lng

EU-kommissionen planerar att införa regler som tvingar viktiga hamnar i medlemsländerna att erbjuda tankning med naturgas (lng). Naturgasens lägre pris och miljöfördelar har ökat intresset hos sjöfarten, särskilt på kortare rutter.

Beslutet togs kort efter att EU bekräftat de kommande skärpta reglerna för svavelutsläpp i Seca-områdena från 2015. Dock kräver både naturgas och skrubbing – de två främsta metoderna att möta regelverket – betydande kapitalinvesteringar. Och vad gäller naturgas, så råder stor brist på infrastruktur och regelverk för enhetliga och säkra bunkringsprocedurer.

Vid ett naturgasforum i Stockholm sa EU:s sjösäkerhetsorgan Emsas generaldirektör Markku Mylly att de och EU-direktoratet arbetar på ett direktiv om renare transporter. Direktivet ska ingå i EU:s satsning under 2013 på minskade luftutsläpp. (LLOYD'S LIST)

Ecdis – sämre säkerhet?

Försämrings sjösäkerheten av elektroniska sjökort (Ecdis)? Får ombordanställda relevant utbildning i hanteringen? Och finns det stora brister hos utrustningen?

Det var några av de frågor som togs upp vid en konferens i London i oktober. Redare, operatörer och sjömän påtalade problem, som försämrat förtroendet för utrustningen.

Konteramiral Ian Moncrieff, chef för den brittiska sjökortsproduktionen, påpekade en viktig sak om ny teknologi. Även om den ska göra arbetet säkrare och effektivare, så kan den samtidigt orsaka press på personalen, vilket kan medföra en ny sorts tillbud eller olyckor. Det beror på att man inte tagit tillräcklig hänsyn till den mänskliga faktorn och den komplexa samverkan mellan människa och maskin.

Chris Lowe, lärare vid sjöfartshögskolan i Warsash, sa att alla inte är övertygade om att Ecdis verkligen ökar säkerheten. Utbildningen i hanteringen är alltför koncentrerad och inte tillräckligt verklighetsanpassad, ansåg han.

(TELEGRAPH)

Bränsleregler ger blackout

En lång rad sjöolyckor på senare tid har orsakats på grund av plötslig blackout. Det påpekar försäkringsbolagen. En bidragande orsak kan vara kravet att byta till lågsvavligt bränsle innan fartyget går in i ett sk kontrollområde, vilket till exempel är alla europeiska hamnar.

Enligt en rapport från brittiska P&I kan olyckor till följd av blackout vara omfattande. "Fartyg som driver utan kontroll har skadat kajer, lås, broar, kranar, traverser och andra fartyg. Kollisioner och grundstötningar har inträffat. Ibland kan det handla om skador för miljontals dollar."

De har också konstaterat att dessa fel ofta drabbar huvudmaskinen vid sjöfartens mest kritiska tidpunkt. Och problemen har ibland förvärrats av manövern, där man måste byta bränsletyp.

P&I tror också att fartygens ökade "oberoende", trenden att avstå från assistans av bogserbåtar, har försämrat denna olycksstatistik. Man måste även studera problemet med bristande kommunikation mellan brygga och maskin.

(TELEGRAPH)

LÖSNING TILL NOVEMBERKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 7/2012

Krysset hade tyvärr ett konstruktionsfel. Inget nyckelord var angivet till "nesliga" nere i högra hörnet. Ändå kom det in tre rätta lösningar, som skickats in av:

**Lars Fejde
Väring**

**Karl-Göran Ögren
Skelleftehamn**

**Lasse Blomberg
Tidaholm**

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!



AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

ALLANDIA

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

A P MØLLER-MÆRSK

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

BOLLING & NORLING REDERI

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

DESTINATION GOTLAND

Annelie Hamberg, tel 0702-22 83 77
e-post Annelie.Hamberg2@destinationgotland.se
Ingela Örnberg, Källunge Skäggsstäde 225, 621 79 VISBY
tel 0498-21 35 72, 0702-22 84 22
e-post ingela.ornberg@destinationgotland.se

DFDS SEAWAYS

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

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

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ 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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SCANDLINES

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

SEA WIND

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TYNNINGÖ SJÖTRAFIK

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

Ralf Karlsson (kont p), Tvärgränd 1, AX-221 00 MARIEHAMN, Åland
tel 0900-22 11 20, e-post ralle@aland.net

ÖRNSKÖLDVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

FARTYG UNDER INT-AVTAL

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag

Namn

Avdelning

Gatuadress

Postnr Ort Land

E-post

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

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

- Delta på medlemmöten 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 studerande-medlemmar.



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Rederi	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Autogiro
- Inbetalningskort

Bank (endast vid autogiro)

Clearingnummer Kontonummer

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnteckning



A
Passion
For Shipping

W O T

Since Wisby Tankers was founded in the first year of the new millenium we have been doing what we love. We purchased our first modern tanker that year and today we manage 12 of them. Every new ship comes to life from our genuine understanding on how to make a perfect match of our customers need. Through our close management we have been able to improve our way of tanker shipping and adapt to particular requirements. We can ensure our customers and partners a safe and efficient transport of cargoes with high environmental values.

Our passion is shipping and shipping is our business