

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 2 MARS 2016 ÄRGÅNG 5



FOTOTÄVLING

Svensk tog vinnarbild

BRISTANDE RUTINER

orsakade dödsfall

OMBORDREPORTAGE

Ny skärgårdsbåt i Karlskrona

VISUMKRÅNGEL

SVÅRT FÖR SJÖMÄN ATT KOMMA IN I EUROPA



Schysta transporter

MARS

I slutet av januari blev allmänheten i Sverige medveten om att det bedrivs sjöfart med fartyg av undermålig kvalitet som bemannas av sjömän som arbetar under skrämmande förhållanden. Tack vare att fartyget denna gång hanterade farligt gods blev media-exponeringen större än förväntat.

För gemene man kom detta antagligen som en total överraskning, men för oss som jobbar inom branschen var ”avslöjandet” knappast överraskande. Om vi nu vet om att detta förekommer, varför är vi då så dåliga att förmedla det till beslutsfattare och allmänhet? Behöver vi ens det? – Ja, det behöver vi verkligen! Skälen till att sprida kunskap om de enorma skillnaderna i villkor för sjömän kan ju variera från person till person. Allt från sjömannen som berättar för nära och kära, till ledare inom näringen som försöker påverka politiker.

Folkets makt är stor! Se bara hur i stort sett samtliga aktörer inom livsmedelsbranschen har tvingats att ändra både inställning och sortiment på grund av tryck från kunderna. Numera erbjuder i stort sett alla aktörer kravmärkta/ekologiska varor av alla de slag. Det är bra.

På samma sätt har folkets ökade medvetenhet för textilarbetarnas usla förhållanden tvingat de större klädkedjorna att göra avbön och lova bot och bättring både i tidningar och på TV. Det är också bra. Men kan man kalla de ekologiska

grönsakerna och blusen sydd av arbetare med någotsånär bra villkor, för schysta, om transporten över världshaven görs med rostholkar som med nöd och näppe uppfyller gällande krav och regler med besättningar som saknar trygghet och

Nu vet både ni och jag att alla svenska redare inte är ”bäst i klassen”, men det finns en mycket stor del svenskägda fartyg som håller högsta klass, både vad gäller teknologi och miljötänk. Kombi-nera sedan detta med välutbildade svens-

NU VET BÅDE NI OCH JAG ATT ALLA SVENSKA REDARE INTE ÄR ”BÄST I KLASSEN”, MEN DET FINNS EN MYCKET STOR DEL SVENSKÄGDA FARTYG SOM HÅLLER HÖGSTA KLASSEN, BÅDE VAD GÄLLER TEKNOLOGI OCH MILJÖTÄNK.

kollektivavtal? På vår hemsida propagerar vi för schysta villkor i transportbranschen och jag uppmanar er alla att gå in på hemsidan för att ta del av artikeln samt skriva på namninsamlingen.

Förändring sker inte över en natt, men någonstans måste man börja. Om vi skall lyckas få våra företagsledare att även ta med transportkedjan i beräkningen om man vill hävda att man tar sitt ansvar, så måste det finnas ett tryck från kunderna. I dagsläget är det en alldeles för stor del av näringslivet som inte ställer några som helst krav på att transporterna utförs av redare som tar sitt ansvar, både i miljöhänsende och i ett socialpolitiskt perspektiv.

ka befäl som kan använda sig av den tillgängliga tekniken och som förstår vikten av att alla ombord skall behandlas med respekt, ja då har vi ett vinnande koncept. Vi i branschen vet redan detta, men nu gäller det att få ”alla andra” att förstå hur bra vi är i en internationell jämförelse.

Vi behöver få människan på gatan att känna hur viktigt det är att jackan/bilen/datorn som nyss köptes har fraktats hit med ett fartyg som använder ett så miljövänligt bränsle som möjligt och framförs av en besättning med bra kollektivavtal, där man har en ömsesidig respekt för varandra ombord.

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

10



sjöbefälen Nr 2

- 04 Avtal klart med Destination Gotland
Fackliga nyheter
- 06 Gör din röst hörd!
Ordförande har ordet
- 07 Skattereduktion – en rättvisefråga
Juristen Stig Gustafsson tycker till
- 08 Good wages but increased unemployment
Report from Maritime Union of India
- 09 Slankare skrov innebär risker
Container- och rorofartyg blir ostabila
- 10 Ny passagerarbåt i Karlskrona
SB har varit ombord i *Flaggskär*
- 12 Bristande rutiner orsakade dödsfall
Oklara regler för lastning och lossning
- 14 Ökat visumkrångel
Svårt för sjömän att komma in i Europa
- 16 IMF vill ha koldioxidsskatt
Svensk Sjöfart kritiska
- 18 Nordiska fototävlingen
Svensk tog vinnarbilden
- 20 Hoppas på fler arbetstillfällen
SB har träffat det indiska fackförbundet Maritime Union of India
- 22 Komposit – lätt men dyrt
Speciell designprocess
- 23 Nya *Skagerak* kostar mer
Blir mest moderna forskningsfartyget i Europa
- 24 100 år sedan slaget om Jylland
Men vem vann?

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 5 Utgivningsdag 15 mars 2016

Ansvärlig utgivare Christer Themné

Redaktör Benkt Lundgren, 08-518 356 45, 0705-31 72 96
Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Trydells Tryckeri AB

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, plan 4

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2016

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

Framsidesbild "Emil", segrarbild i den svenska deltävlingen i Nordiska fototävlingen. Foto Jörgen Språng, matros i *Bit Okland*.

TS-kontrollerad upplaga 8 300 ex

MEMBER OF **SVERIGES TIDSKRIFTER**

MANUSSTOPP 2016

Nr 3 – 5/4 **Nr 4** – 17/5 **Nr 5** – 16/8

Nr 6 – 20/9 **Nr 7** – 18/10 **Nr 8** – 22/11

18

20

Äntligen ett avtal med DG

Sjöbefälsföreningen har tecknat ett nytt lokalt avtal med Destination Gotland. Det är viktigt för hela branschen, då denna avtalstvist skulle kunnat infektera hela avtalsrörelsen. *TEXT SOFI CEDERLÖF*

Efter två års förhandling är ett nytt avtal med Destination Gotland nu klart.

– Det känns bra, nu har vi ett för branschen acceptabelt avtal på plats, säger Sjöbefälsföreningens ombudsman Lennart Jonsson, som har varit med och tagit fram avtalet.

Bakgrunden är att Destination Gotland i april 2014 sa upp det lokala avtalet för befälhavare, tekniska chefer och intendent. Det medförde att deras arbetstid ökade med 25-30 dagar per år utan kompensation. Detta ledde till att Sjöbefälsföreningen stämde Destination Gotland för avtalsbrott. Målet skulle ha tagits upp i Arbetsdomstolen i mars i år, men Sjöbefälsföreningen återtar nu stämningen.

Det nya avtalet är ett intjänandeavtal, som ger 1,2 dagars intjänande per arbetad dag, plus semester och lätthelgdagar.

– Parterna stod mycket långt ifrån var-

Destination Gotland sa upp det gamla avtalet för drygt två år sedan. Nu är ett nytt avtal på plats.



andra då denna avtalstvist inleddes, var för det har tagit lång tid att enas i frågorna. Jag vill ge den lokala klubbstyrelsen en eloge för deras engagemang. De har under hela denna tid offrat väldigt mycket av sin fritid för att vara delaktiga i att finna lösningar på den långa avtals-tvisten, säger Lennart Jonsson.

Sjöbefälsföreningen har tidigare meddelat att det inte kommer att bli någon

prolongering på Storsjöavtalet, som gick ut den 31 januari i år, om inte tvisten med Destination Gotland var avklarad. Därför är det nya avtalet inte bara viktigt för Destination Gotland utan för hela den svenska sjöfarten. Att avtalet nu är på plats innebär att det gamla Storsjöavtalet prolongeras, det vill säga förlängs, med sju dagars uppsägningstid till dess att ett nytt avtal har tecknats. **S C**

Nya turer i skärgårdstrafiken

Det stormar kring Stockholms skärgårdstrafik. I slutet av februari, precis innan landstinget skulle ta beslut om direktupphandling av trafiken, meddelar TRSM Group 1 att Gotlandsbolaget köpt 51 procent av aktierna.

Bakgrunden är att trafikförvaltningen på Stockholms landsting beslöt att direktupphandla skärgårdstrafiken med de operatörer som vann upphandlingen, eftersom den har överklagats och det är ont om tid till den 15 april när trafiken ska starta. Det är bolaget TRSM Group 1 som det har funnits farhågor kring om de verkligen klarar av uppdraget. När nu Gotlandsbolaget, som äger Destination Gotland, köper in sig bidrar de med både erfarenhet och ekonomisk stabilitet.

– Sjöbefälsföreningen har haft synpunkter på rederiets ekonomi och möjligheten till att kunna klara av att driva verksamheten, då man tidigare inte har haft erfarenhet av att driva denna typ

av verksamhet. Det är ändå den största delen av den upphandlade skärgårdstrafiken. Att det nu har kommit in en stark ägare i företaget med erfarenhet av att bedriva sjöfart gör att vi har ett helt annat läge än tidigare, säger Hans-Dieter Grahl på Sjöbefälsföreningen.

Så kände även landstingspolitikerna, som kort därefter fattade beslut om att trafiken ska direktupphandlas.

Men slutet på historien är ännu inte skriven. Eftersom upphandlingen har överklagats så finns det en risk att den förklaras ogiltig. Det kan innebära att uppdraget går tillbaka till Stockholms Sjötrafik AB, som hade det innan, eller att de får ett skadestånd. **S C**

Nya medlemsförmåner hos Danske Bank

Sjöbefälsföreningen har inlett ett samarbete med Danske Bank som innebär nya förmåner för er som medlemmar. Erbjudandet är en del av ett större samarbete mellan Danske bank och Saco, där Sjöbefälsföreningen nu är medlemmar. Konkret innebär det bland annat att medlemmarna får ränterabatt på sina bolån, Danske Banks vardags-tjänster kostnadsfritt och tillgång till en egen personlig rådgivare. Gå in på vår hemsida www.sjobefalsforeningen.se och läs mer.

Glada miner på Sjölog

För tionde året i rad öppnade portarna till Sjölog i Göteborg. I år var mässan tillbaka i lokalerna på Chalmers på Lindholmen, efter ett kort gästspel på Svenska mässan. Sjöbefälsföreningen var på plats för att svara på frågor och värva nya medlemmar. FOTO SOFI CEDERLÖF



Vad tycker du om årets Sjölog? Vad har varit bäst?



Filip Söderberg, sjöingenjör, årskurs 4
– Med tanke på att det är tioårsjubileum så tycker jag att de har löst det väldigt bra i år. Jag tycker att det är bra att så många studenter tar sig tid att ta sig hit. Simulatortävlingen är rolig.



Ida Wikström, sjökaptan, årskurs 3
– Jag tycker att det är jättebra, jag är jättenöjd. Jag tycker det roligaste är att gå runt och mingla och träffa folk man känner som man inte träffar så ofta.



Robin Loberg, sjökaptan, årskurs 4
– Jag tycker att Sjölog har varit väldigt bra, särskilt jämfört med förra året som var mycket logistik, i år är det mer blandat. Jag har fått prata med Stena bulk som är min praktikplats, det är kul att få visa upp sig.

Säg något! Tyck något!

Nu är det sista chansen att lämna in motioner. Det är viktigt att medlemmarna gör sina röster hörda och kommer med förslag till kongressen i sommar, tycker Sjöbefälsföreningens ordförande Mats Höglom.

Sjöbefälsföreningens innevarande kongressperiod närmar sig sitt slut med stormsteg!

Den 14:e till 16:e juni håller vi ordinarie kongress.

Då ska vi medlemmar – genom de ombud som medlemmarna utsatt – ange de riktlinjer som vi anser det viktigt att styrelsen ska verka för och följa under kommande kongressperiod.

Tyvärr var det endast 410 av våra medlemmar som utnyttjade möjligheten att rösta på de kandidater som den enskilde medlemmen känner till eller hoppas kan föra de frågorna som är viktiga för den enskilde medlemmen och organisationen framåt.

Nu är valprocessen klar, kongressombuden är framröstade. Vi vet sedan tidigare, att normalt kan en ganska stor andel av de valda ombuden inte närvara på grund av ombordtjänstgöring, då träder de andra kandidaterna in i den ordning de fått röster.

Antalet motioner har minskat

Under mitten av 80-talet och början av 90-talet seglade jag i ett par olika fartyg med en väldigt duktig och drivande chef, som var den som fick mig att ställa upp som kongressombud. Min första kongress var 1992. Den gången hade vi att behandla 39 motioner, nästa gång 50 stycken. Givetvis gick kongressen inte motionskrivarna tillmötes i alla frågor, men många av dem gav förhoppningsvis styrelsen lite indikation om vad medlemmarna ville.

Tyvärr har antalet motioner som medlemmarna skickat in minskat under de efterföljande åren. Vid senaste kongressen, hade vi ungefär 30 motioner att behandla.

Styrelsen följer ofta upp i vilken utsträckning vi lyckats genomföra besluten från den senaste kongressen. Vi kan inte säga att vi nått full framgång i enlighet med alla de frågor kongressen önskat genom motionerna, men vi har kommit en bra bit på väg.

Skriv en motion!

Men, ett stort problem – tycker jag – är att vi inte får in så många motioner som vi önskar!

Därför uppmanar jag alla medlemmar: är det något du grubblar på, är irriterad över eller tycker är fel, skriv en motion om vad du vill att Sjöbefälsföreningen ska arbeta för!

Talade med en kompis häromdagen om detta som skrivit en motion till sin bostadsrättsförening och fick till svar: så här kan du inte skriva en motion, då gills den inte! Det avsnoppande svaret medförde tyvärr att det inte blev någon motion alls.

Ifall du känner dig osäker hur du ska göra, så kommer här ett förslag:

Rubrik: Ämnet, till exempel löneskillnader, pensioner, handledaravode

Text: Beskrivning av ämnet/problemet

Avslutning: Vad du vill, till exempel: Jag (vi) yrkar på att kongressen (Sjöbefälsföreningen) verkar för att ...

Underteckna med namn och skicka in den till sbf@sjobefal.se

Men det brådskar! Deadline för motioner som kongressen måste behandla har egentligen redan varit. Men de motioner som kommer efter det tas normalt upp (men garantin saknas). Vad jag känner till, har det bara hänt vid ett par tillfällen, då det kommit in en motion ett par veckor före kongressen där kansliet helt enkelt inte har haft tid att gå igenom och behandla den.

I slutet av mars träffade Mats Jäderland och jag företrädare för Seko, FSS (Föreningen svensk sjöfart, tidigare Redareföreningen) och Sarf för att diskutera hur vi nu, då det i praktiken är klart med tonnageskatt, ska kunna arbeta vidare för att stärka den svenska handelsflottan, vilka utmaningar de olika organisationerna ser, vilket utbildningsbehov vi ser för framtiden och så vidare. Det var ett bra möte tycker jag och hoppas att vi gemensamt ska kunna få till något bra! **M H**



Sjömanskyrkan Stockholm

Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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

Besöksadress: Södra Hamnvägen 15
 Telefon: 08-556 943 30
 Mobil: 070-461 94 80
 E-post: info@sjomanskyrkan.com
 Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



Skattereduktion – en rättvisefråga för facket

Frågan om medlemmar i facket eller a-kassan ska få skattereduktion för avgiften har ändrats fram och tillbaka genom åren. Nu har frågan väckts igen av riksdagens skatteutskott. Stig Gustafsson konstaterar i denna artikel att man aldrig kommer ifrån argumentet att arbetsgivarna har motsvarande skattereduktion.

Frågan om avdragsrätt eller skattereduktion för fackföreningsavgiften och avgiften till a-kassan har åter aktualiserats i riksdagen. Skatteutskottet har för en tid sedan som sin mening uttalat att det finns argument för ett återinförande av dessa skattereduktioner – inte minst för att de bidrar till en skattemässig likabehandling av parterna på arbetsmarknaden. Den ekonomiska effekten för en genomsnittlig medlem i en fackförening skulle kunna bli en reduktion av skatten med 2 500 – 3 000 kronor årligen.

Levnadskostnad eller premie

En sådan avdragsrätt eller reduktion är ingen ny fråga. Redan på 1930-talet gjordes försök att dra av fackföreningsavgiften, men Regeringsrätten fastslog då att avgiften inte var att betrakta som en avdragsgill levnadskostnad. Avgift till en arbetsgivarorganisation ansågs däremot helt avdragsgill. Skattedomstolarna ansåg att den avgiften var att jämställa med en försäkringspremie.

En statlig kommitté föreslog sedan år 1946 att fackföreningsavgiften och avgift till en arbetsgivarorganisation skulle likabehandlas i skattehänseende men frågan föll. 1983 infördes så en avdragsrätt för fackföreningsavgiften utformad som en skattereduktion. Ingen särskild utredning föregick detta riksdagsbeslut. Det huvudsakliga skälet till beslutet var att skapa skattemässig likställighet mellan avgifterna till en facklig organisation och en arbetsgivarorganisation. Reduktionen begränsades till 40 procent av avgiften, dock högst 1 200 kronor.

Från och med 1993 års taxering avskaf-

fade den nytilträdde regeringen skattereduktionen. Den dåvarande skatteministern ansåg att den metod som valts för att uppnå skattemässig likställighet mellan arbetsgivare och arbetstagare var principiellt felaktig. Enligt hans uppfattning var fackföreningsavgiften att betrakta som en privat levnadskostnad som inte borde få dras av i deklarationen.

Arbetsgivare kan bilda servicebolag

En arbetsgivarorganisation har däremot möjlighet att dra av sin avgift som en kostnad i rörelsen genom att bilda ett särskilt servicebolag och på detta sätt erbjuda medlemmarna olika tjänster. Avgiften till servicebolaget är avdragsgill som driftskostnad i rörelsen. Detta innebär att en arbetsgivares avgift till sin organisation är till 90 procent avdragsgill. Den skattemässiga behandlingen av avgifter till fackföreningar respektive arbetsgivarorganisationer kan därför inte betecknas som likställd.

Infördes – och avskaffades

Mot denna bakgrund tillsatte regeringen 1999 en enmansutredning med experter

från arbetsmarknadens parter för att se över systemet. Den 1 januari 2002 infördes efter utredningens förslag (SOU 2000:65) en skattereduktion för fackföreningsavgiften som uppgick till 25 procent av medlemsavgiften. Samtidigt infördes en skattereduktion för avgiften till arbetslöshetskassor som uppgick till 40 procent av den avgift som betalats under året. Skattereduktionen för fackföreningsavgiften och avgiften till arbetslöshetskassor avskaffades av den nya regeringen den 1 januari 2007. Slopandet var en del i finansieringen av jobbskatteavdraget.

Bör följa internationellt mönster

När man diskuterar en avdragsrätt för fackföreningsavgiften bör man också ha klart för sig att Sverige är ett av de få länder i Europa som inte har en sådan avdragsrätt. I våra nordiska grannländer Danmark, Finland och Norge har man sedan gammalt avdragsrätt för fackföreningsavgifter. Även övriga västeuropeiska länder har bestämmelser i skattelagstiftningen om avdragsrätt. Genomgående är att lagstiftningen i dessa länder behandlar fackföreningar och arbetsgivarorganisationer på ett likartat sätt.

Det finns med andra ord starka skäl för ett återinförande av skattereduktion för fackföreningsavgiften. Skatteutskottet har också uttalat att utskottet utgår från att skattereduktionen kommer att övervägas av regeringen i sitt fortsatta arbete.

STIG GUSTAFSSON

Nytt lager ger ny linjetrafik i Gävle

I konkurrens med samtliga ostkusthamnar har Gävle hamn och dess dotterbolag Baltic Sea Gateway vunnit kampen om byggvarukedjans Byggmaxs nya centrallager.

Det handlar om distribution till 55

svenska Byggmax-varuhus från Norrköping och norrut.

Satsningen innebär att Gävle hamn även får en ny linjetrafik till och från Polen och Holland.

PETER LORIN

Källor Gävle hamn och Gefle Dagblad

Good wages but increased unemployment in India

Late payment of wages, kidnappings and high unemployment are parts of everyday life for Indian maritime officers. But now there are glimpses of hope with increased coastal traffic around India.

– This would be positive for our members and can provide more jobs, says Amar Singh Thakur, Secretary General of the Maritime Union of India (MUI), when Sjöbefälen visits the organization with the office next to the port in the center of Mumbai.

MUI organizes nautical, engineer and catering officers in India. Of the country's approximately 25 000 maritime officers nearly 14 000 are members of the trade union.

MUI was founded during stormy conditions already in 1939, when India was under British rule. Large differences in wages and terms of employment between Indian and British seamen were reasons for the foundation of the trade union.

– It was after a fierce fight and hard resistance that MUI was born, says Amar Singh Thakur.

Unemployment is a central issue for the union today. This concerns especially younger members. About 20 per cent of the Indian officers are now unemployed. The reason is said to be that the number of educated officers increase, at the same time as the unsteady global economy presses the country's commercial shipping.

Unhealthy competition

Besides MUI claims that the Indian government does not provide a direct support to the branch in the same way as competing countries, e.g. the Philippines.

– MUI is planning to get closer to shipping companies and managers trying to get them to employ younger cadets and

engineers, says Amar Singh Thakur.

A second important question just now is increased competence development for officers, mainly in the field of work safety. And the quality of the training must be high.

– There is a risk that certain training institutes will not have an appropriate education but just issue a diploma or a certificate. Both shipping companies and seamen may suffer from this, says Amar Singh Thakur.

When it comes to wages the opinion of the union is that they must not be lower than what is stipulated by the International Labour Organization, ILO. According to Amar Singh Thakur Indian officers are above these levels – an experienced master can earn between 8 000 and 13 000 US dollars a month. But conditions are tougher for junior and newly examined officers.

– Certain shipping companies offer low salaries and sometimes seamen accept this. But we do what we can to guarantee that the companies do not go below certain wage levels, says Amar Singh Thakur.

Roots in the financial crisis

The cause behind many of the problems that the Maritime Union of India handle is that shipping in India has had difficult times after the financial crisis in 2008. Possibly there is an improved economic situation within the tanker segment. Further there are new hopes that the renowned coastal traffic between Indian cities really will start and provide new jobs.

The counterpart to MUI in negotiations are mainly three different ship owner organizations: Indian National Shipowners' Association (INSA), Maritime Association of Shipowners & Agents (MASSA) and Foreign Owners Representatives and Ship Managers Association (FOSMA).

About 80 per cent of the negotiations concern international flagged ships, and the remaining 20 per cent are related to national flag.

MUI emphasizes that they have ITF

agreements with ship owners, which will provide correct working conditions and wages for Indian officers. But in spite of this there are situations when officers get into trouble.

– Companies notorious for bad ship management and bad staffing don't pay salaries in time. Nor do they release officers in time according to the contracts or if there is an emergency situation in the family, says Amar Singh Thakur.

Sensitive safety situation

But there are also challenges beside the traditional trade union questions, especially when it comes to safety questions and terrorism.

When Sjöbefälen visits MUI there is a heightened preparedness in parts of Mumbai due to the terror attack on the Indian airbase in Pathankot near the Pakistan border.

– In some ports there are problems for Indian officers to leave the ships during their short free time. This is obvious especially in the USA. There is an increased mental stress when you not are allowed to go ashore, says Amar Singh Thakur.

According to MUI piracy and terrorist attacks around Somalia now have diminished because the vessels are often protected by military convoys. But the development at the western coast of Africa and the waters around Nigeria worries. As late as in the middle of December five Indian seamen were kidnapped, including four officers, in the area around Lagos.

– MUI cooperated with the owners of the ship and the relatives of the officers. In the end they were all released and are free today, says Amar Singh Thakur.

MUI has an agreement for cooperation with Norwegian, Danish and Japanese trade unions.

– But Swedish trade unions and shipping companies are also welcome to cooperate with MUI, says Amar Singh Thakur.

This is a short version of the article on the pages 20–21.

EFFEKTIVITET MOT SÄKERHET

Container- och rorofartygs utformning gör dem allt mer effektiva, men vad händer med stabiliteten? Slankt skrov under vattenlinjen och ökad lastkapacitet kan innebära risker. Forskare vid KTH har fokus på detta.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

STOCKHOLM FEBRUARI 2016

En del container- och rorofartyg får en allt mer extrem utformning, för att minska bränsleförbrukningen och för att möjliggöra ökad lastkapacitet. Skrovet blir slankt under vattenlinjen och fylligt ovanför. Lasten, som utgörs av volymlast som är lättare än det undanträngda vattnet, lastas allt högre vilket ger en högre tyngdpunkt. Detta kan leda till att fartygets stabilitet varierar i hög sjö.

Det gäller till exempel parametrisk rullning. Det är ett fenomen då fartyget sätts i rullning trots att sjön kommer in rakt förifrån eller rakt akterifrån.

Små störningar i sidled är tillräckliga för att sätta igång parametrisk rullning, om fartyget har slanka för- och akterskepp och är brett ovan vattenlinjen. En annan förutsättning är att vågorna är ungefär lika långa som fartyget och att fartyget möter vågorna med en period som matchar rullningsperioden. Rulldämp-

ningen ska också vara tillräckligt låg.

– Det kan liknas vid hur man sätter fart på en gunga som man sitter på. Det behövs ingen yttre kraft, det räcker att ändra på sin egen position, berättar Anders Rosén, universitetslektor i marina system vid KTH.

Parametrisk rullning är inget vanligt fenomen men containerfartyget *APL China* förlorade ett stort antal containrar då hon utsattes för parametrisk rullning i hårt väder 1998. Hon hade då lagts mot mötande sjö eftersom vågorna var så höga.

I mindre hårt väder kan fenomenet brytas genom att man ändrar kurs 20 till 30 grader.

Ger vägledning

Forskarna vid KTH har, tillsammans med Seaware, utvecklat en beslutsstöds metodik som kan ge vägledning om vilken kurs och fart som ska undvikas i det rådande väderläget, för att undvika parametrisk rullning.

Forskarna på KTH stödjer också Trans-

portstyrelsen i arbetet med utveckling av ett nytt regelverk för dynamisk stabilitet inom IMO. De utgår från fem aspekter:

- Parametrisk rullning
- Stabilitetsförlust i följande sjö
- Surfning eller broaching i följande sjö, gäller snabbgående fartyg
- Rullning i sidsjö när fartyget förlorat manöverförmågan
- Stora accelerationer i sidled.

Arbetet påbörjades 2008, och tanken är att det ska finnas ett förslag till kriterier 2019. Dessa blir frivilliga till att börja med. Kriterierna formuleras på fyra olika nivåer.

På nivå ett konstateras om fartyget är känsligt, om det är till exempel ett tankfartyg behöver man inte gå vidare.

På nivå två går man in i designstadiet och förändrar skrovformen eller förstorar slingerkölarna.

På nivå tre konstateras att fartyget inte skulle bli effektivt om skrovformen förändras enligt nivå två. Därför görs en noggrann analys av fartygets stabilitet i förhållande till de väderlägen hon kan utsättas för. Man undersöker om fartyget kan hanteras av besättningen på ett sådant sätt att säkerheten blir tillfredsställande. Man kan också ålägga fartyget begränsningar av vilka vatten hon får röra sig i.

På nivå fyra formuleras en operationell vägledning för besättningen.

– Man kan hantera problemen, om man har kunskap om vad fartyget är känsligt för.

Skär få incidenter

IMO-arbetet har nu lett fram till förslag till kriterier på nivå ett och två ur alla fem dynamiska stabilitetsaspekter. Just nu håller man på med nivå tre och kommande år kommer nivå fyra att behandlas.

Anders Rosén konstaterar att det trots allt sker ytterst få incidenter. Säkerhetsnivån är hög, trots att skrovformerna blir allt mer extrema.

Det beror bland annat på att krav ställs på såväl intaktstabilitet som skadestabilitet. Intaktstabiliteten är stabiliteten när allt fungerar som det ska. Men så finns krav på skadestabilitet, det vill säga stabilitet då det läcker in vatten på grund av grundstötning eller kollision.

– De kraven ger ofta ökade intaktstabilitetsmarginaler, säger Anders Rosén. **A O**



Ny vardagsbåt i Karlskrona

Sedan ett par månader har trafikkapaciteten mellan Karlskrona och Blekinge skärgård i det närmaste fördubblats på vardagarna. Den rundlinje som körs av *Ungskär* – som trots namnet är 52 år gammal – alla dagar i veckan har kompletterats av linjetrafik mellan Karlskrona och Sturkö med *Flaggskär* fem dagar i veckan.

– Sturkö har broförbindelse med fastlandet, men båten går fortare än bilen, konstaterar befälhavarna Håkan Varenhed och Jörgen Karlsson. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

KARLSKRONA FEBRUARI 2016

SB går ombord i *Flaggskär* en gnistrande klar vårvinterdag, som gör den blekingska skärgården full rättvisa. Hon ligger i Sturkö på natten och går skytteltrafik till Karlskrona tre gånger på morgonen och tre gånger på eftermiddagen. Hon håller god fart, cirka 20 knop, så sträckan tar bara runt 20 minuter.

– Med bil tar det en halvtimme att köra runt över tre broar, och bussen tar 40–45 minuter, berättar Håkan Varenhed.

Därför har trafiken blivit populär för de skärgårdsboende. Eleverna vid gymnasiet i Karlskrona föredrar båten framför bussen, som de var bundna till tidigare. Förhoppningsvis kommer en direktbusslinje snart att sättas in mellan kajen i Karlskrona och sjukhuset, som är en stor arbetsplats. Bredvid kajen ligger färjeläget för vägfärjan till Aspö, som är den enda större ön utan broförbindelse. Den linjen körs liksom de flesta andra vägfärjor av Färjerederiet inom Trafikverket.

Utbyggd de senaste fyra åren

Skärgårdstrafiken har byggts ut successivt. I 40 års tid kördes ingen året-runt-trafik med passagerare över huvud taget. Men för fyra år sedan återupptogs den. Och sedan november i fjol har den alltså utökats på vardagarna.

Bestämmelserna gör att de måste vara två man ombord i *Flaggskär*. Det är Håkan och kollegan Jörgen Karlsson. De har därmed det för sjömän ovanliga arbetsschemat att jobba "kontorstid" måndag–fredag. Jörgen bor på Sturkö och kan cykla till jobbet, när vädret tillåter. *Ungskär* trafikerar ytterskärgården alla veckans dagar, men hon är mindre och får köras med en man ombord. Där avlöser de två befälhavarna varandra enligt ett 2–3-dagars-schema.

Trivsamt hämtning

De fyra är fast anställda i Affärsverken AB, som är ett kommunalt bolag i Karlskrona. Under högsäsong sommartid anställs extra personal, och ytterligare en båt sätts in. Länstrafiken har uppdraget för trafiken.

Den 27 år gamla *Flaggskär* hämtades tidigt i höstas från Haugesund i Norge för



att börja köra i den utökade skärgårds-
trafiken. Det var en trivsamt tredagarstur
för Håkan och Jörgen genom norra Nord-
sjön, Skagerak, Kattegatt, Öresund och
södra Östersjön. De hade dessutom tur
med vädret.

Annars har båda tillbringat sina år som
befälhavare enbart i skärgårdstrafiken.
Den kräver behörighet klass VIII, men
Jörgen har gamla skeppare A, alltså klass
VI. Båda har dock mångårig erfarenhet till
sjöss tidigare. Jörgen hade en fisketrålare
tillsammans med sin far i 17 år. Håkan har
jobbat som matros i olika rederier, även i
utesjöfart.

Museum pryds av fullriggare

Marinmuseum ligger intill kajen, och dess
exteriör pryds av *Jarramas*, ett 116 år gam-
malt skeppsgossefartyg som stoltserar
med att vara "världens minsta fullriggare",
trots att hon som segelbåt betraktad är
ganska praktfull. Hon var det sista segel-
fartyg som byggdes på Karlskronavarvet.
Namnet lär vara turkiska och betyda "den
busiga".

Av naturliga skäl är passagerarantalet
betydligt högre ut till Sturkö nu på efter-
middagen och tvärtom under morgon-
turena. På en av turerna in till Karlskrona
är det bara två, en grabb i 10-årsåldern
och hans mamma. Grabben frågar om
han får hälsa på i förarhytten, och det får
han förstås.

I Karlskrona dyker en av *Ungskärs*
befälhavare upp, Jan-Åke Melin. Det är
faktiskt första gången han åker med i
Flaggskär, och det kan man tycka är hög
tid efter tre månader. Och därmed har SB
träffat tre fjärdedelar av Affärsverkens fast
anställda. **BL**



Jarramas, "världens minsta fullriggare" ligger förankrad framför Marinmuseum i Karlskrona hamn.



Jörgen Karlsson, befälhavare *Flaggskär*.



Håkan Varenhed, befälhavare *Flaggskär*.



Hansa i Karlskrona hamn har byggts om till studentbostäder. Kanske ett tips för andra kommuner som skriker efter tak över huvudet åt flyktingar och asylsökande? (Fartyget är ursprungligen polskt, därav namnet, som för svenskar kan ge en association till en ödesdiger torpedering 1944.)

Samma jobb – olika regler

Lastning och lossning av rorofartyg är ett och samma jobb, men med två aktörer: fartyget och stuveriet. Trots det är skyddsreglerna om trafikvakt klart svagare på fartygssidan. TEXT PER TURESSON

TRELLEBORG NOVEMBER 2015

Efter en ihärdig kampanj från dåvarande Sjöbefälsförbundets sida gick arbetsmiljölagen till sjöss för tolv år sedan. Mot förbundets vilja gjordes dock ett undantag: Tillsynen lades på Transportstyrelsen (TSS) och inte på Arbetsmiljöverket (AV).

Efter reformen gick TSS igenom AV:s föreskrifter. De som kunde tillämpas även ombord listades i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om arbetsmiljö på fartyg (TSFS 2009:119). Det handlar om allt från frisörarbete till tryckkärl.

Men en av AV:s centrala föreskrifter på området kom av någon anledning inte med. Det var den om hamnarbete (AFS 2001:9).

Den luckan i regelverket kom i dagen, när man utredde en olycka på *M/S Skånes* tågbrunn 2011, då överstyrman blev påbackad och så när hade mist livet (Sjöbefäl 6/2011). Enligt AV var överstyrman trafikvakt. Men enligt TSS var han det inte. Och överstyrman uppfattade sig inte själv som trafikvakt. Han stod på

rampen för att se vilken last som skulle tas ombord – och inte för att dirigera fordon under lossning.

Olyckan på *Stena Saga* (se separat artikel) sätter ytterligare fokus på frågan om trafikvakt. Där fungerade inte laststyrman som trafikvakt på ett betryggande sätt, eftersom han även sysslade med annat.

De regler som stuveriet har att hålla sig till finns i två av AV:s föreskrifter: Den om hamnarbete samt den om skyltar och signaler (AFS 2008:13).

Därmed är saken klar: Ingen körning i skydd sikt utan en trafikvakt, som har full uppsikt och dirigerar.

För fartyget gäller däremot bara föreskriften om skyltar och signaler. Och den säger bara att om trafikvakt finns, så ska hans tecken åtlidas. Dessutom finns ett förtydligande: Han får inte göra något annat än att signalera.

Seko Sjöfolk vill täppa till den regelluckan ombord.

– Vi vill att TSS tar med trafikvakten i sina föreskrifter. Samma regler ska gälla ombord som i land tills det är lastat och klart, säger arbetsmiljöansvarige Karl-Arne Johansson.

På TSS är man medveten om problemet:

– Just nu håller vi på med ett stort föreskriftsprojekt som framför allt berör fartyg i nationell trafik. Men på sikt kommer det även att påverka regler för fartyg i internationell trafik. Jag är väl medveten om det här problemet och jag har för avsikt att ta upp frågan i samband med det pågående föreskriftsprojektet, säger arbetsmiljöhandläggare Christina Östberg. **P T**

Bristande rutiner orsakade dödsfall

Haverikommissionens slutsats: Matrosen blev ihjälkörd av en bomlift, därför att den tilläts köra in på bildäck – trots skydd sikt och utan dirigering.

TEXT PER TURESSON

FREDRIKSHAMN MAJ 2014

Olyckan inträffade den 31 maj förra året, när man inför avgång till Oslo lastade *Stena Saga* över den förliga rampen i Fredrikshamn.

På babordssidan var två matrosar sysselsatta, den ene med att manövrera en vattentät barriär och den andre med att visa var en inbackande tugmaster skulle ställa sin trailer.

På torget dirigerade laststyrman de enheter som kördes ombord. Dessutom skulle han, med ryggen vänd mot rampen, köra heelingpumparna från en panel på förkant av casingen midskepps. Medan han gjorde det såg han i ögonvrån en stuveriarbetare köra in en stor bomlift på styrbordssidan. Men eftersom den skulle stå på motsatta sidan visade han honom dit istället – och fortsatte sedan att pumpa.

Stuveriarbetaren körde bomliften från korgen längst bak

och hade ingen sikt framåt. Inte heller fanns där någon som dirigerade honom. Ändå fortsatte han att köra, bara genom att syfta på casingens trottoarkant. I blindo körde han då på den matros som visade kollegans trailer på plats. Matrosen avled nästan omedelbart.

Statens haverikommission (SHK) har utrett olyckan på den svenskflaggade färjan och levererar omfattande kritik mot flera av de inblandade.

Stuveriet:

Det rädde oklara ansvarsförhållanden mellan personalen ombord och Stenas eget landbaserade stuveri, vars säkerhetskultur brast.

”Det synes även ha funnits brister i förståelsen för fartygsbesättningens roll och ansvar i lasthanteringen. Det är vitalt att alla, även inom stuveriet, alltid agerar efter besättningens direktiv och att de inte accepterar att utföra lasthantering ombord utan dirigering av besättningen.”

Därför rekommenderas stuveriet att införa tydligare rutiner för lasthantering. Det gäller bland annat ansvarsfördelning, dirigering samt kommunikation mellan å ena sidan egen personal och å andra sidan laststyrman och matrosar.

Fartyget:

Laststyrman var ensamt befäl på bildäck. Men enligt fartyg-

gets Safety Management System (SMS) skulle överstyrman delta aktivt i lastningen. Kort före olyckan hade han dock gått upp på bryggan för att förbereda avgång.

Rederiet rekommenderas bland annat att införa tydligare rutiner för lasthantering. Det gäller lastplanering, ansvarsfördelning samt dirigering och kommunikation på bildäck.

Myndigheterna:

Arbejdstilsynet (det danska Arbetsmiljöverket), som kom ombord i Fredrikshamn kort efter olyckan, konstaterade att dirigeringen var fartygets ansvar men att rutiner för detta saknades. Därför förelades rederiet att ta fram klara regler. Dessa godkändes av Arbejdstilsynet den 4 juni.

Enligt SHK gjorde Arbejdstilsynet en snabb och bra insats.

Det anser man däremot inte om Transportstyrelsen (TS), som har tillsyn av arbetsmiljön i svenska fartyg.

TS gick ombord först den 3 juni, och då i Oslo, där lasthanteringen via två akterrampar är en annan. Trots att Arbejdstilsynets föreläggande då ännu inte upphävts, tycks TS inte ha vidtagit några egna åtgärder. Och enligt Arbejdstilsynet har de båda myndigheterna inte haft någon kontakt med varandra. En sådan kontakt borde TS ha tagit, anser SHK. Men dess åtgärder var begränsade och fördröjda.

TS rekommenderas bland annat att "utveckla sina tillsynsmetoder med avseende på olyckor ombord på svenska fartyg utomlands i syfte att säkerställa att olycksförebyggande och säkerhetshöjande åtgärder vidtas utan dröjsmål".

I sitt svar på rekommendationerna konstaterar TSS att rutinerna vid sjö- och arbetsplatsolyckor inte varit tillräckligt tydliga. De har därför setts över.

SHK:s rapport finns på dess hemsida www.havkom.se **P T**

Detta är reglerna om trafikvakt

Arbetsmiljöverkets föreskrifter om hamnarbete (AFS 2001:9)

14 § En trafikvakt skall finnas där det finns behov av att dirigera fordon eller varna vid förflyttning av fordon eller järnvägsvagn.

15 § Signalmän, hissmän och trafikvakter skall övervaka säkerheten inom sina arbetsområden och kontrollera att deras tillsägelser följs. De får inte ha större arbetsområden än att de kan övervaka dem. De skall tillhandahållas och använda den särskilda utrustning som behövs för att arbetet skall kunna utföras säkert.

16 § Under lyft- och fordonsrörelser där signalmän och trafikvakter, och i förekommande fall hissmän behövs, skall dessa ha sådan uppsikt att rörelserna kan ske utan risk. Mellan förare, samt signalmän och trafikvakter skall kontakt kunna hållas under hela rörelsen. Förlorar föraren denna kontakt skall rörelsen omedelbart stoppas.

Arbetsmiljöverkets föreskrifter om skyltar och signaler (AFS 2008:13)

Den som utför tecknen, nedan kallad signalman, ska använda rörelserna för att ge manövrerings-anvisningar till teckenmottagaren, nedan kallad operatören.

Signalmannen ska kunna se och kontrollera alla manövrer utan att utsätta sig för fara.

Signalmannen ska uteslutande ägna sig åt att dirigera manövrer och upprätthålla säkerheten för de arbetstagare som berörs.

Om signalmannen inte kan se och kontrollera alla manövrer ska ytterligare signalmän anlitas.

Operatören ska avbryta den pågående manövern och be om ytterligare instruktioner om han inte på ett säkert sätt kan genomföra manövern.

I maj 2014 inträffade en tragisk olycka när Stena Saga skulle lastas.

FOTO: HENNING BAGGER / TT



ÖKAT VISUMKRÅNGEL

De skärpta tolkningarna av Schengen-reglerna och en allt tyngre visumadministration påverkar flödet av utomeuropeiska sjömän in till Europa. Flera rederier berättar om hur svårt det är för "avlösare" att få tillträde till Europa, och därmed blir det stora bekymmer att byta besättning.

TEXT JOHAN ERICHS MERA MEDIA

SCHENGEN-OMRÅDET JANUARI 2016

Skärpta tolkningar av Schengen-reglerna ställer till problem för utomeuropeiska sjömän. Administrativt krångel och lång väntetid gör att viseringen för i synnerhet filippinska sjömän drar ut på tiden och många gånger omöjliggör en smidig avlösning.

– Vi befinner oss i en hopplös situation, och problemet växer i omfattning. Det är numera omöjligt för oss att skifta besättning på ett effektivt sätt. Som det är idag begränsas vi att gå till vissa hamnar där hanteringen för visumansökan för icke-EU-medborgare bara tar ett par dagar. Men det innebär merkostnader för rederierna, och filippinarna få leva med oron om de överhuvudtaget kan räkna med avlösning och kunna åka till sitt hemland, förklarar överstyrman Fritz Troels Frederiksen, Rederi Norden och styrelsemedlem i danska Søfartens Ledere.

Fördröjningen beror på det skärpta visumtvång många Schengen-länder tvingats att införa på grund av den stora strömmen asylsökande flyktingar och på grund av de fruktansvärda terrordåd som drabbat Europa. De utomeuropeiska sjömännen kategoriseras på samma sätt som

migranter och drabbas därför av fördröjd handläggningstid vid ansökan av visum.

Tillvägagångssättet rimmar illa med den överenskommelse som finns i MLC, Maritime Labour Convention, vilken bland annat slår fast att sjöfolk har rätt att på rederiets bekostnad flyga hem när kontraktet för ombordtjänstgöring löpt ut. Hanteringen innebär både stora ekonomiska och tidsmässiga påfrestningar.

Eftersom det kan ta veckor för en filippinsk sjöman att få transitvisum så kan en oplanerad omdirigering av routen betyda att avlösaren i tid inte ges möjlighet att få visum till aktuellt land och ta sig till den hamn där avlösning är möjlig.

– Det finns exempel på filippinare som mot sin vilja tvingats vara kvar ombord på fartyg flera månader för att avlösare inte haft möjlighet att nå till hamnen.

Biometrikrav

Transitvisum för resa i Schengen-land ska sökas fysiskt vid det aktuella resmållets ambassad i den sökandes hemland, för filippinska sjömän i Manilla, bland annat på grund av nya krav på biometrisk data exempelvis avtryck för samtliga fingrar.

Handläggningen innebär fördröjning,



Fritz Troels Frederiksen, styrelsemedlem i danska Søfartens Ledere.

och ett fartyg kan tvingas ligga kvar i avlösningshamnen för att invänta ny besättning vilket i längden blir ekonomiskt ohållbart för rederiet.

– Dessutom ställs det allt större krav på skeppsmäklarna att kunna hantera och bidra med arbetstid för att hjälpa till med visumansökan för avmönstrande personal i de fall det blir omdirigeringar. Ibland kan skeppsmäklarna hjälpa till genom att ha upparbetade relationer med myndigheter. Men långt ifrån alla mäklare har intresset eller tiden för att hjälpa till. Sjömännen hamnar i kläm, och det är mycket olyckligt. I Rotterdam och Amsterdam kan det gå snabbare att få visum men det kostar också, omkring 1 000 euro för ett visum är inte ovanligt, säger Fritz Troels.

Nordisk överenskommelse

Han föreslår att sjömän inom Schengen borde få visum som sträcker sig över längre tidsperioder, ett, tre eller fem år.

– Titta på USA, där fungerar det med längre visumperioder, det borde gå även i Schengen-området. Nu blir våra filippinska sjömän behandlade som andra klassens medborgare, vilket är helt oacceptabelt. Från de nordiska sjöfartsländerna borde vi driva frågan hårdare och gemensamt. Vi kunde i ett första steg återbilda den nordiska passunionen och låta ett visum till ett nordiskt land också ge tillträde till de nordiska grannländerna. Tyvärr är flyktingfrågan så brännande alarmerande att ingen myndighet har tid att titta på de problem som drabbar sjömännen till följd av de hårdare visumkraven!

På sikt kan visumproblematiken inne-



Fartyget Figaro. Foto Malta Ship Photos.

bära att filippinarna tappar sin attraktivitet och status som professionellt sjöfolk.

– Det finns en stor oro. Vi talar mycket om social hänsyn mot medarbetarna, men det som ser fint ut på pappret CSR, Corporate Social Responsibility, rimmar illa med hur det ser ut i praktiken. Risken är att nordiska rederier på sikt får svårt att attrahera utomeuropeisk arbetskraft. Vi måste arbeta gemensamt för att finna en lösning på problemen annars finns en risk att alla stolta visioner om det ”Blå Skandinavien” inte blir till någonting, säger Fritz Troels Frederiksen.

Förenkla för sjömännen

Även rederiet Wallenius Marine upplever att det blivit mer problematiskt för deras filippinska besättning att få nödvändiga viseringar inom Schengen-knutna länder.

– Vi kan lösa visum i alla länder, men det är krångligt och tar mycket längre tid idag än tidigare att få Schengen-visum, berättar Dennis Johansson, sjöpersonalchef inom Wallenius Marine.

Wallenius Marine försöker i första hand avlösa i vissa hamnar för att underlätta visumhandläggningen för sina sjömän.

– Zeebrugge i Belgien är den hamn, där

vi instruerar våra befälhavare att i första hand försöka arrangera avlösningar för våra filippinska medarbetare. Vi har goda erfarenheter av den belgiska ambassaden. För avlösningar i vissa andra europeiska hamnar behöver vi söka visum i väldigt god tid. Det kan ta flera veckor att få ett visum hos vissa ambassader. Ibland hjälper det inte ens att vara ute i god tid, då man ändå inte kan få en tid på ambassaden. Southampton i Storbritannien försöker vi till exempel undvika.

För den enskilde sjömännen betyder den tidsödande hanteringen att man ibland får vara kvar ombord några dagar till eller mönstra av någon dag tidigare.

– De är vana vid att av- och påmönstringshamnen förändras, men vi ser alltid till att de mönstrar av enligt anställningskontraktet.

Dennis Johansson har ingen förståelse för att viseringen ska behöva ta så lång tid.

– Schengenvisum borde för utomeuropeiska medborgare gälla för hela Schengenområdet och inte bara för det land där visum söks. Då hade mycket förenklats. Sjömännen borde kunna få en förenklad handläggning.

Dennis Johansson ser gärna att frågan



Dennis Johansson, sjöpersonalchef inom Wallenius Marine. Foto Olof Holdar.

drivs internationellt av berörda länder.

– Vi skulle gärna vilja ha det som i USA där det för sjömän utfärdas visum med fem års giltighetstid i samtliga USA-hamnar. Ett Schengen-visum är begränsat till sex månader och det fungerar inte bra inom sjöfarten. Många gånger kan de inte ens vid avmönstringen använda samma visum som när de mönstrade på. **JE**



SAFETY GRUPPEN
SECURITY & SAFETY TRAINING
en del av Navigationsgruppen

Utbildning mot verklighetens krav...

Safetygruppen är godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen. Utbildningscentret i centrala Stockholm ligger på Långholmen i en maritim miljö nära till boende och mat. Ombord på M/S Polfors genomförs praktiska utbildningsmomenten i en verklig fartygsmiljö.

Andra utbildningsorter från norr till söder är; Kalix, Luleå, Härnösand, Örebro, Göteborg och Helsingborg.

safetygruppen.se
info@safetygruppen.se
08-410 215 50

DELADE MENINGAR OM CO₂-SKATT

IMF vill ha en global beskattning av fartygstransporter och flygtransporter. Fonden föreslår en skatt på 30 dollar per ton utsläppt koldioxid. Fredrik Larsson, miljöansvarig vid Svensk Sjöfart, är kritisk.

TEXT AGNETA OLOFSSON
FOTO SVENSK SJÖFART
ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

FN-organet Internationella Valutafonden, IMF, föreslår en beskattning av sjöfart och flyg med 30 dollar per ton utsläppt koldioxid. Skatten skulle vara internationell och exempelvis tas ut i bränsleledet.

Skatten skulle användas till att fylla på den klimatfond som beslutades av klimatmötet i Köpenhamn 2009. Då åtog sig ett antal rika länder att bidra till fonden som ska hjälpa utvecklingsländer att nå en hög levnadsstandard utan att gå omvägen över fossila bränslen.

IMF har räknat ut att med en beskattning av sjöfart och flyg med 30 dollar per ton koldioxid så skulle klimatfonden ha fått 25 miljarder dollar 2014. De rika länderna har lovat finansiera klimatfonden med 100 miljarder dollar per år.

Sjöfarten får inte bli kassako

Fredrik Larsson, miljöansvarig vid Svensk Sjöfart, är försiktigt positiv till en avgift på koldioxid men kritisk till hur pengarna ska användas.

– Vi är oroliga för att sjöfarten ses som en kassako, säger han.

Han påpekar att sjöfarten och flyget står för mellan fyra och fem procent av de globala koldioxidutsläppen. Han ifrågasätter att de då ska bidra med hela 25 procent av klimatfonden. 30 dollar per ton koldioxid motsvarar 100 dollar per ton bunker.

Exakt hur skatteuppbörden ska hanteras har IMF ännu inte gett något svar på. Eventuellt kan IMO och dess motsvarighet inom flyget, ICAO, hantera skatten. Fredrik Larsson tror att IMO har den erfarenhet som krävs för att klara detta.

Han konstaterar att skatten skulle bli en skatt på världshandeln. Den skulle inte drabba rederierna, eftersom dessa skulle lägga kostnaden på sina kunder. I slutändan skulle det bli konsumenterna som skulle betala. Skatten skulle dock bli ett incitament att minska koldioxidutsläppen.

En förutsättning är att skatten blir konkurrensneutral och flaggneutral.

Utsläppsrätter är bättre

Thomas Sterner är professor i miljöekonomi vid Göteborgs universitet och gästprofessor vid Collège de France. Han anser att det är oklart hur skatteuppbörden ska se ut men det finns flera alternativ.

– Koldioxidskatter är oftast nationella. Kanske kan dessa samordnas i internationella avtal, men där uppbörden sker nationellt, säger han.

Han anser att det inte är orimligt att

sjöfarten och flyget koldioxidbeskattas. Landbaserade transporter i Europa är hårt beskattade.

– Bensin kostar 14 kronor per liter att köpa, men den verkliga kostnaden är bara några kronor, säger han.

Men eftersom det är oklart hur skatten på sjöfart och flyg ska administreras, tror Thomas Sterner att det kanske skulle gå snabbare och lättare att skapa ett system för handel med utsläppsrätter för koldioxid för sjöfarten.

Det går till så att om man antar att de totala utsläppen är en miljon ton koldioxid, bara som ett exempel, så sätter man ett tak på 800 000 ton. Sedan tilldelas alla rederier utsläppsrätter, till exempel i proportion till vad de släpper ut nu.

För att uppnå denna sänkning kan rederierna effektivisera. De som lyckas sänka sina utsläpp får utsläppsrätter över

som de kan sälja till de andra.

Med tiden sänks sedan taket, och rederierna pressas att sänka sina utsläpp eller betala för att bibehålla dem.

Flyget är en nöjesindustri

Fredrik Larsson tror dock inte på ett system för utsläppshandel för sjöfarten. Han tror att det kommer att bli för komplext och svårhanterligt och att det kan slå fel.

– Vi är mer försiktigt positiva till en avgift på bunker, men den ska vara rimlig till sjöfartens andel, säger han.

Han påpekar att det finns en skillnad mellan sjöfarten och flyget. Sjöfarten flyttar gods mellan länder, och är därmed en nödvändig samhällsservice som är nödvändig, medan flyget till stor del är en nöjesindustri.

Därför är det orimligt att de beskattas lika, anser Fredrik Larsson. **A O**



SVENSK TOG TOPP-KORTET

Fredagen den 12 februari samlades kollegor från de nordiska ländernas välfärdsorganisationer på Søfartsmuseet i Helsingör. Irene Olsen, från Søfartens bibliotek och Søren Philip Sørensen, direktör för Handelsflådens Velfærdsråd arrangerade årets tävling och hade anlitat fotograferna Søren Lund Hviid och Anders Skjoldjensen för att bedöma bilderna.

När de prisbelönta bilderna presenterades stod det klart att vinnarbilden härstammade från den svenska deltävlingen, närmare bestämt Rikard Lavitskijs kamera. Bilden som har namnet "Rast i Thailand" fångade juryn direkt med sin okonventionella stil och det intresseväckande motivet. Rikard blev färdig sjöingenjör i somras och arbetar nu som fartygsingenjör i Star Cruises.

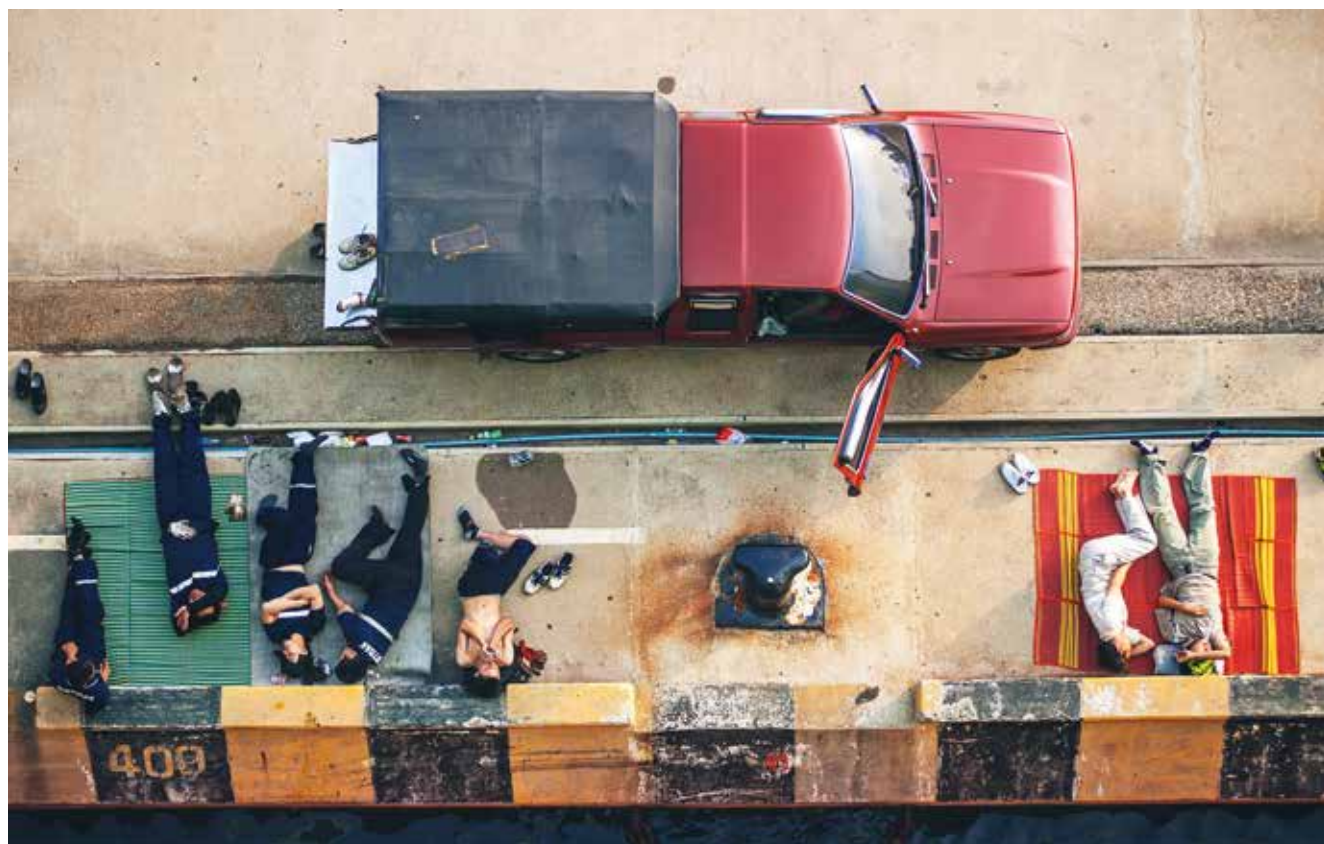
På andra plats kom normmannen Geir Magne Skjølvsvik med bilden "Razor wire er rigget langs rekka mot tyveri". Tredjepriset går till dansken Finn Hansen för sitt dokumentärfoto av en flyktingfamilj. På fjärde plats kom Patrick Sommer, även han dansk. Den svenske kocken från *Bit Okland*, Jörgen Språng, har under många år lyckats charma domarna med sina dokumentära bilder och gjorde detsamma även i år. Med bilden "Lennart" tog Jörgen det femte priset.

Förutom detta fick Jörgen Språng även hedersomnämning för sin bild "Charlie". Samma sak gäller Tim Ruttledge, befälhavare på *Fure West*, som fick goda vitsord för sin "Tank man".

JIMMY ERIKSSON
SJÖFARTSVERKET SJÖMANSSERVICE



Den nordiska juryn, bestående av fotograferna Anders Skjoldjensen och Søren Lund Hviid, presenterar tre av de fem vinnarbilderna i Nordiska fototävlingen för sjöfolk 2015. Foto Jimmy Eriksson.





Föregående sida: Segerbilden i nordiska tävlingen "Rast i Thailand", tagen av Rikard Lavitskij, tidigare 2e fartygsingenjör i Star Cruises. Juryns omdöme: "Bilden väcker nyfikenhet. Vilka är de? Är det flyktingar eller terminalarbetare någonstans i tredje världen eller är det besättningen som tar en siesta? Detta intressanta och välkomponerade foto sätter igång många tankar, och betraktaren kan utforska bilden länge och hela tiden hitta nya detaljer. En okonventionell bild tagen från en plats – ett fartyg – i en terminal som få har tillgång till."

Denna sida: Andrapriset i nordiska tävlingen, "Razor wire er rigget langs rekka mot tyveri" av Geir Magne Skjølsvik, Norge. "Charlie" av Jörgen Språng, Sverige, matros i *Bit Okland*, fick hedersomnämning. Fjärdepriset i nordiska tävlingen "Et kig ned på fremtidens vidunder" av Patrick Sommer, Danmark. Tredjepriset i nordiska tävlingen av Finn Hansen, Danmark, "den fotograferande sjömannen blir tvungen att överskrida den personliga gränsen för att kunna ta bilden". Andrapriset i svenska deltävlingen "Lennart" av Jörgen Språng. "Tank man" av Tim Ruttledge i *Fure West* fick hedersomnämning i den svenska deltävlingen.

Mittbild på sidan 3: "Hård träning" av Johnny Jansson, *Aniara*, fick ett hedersomnämning i den svenska deltävlingen.



Indiska sjöbefäl – bra löner men ökad arbetslöshet

Sena löneutbetalningar, kidnappningar och hög arbetslöshet. En del av vardagen för indiska sjöbefäl. Men nu finns ljusglimtar med hopp om ökad kusttrafik runt Indien.

– Det vore bra för våra medlemmar och kan ge fler arbetstillfällen, säger Amar Singh Thakur, generalsekreterare för Maritime Union of India (MUI), när Sjöbefälen besöker organisationen med kontor i direkt anslutning till hamnen i centrala Mumbai.

TEXT OCH FOTO OLLE NYGÅRDS

MUMBAI JANUARI 2016

Maritime Union of India organiserar nautiska, tekniska och intendenturbefäl i Indien. Av landets totalt cirka 25 000 sjöbefäl är nästan 14 000 anslutna till föreningen.

MUI grundades under stormiga förhållanden redan 1939, när Indien stod under brittiskt styre. Stora skillnader i

löner och anställningsvillkor mellan indiska och brittiska sjömän låg bakom.

– Det var efter en hård kamp och hårt motstånd som MUI föddes, säger Amar Singh Thakur.

Idag är arbetslösheten en central fråga för föreningen. Speciellt gäller det för yngre medlemmar. Andelen indiska befäl som saknar jobb ligger nu på cirka 20 procent. Bakgrunden sägs vara att antalet

utbildade befäl ökar, samtidigt som den ostadiga globala ekonomin pressar landets kommersiella sjöfart.

Osund konkurrens från Filippinerna

Dessutom hävdar MUI att den indiska regeringen inte ger direkt stöd till branschen på samma sätt som man menar sker i konkurrerande länder som exempelvis Filippinerna.

– MUI planerar att närma sig redare och chefer för att försöka få dem att anställa yngre kadetter och ingenjörer, säger Amar Singh Thakur.

En andra just nu viktig fråga gäller ökad kompetensutveckling för befälen, huvudsakligen när det gäller arbets säkerhet. Och kvaliteten på utbildningen måste vara hög.

– Det finns en risk att vissa utbildningsinstitut inte ger lämplig utbildning utan bara utfärdar ett diplom eller intyg. Det är något som både företagen och de ombord kan få lida av, säger Amar Singh Thakur.

När det gäller löner är MUI:s linje att dessa inte får vara lägre än vad Internatio-

Gateway of India – Mumbai Port i bakgrunden.



nella arbetsorganisationen, ILO, stipulerar. Enligt generalsekreterare Amar Singh Thakur ligger de indiska befälen över dessa nivåer – en erfaren befälhavare kan tjäna mellan 8 000 och 13 000 US-dollar (67 500–110 000 kronor) per månad. Men för juniora och nytutexaminerade befäl är det tuffare.

– Vissa företag erbjuder låga löner och ibland accepterar sjömännen dessa. Men vi gör vad vi kan för att företagen inte ska gå under särskilda lönenivåer, säger Amar Singh Thakur.

Bottnar i finanskrisen

Många av problemen som Maritime Union of India har att hantera bottnar i att sjöfarten i Indien haft det besvärligt sedan finanskrisen 2008. Möjligen syns en förbättrad konjunktur inom tankersegmentet. Dessutom finns alltså nya förhoppningar om att den sedan länge omtalade kusttrafiken mellan indiska städer ska komma igång på allvar och ge nya arbetstillfällen.

MUI:s motpart vid förhandlingar är huvudsakligen tre olika redarorganisationer; Indian National Shipowners' Association (Insa), Maritime Association of Shipowners & Agents (Massa) och Foreign Owners Representatives and Ship Managers Association (Fosma).

Cirka 80 procent av förhandlingarna rör frågor runt internationellt flaggade fartyg och resterande 20 procent är relaterade till nationell flaggning. Den klart dominerande inhemska arbetsgivaren är det helstatliga rederiet Shipping Corporation of India (SCI).

MUI betonar att man har ITF-avtal med redare vilket ska ge korrekta arbetsvillkor och löner för indiska befäl. Men trots det finns situationer då befäl råkar illa ut.

– Företag som inte är kända för bra fartygledning och bra bemanning betalar inte ut löner i tid. Dessa företag släpper

inte heller av befäl i tid enligt kontrakten eller om det uppstår en nödsituation hos en familj, menar Amar Singh Thakur.

Känslig säkerhetssituation

Men även vid sidan av de traditionellt fackliga frågorna finns utmaningar. Inte minst gäller det säkerhetsfrågor och terrorism.

När Sjöbefälen besöker MUI råder förhöjd beredskap i delar av Mumbai till följd av terrorattentatet mot den indiska flygbasen i Pathankot nära gränsen till Pakistan. Under samma dagar rapporterar Times of India att misstänkta spioner tidigare setts fotografera hamnen i Kolkata. Att ta bilder över Mumbais hamn är också känsligt dessa dagar. Och den alltmer uppskrivade säkerhetssituationen slår mot sjöbefälen.

– I vissa hamnar är det problem för de indiska befälen att lämna fartygen under kortledigheter. Speciellt gäller det i USA. Det leder till ökad mental stress när man inte får komma in land, och det förstärks av de korta liggtiderna i hamn, säger Amar Singh Thakur.

Enligt MUI har pirat- och terroristattacker runt Somalia nu minskat till följd av att fartygen ofta har skydd av militära konvojer. Men utvecklingen vid Afrikas västkust och farvattnen runt Nigeria oroar.

Så sent som i mitten på december kidnappades fem indiska sjömän, varav fyra befäl, i området runt Lagos.



Generalsekreterare Amar Singh Thakur.

– MUI samverkade med ägarna av fartyget och de anhöriga till befälen. I slutändan släpptes alla och är fria idag, säger Amar Singh Thakur.

Maritime Union of India har samarbetsavtal med norska, danska och japanska fackföreningar.

– Men svenska fackföreningar och redrier är också välkomna att samverka med MUI, säger Amar Singh Thakur. **ON**



Från vänster till höger: Sudhir Pagar – kontorssekreterare; Sudhakar Dhuri – assisterande sekreterare; Dores Colaco – kassör; Hormaz Bharucha – administrationsansvarig; Amar Singh Thakur – generalsekreterare.

MUMBAIS HAMNAR

Mumbai Port är den gamla statligt ägda hamnen och står för cirka 10 procent av Indiens sjötransporter. Sedan 1989 finns också Indiens största containerhamn, Jawaharlal Nehru Port, som hanterar 44 procent av landets containergoods.

Trafiken till och från Mumbai är global men domineras av destinationerna Colombo, Singapore, Gulfstaterna och olika kinesiska städer.

KOMPOSIT – LÄTT MEN DYRT



När man konstruerar fartyg i komposit är designprocessen speciell. Till exempel bör man göra en analys av livscykelkostnaden tidigt. Detta eftersom materialen är dyra men ger en lägre bränsleförbrukning. Det visar en licentiatavhandling vid Chalmers. *TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT*

KARLSKRONA JANUARI 2016

Måns Håkansson är kompositspecialist vid Saab Kockums AB i Karlskrona. I en licentiatavhandling, som han lagt fram vid Chalmers, undersöker han hur designprocessen bör gå till när det gäller fartyg mellan 20 och 100 meter långa, byggda i komposit.

De material han tittat på är glasfiber och kolfiber, antingen som enkelskal eller som sandwichkonstruktioner. Enkelskal är, som namnet antyder, ett enkelt lager av laminat av kolfiber eller glasfiber, medan sandwichkonstruktioner är två lager laminat med ett kärnmaterial av till exempel pvc-skum emellan.

Eftersom det man eftersträvar med kompositmaterial är lätta konstruktioner har Måns Håkansson undersökt vikt och kostnad för de ingående materialen. Det visar sig att kolfiber alltid är lättare och dyrare än glasfiber. Sandwichmaterial är

lämpliga till överbyggnad, medan enkelskal passar i bottenbordläggning.

Allt är dock beroende av den aktuella konstruktionen, så man ska inte låsa fast sig vid ett visst material i början av processen. I stället bör designspiralen få utvisa vilket material som passar.

Designspiralen går runt i ordningen krav, hydrodynamik och stabilitet, generalarrangemang, struktur, maskineri och framdrivning samt utrustning. Därefter går man vidare till krav igen och runt i spiralen tills konstruktionen är klar.

I varje varv itererar man, upprepar och förfinar. Det krävs flera varv i spiralen innan man når fram till en färdig konstruktion.

Drar mindre bränsle

Kompositmaterialen är dyrare än stål och aluminium, men eftersom de är lättare kan man få fram fartyg som drar mindre bränsle vilket påverkar livscykel-

kostnaden. Tidigt i designprocessen bör man därför göra en livscykelkostnadsanalys.

För att de dyrare kompositmaterialen ska löna sig krävs att fartyget har hög bränsleförbrukning, alltså många gångtimmar och hög hastighet.

Brödrene Aa i Norge har byggt passagerarfärjor, mindre katamaraner, i komposit, för fart i de norska fjordarna och fått färjorna att bli lönsamma eftersom de kör många tusen timmar per år i hög hastighet.

I andra fall har kompositkonstruktioner inte lönat sig, eftersom bränslet varit för billigt. Detta kan komma att ändra sig med stigande priser och krav på lägre koldioxidutsläpp i framtiden.

Måste brandisolerars

En nackdel med kompositmaterial är att de är brännbara, till skillnad från stål och aluminium. De måste därför brandisolerars. Detta sker till exempel med mineralull, vilket ökar vikten.

Sådana överväganden måste alltså in i designspiralen. Det kan visa sig att en tjockare slät design, utan förstävningar, är att föredra framför en tunn konstruktion med förstävningar eftersom varje förstävning i så fall måste kläs in i mineralull.

Liknande övervägningar gäller ljudisolerings i till exempel hytter, eftersom kompositmaterialen leder ljud bra, och måste isoleras.

Finns stora möjligheter

En framtidsfråga är utvecklingen av nya material för kärnan i sandwichkonstruktioner. Det bästa materialet idag är expanderad pvc, men det är relativt dyrt. Annars kan man använda balsaträ, men det är tyngre och inte såpass mycket billigare att det väger upp tyngden.

– Kärnmaterial är kritiska. Det finns behov av bättre kärnmaterial, säger Måns Håkansson.

Kompositfartyg har inte slagit igenom ännu på den civila marknaden, men Måns Håkansson säger att det finns en stor potential.

Tekniken är framme, råmaterialen finns, verktyg och skicklig arbetskraft finns tillgänglig. Dessutom är materialens för- och nackdelar väl kända.

– Om bränslepriserna stiger finns stora möjligheter, säger Måns Håkansson. **A O**

NYA SKAGERAK KOSTAR MER

Göteborgs universitet har byggt ett nytt forskningsfartyg, *Skagerak*, som ska ersätta det gamla som blivit föråldrat. Det blir ett av de mest moderna och välutrustade forskningsfartygen i Europa. Plats finns för 20 forskare ombord, utöver en besättning om fem personer. TEXT AGNETA OLOFSSON

GÖTEBORG JANUARI 2016

Göteborgs universitets gamla forskningsfartyg *Skagerak* är 45 år gammalt och färdigt för skrotning. Därför beslutade universitetets rektor 2013 att ett nytt fartyg skulle byggas. Det skulle också få namnet *Skagerak*.

Uppdraget gick till Nauta Shiprepair Yard SA i Gdynia i Polen, och fartyget kostade cirka 100 miljoner kronor. Enligt beräkningar skulle det levereras i januari och komma igång med forskningsuppdrag i maj.

Akterdäcket stor arbetsyta

Fartyget, som är 45 meter långt och har ett displacement om 900 ton, ska användas av forskare framför allt inom marinbiologi, oceanografi, marin kemi och marin geologi. Det har ett stort öppet akterdäck, där tung och avancerad forskningsutrustning kan hanteras.

På akterdäck finns även utrymme för containrar som till exempel kan innehålla mobila speciallaboratorier. I samma däckspan finns sedan laboratorier över hela fartygets längd och bredd.

Ett stort laboratorium närmast akterdäck kallas hangaren och har en travers i taket. Genom en lucka i bordläggningen på styrbords sida kan traversen fällas ut och användas för att fira ner och hissa upp tung utrustning.

Det kan vara en så kallad rosettprovtagare där ett stort antal flaskor kan fyllas med vatten från ett valfritt djup för att sedan tas upp till fartyget utan att vattnet blandas upp med vatten från andra djup.

Traversen med sin vinsch kan också fira ner och hissa upp fartygets ROV, Remotely Operated Vehicle, en fjärrstyrd undervattensfarkost, som via en kamera sänder bilder upp till fartyget och även den kan användas till provtagning på djup som inte dykare når.

Det nya *Skagerak* har ett multibeam-

ekolod, som till skillnad från det gamla singlebeam-ekolodet ritat upp en karta av havsbotten. Dessutom finns ekolod, som når ner under havsbotten och avslöjar om det rör sig om hård eller mjuk botten och kan hitta till exempel gasbubblor.

Ska samverka med djuren

Eftersom forskarna studerar levande djur, som man inte vill skrämman bort, ställdes krav på att *Skagerak* ska vara tystgående. Därför har man varit noggrann med att propellern ska ge så lite kavitation som möjligt.

Framdrivningen sker dieselelektriskt med fyra generatorer på vardera 450 kW. Ett styrsystem styr hur många av generatorerna behöver vara igång samtidigt. På så sätt kan varje generator ligga på optimal last vad gäller bränsleförbrukning och utsläpp.

Den optimala driften ligger på mellan

50 och 100 procent av effekten. Vid normal körning utnyttjas drygt hälften av den tillgängliga effekten. Full effekt behövs bara vid hårt väder eller vid bogsering av tung forskningsutrustning.

Ombord finns hytter för 20 forskare och fem besättningsmedlemmar. Besättningen består av befälhavare, styrman, kock, en person i maskin och en person på däck. Det nya fartyget drivs av rederiet Northern Offshore Services. Rederiet kan också hyra ut fartyget på den öppna marknaden vid tillfällen då det inte behövs för forskning vid Göteborgs universitet.

Omdiskuterad kostnad

Det nya fartyget är väsentligt dyrare att boka för forskarna än det gamla. Det beror på att gamla *Skagerak* bara hade fasta kostnader om fem miljoner kronor per år, medan det nya har 10 miljoner kronor per år.

Den nya kostnaden har redan väckt diskussion inom universitetet.

– Det har inte gått smärtfritt det här, men vi har uppmanat forskarna att, när de söker forskningsanslag, söka för hela kostnaden för fartyget. Vi har fullt upp just nu med att hitta alternativa lösningar för att få ner priset, säger Niklas Andersson, vetenskaplig koordinator för *Skagerak*. **A O**



R/V *Skagerak*, där R/V står för Research Vessel. Akterdäcket är en stor arbetsyta. Det brandgula föremålet är en fjärrstyrd undervattensfarkost. Illustration Göteborgs universitet.

Största sjöslaget – men vem vann?

Slaget om Jylland var det största sjöslaget under första världskriget och också historiens största enskilda sjöslag. Över 100 000 man och ett bruttotonnage på två miljoner gt deltog i drabbningen, som av britterna kallades för slaget vid Jutland (Jylland) och av tyskarna för Skagerakslaget. TEXT ULF NIHLEN

JYLLAND MAJ 1916

I år är det 100 år sedan som slaget utkämpades i Nordsjön utanför Jylland. Befälhavare över den brittiska flottan var amiral sir John Jellicoe, medan den tyska kejsarliga flottan anfördes av amiral Reinhard Scheer.

Det utdragna slaget inleddes på efter-

middagen den 31 maj 1916, då de brittiska och tyska slagkryssarstyrkorna brakade samman. Sammanlagt deltog 250 fartyg, varav 64 slagskepp och slagkryssare.

De två huvudflottorna möttes i ett intensivt slag, som utkämpades från halv sju på kvällen fram tills skymningen omkring halv nio. När mörkret föll, försökte Jellicoe att skära av tyskarnas reträttväg för att

kunna återuppta striden nästa morgon. Scheer lyckades dock korsa den brittiska linjens kölvatten och ta sig till hamn.

Under slaget sänktes 14 brittiska och 11 tyska fartyg med stora förluster i människoliv. Mer än 6 000 sjömän miste livet.

Flöt i land

Kanonerna från skeppen hördes milsvida omkring, och i Ringköping på Jylland skallrade fönsterrutorna. Man kunde även från Danmark se eld- och rökpelarna till havs. Inte heller i Sverige gick slaget obemärkt förbi. Efter några dagar började nämligen döda kroppar flyta i land på västkusten. Brända lik av okända sjömän flöt i land under flera veckor efter slaget, både i Sverige och i Danmark. Kropparna begravdes på krigskyrkogårdar, ofta där de spolats upp. På Gullholmens gamla kyrkogård i Bohuslän finns en av de många omärkta gravarna.

Båda sidor såg sig efter slaget som segrare. Britterna hade förlorat fler fartyg och lidit större manskapsförluster, men tyskarnas plan att förstöra britternas eskadrar hade misslyckats, och den tyska flottan lyckades inte bryta Storbritanniens dominans över världshaven, trots att tyskarna tillfogade den brittiska flottan kraftiga förluster.

Delvis i strid mot internationell rätt hade Storbritannien strax efter krigsutbrottet inlett en mycket effektiv blockad mot Tyskland, som skar av tyskarna från både militära och civila förnödenheter. Detta ville tyskarna ha ett slut på genom att förstöra britternas fartyg.

Innan slaget vid Jylland hade tyskarna försökt locka ut den brittiska flottan på havet genom att beskjuta hamnstäder på den brittiska östkusten. En mindre drabbning utkämpades vid Helgoland.

Stora förluster

Slaget vid Jylland hade en helt annan dimension. Totalt förlorade Storbritannien tre slagkryssare, tre pansarkryssare och åtta jagare samt 6 094 döda och 674 sara-



Slagskeppet *Queen Mary* har träffats och sjunker.



Ett av tyskarnas krigsfartyg avlossar sina kanoner under slaget om Jylland.

de. Tyskland förlorade ett äldre slagskepp, en slagkryssare och fyra lätta kryssare samt 2 551 döda och 507 sårade.

Slaget har beskrivits som en begränsad taktisk framgång för tyskarna och en strategisk seger för britterna. Tyskarna blev utmanövrerade av britterna men lyckades komma undan och dra sig tillbaka till hamnarna.

De skadade brittiska fartygen reparerades snabbare än tyskarnas. Herraväldet över haven fastställdes, och britterna var efteråt starkare än tidigare.

Tyskarna försökte aldrig mer utmana det brittiska sjöherraväldet. Den tyska högsjöflottan stannade i hamn under resten av kriget och förlitade sig i fortsättningen på sina ubåtar.

Ubåtskrig

Ubåtskrigföringen riktade särskilt in sig på den allierade sjöfarten i norra Atlanten. Redan året innan Jyllandsslaget hade en tysk ubåt sänkt det brittiska passagerarfartyget *Luisitania* i maj 1915, då 1 959 personer omkom. Sänkningen kritiserades hårt. Tyskarnas intensifierade ubåtskrig blev en bidragande orsak till att USA gick med i kriget 1917. När de allierade



Slaget om Jylland var det största sjöslaget under första världskriget.

länderna lärde sig att organisera handelsfartygen i konvojer som eskorterades av jagare minskade hotet från ubåtarna. Samtidigt påverkades flödet av förnöden-

heter till Storbritannien, eftersom det tog tid att samla en konvoj. Totalt beräknas de tyska ubåtarna ha sänkt drygt 5 000 allierade fartyg. **U N**



Boka din kursplats idag
sjoskolan.se

STCW Manila-kurser mitt i Stockholm city

Sjöskolan ligger mitt i Stockholm i marin miljö, med god access via kollektivtrafik, bil och båt. Även nära till flera centrala boendeanternativ. Kurserna genomförs av erfarna instruktörer i genuin fartygsmiljö.

Sjöskolan är kvalitetscertifierade sedan 2001

sjoskolan[®]
PÅ BECKHOLMEN

www.sjoskolan.se info@sjoskolan.se tel 08-661 09 09

MOTORPRÅMAR PÅ MÄLAREN

Artikeln om insjöfarten i Sjöbefälen nr 1/2016 väcker några frågor.

- Meningen "Det kan bli tillåtet att köra zontvåfartyg på Vänern, då det är upp till befälhavaren att bestämma om vädret tillåter att man korsar sjön" förstår jag inte. Sedan när ersatte befälhavarens omdöme Transportstyrelsens beslut om vilket fartområde ett fartyg ska godkännas för? Kan *Blidösund* få ta en tur till London med passagerare, om befälhavaren tycker det ser stabilt ut med mäktigt högttryck över Brittiska öarna och Nordsjön? Hon får inte ens gå till Svenska Högarna en vacker högsommardag.
- Är vi eniga om att Vänern måste betraktas som öppet hav när det gäller kravet på starka skrov, medan Mälaren är som floden Rhen i det avseendet? Att en motorpråm av Rhentyp bryts i småbitar om det börjar blåsa på Vänern men inte på Södra björkfjärden, om det så blir orkan?
- Sture Wahlquist på Transportstyrelsen berättar att ingenting har ändrats i fråga om bemanning och behörigheter i och med implementeringen av IVV (EU:s regelverk om inre vattenvägar). Varför ifrågasätter Sjöbefälsföreningen om det behövs särskilda regler för inre vattenvägar, när det inte gör det?
- I Mälardalen/Roslagen bor cirka 40 procent av Sveriges befolkning. Med zon 3-pråmar i detta stora E-område skulle avsevärda mängder import- och exportgods kunna flyttas över från landsväg och järnväg efter omlastning i Södertälje

och Norvik. Längs Mälaren finns ett 20-tal användbara hamnanläggningar, som med måttliga investeringar skulle kunna användas för denna trafik. Ska Norvikshamnen användas för omlastning till motorpråmar måste Yxlö kanal utvidgas, en investering på i sammanhanget blygsamma 200 miljoner kronor.

- Pråmtransporterna av sprängsten från Förbifarten och den nya avloppstunneln Bromma-Henriksdal är ingen överblickbar marknad, då det verkar osannolikt att vägtunneln byggs med sex filer, som nu beslutats. 2/1-väg räcker väl för den trafik som är prognosticerad. Även avloppstunneln är starkt ifrågasatt.

Om vi ska göra allvar av våra klimatambitioner är det dags att skrida till handling för att göra Mälardalen till en sjöfartsregion. En del av underlaget för (den redan felkalkylerade) Förbifarten skulle därmed försvinna och pengarna (cirka 60 miljarder) i stället kunna användas till bland annat sjöburna gods- och persontransporter i Mälardalen/Roslagen. För sjöfolket skulle en sådan utveckling innebära stora sysselsättningsmöjligheter.

HAKON MALMBORG
F D SKEPPARE PÅ CONSTANTIA,
MEDLEM I KLIMATAKTION

Anser myndigheterna att ett fartyg kan framföras i ett visst område, ligger ansvaret fortfarande på befälhavaren att göra bedömningen om fartyget kan framföras på ett säkert sätt.

SBF ifrågasätter inte myndighetens syn på behörighet och bemanning. Men direktivet om arbets- och vilotid kan innebära att det krävs högre bemanning för att uppfylla vilotidslagstiftningen.

Vidare tror vi inte att införandet av ett nytt trafikslag kommer att innebära "stora sysselsättningsmöjligheter". Begränsningen till inre vattenvägar innebär att fartygen inte kan korsa öppet hav. Därmed begränsas möjligheten att använda fartyget.

HANS-DIETER GRAHL, F D VICE VD, SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN

Skakande skildring – och ännu en uthängd mor



Jörn Hammarstrand: *Sned Seglarna Brorsan & jag*. Vulkan. Ca-pris 149:-

Det är en mångfacetterad bok Jörn Hammarstrand skrivit. En brutal och uppriktigt beskrivning av halvbrodern Mickes sociala förfall, vilket resulterade i att det tog månader innan Jörn fick dödsbudet. Men lika skakande är uppgörelsen med den gemensamma mor som slutligen bröt kontakten – med Jörn, inte med hans utslagna lillbrorsa.

Har flera tidigare skribenter öppnat ventilen för det förbjudna ämnet dåliga mödrar? Jag tänker på exemplet Leif G W Persson och barnen till mödrar som själva är författare (Kerstin Thorvall, Anna Wahlgren). Utan att förtä ut ett ögonblick ifrågasätta Jörns och de andra utsatta barnens traumatiska upplevelser, kan man konstatera att det ställs högre krav på mödrar än på fäder. Det är inte många böcker som skrivs om de frånvarande fäder som över huvud taget inte brytt sig.

Mickes välbärgade men brutala och försupne far, den obegripliga överbeskyddande modern, den utslagne Mickes ständiga kontakter med alla delar av social-Sverige – det är omöjligt att säga vilket som för läsaren är mest upprörande. Kanske är Jörns eget livsöde ett gott betyg åt det sjömansliv, som brukar beskrivas

med ganska olika förtecken? I hans fall gav det måhända en stabilitet, som Micke aldrig fick uppleva. Fast Jörn fick också en stabil uppväxt hos morföräldrarna i Djursholm, en miljö som står i skarp kontrast med Mickes utslagna. Och samtidigt som författaren beklagar sig över att inte ha fått riktig inblick i broderns livsöde, så återkommer sunkigheten och smutsen i detta i fullt tillräcklig utsträckning.

En naken och levande skildring är det utan tvivel, en bok som berör. **BL**



SJÖSPORTSKOLAN
Swedish Maritime Academy

Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

Fartygsbefäl VIII (7 dgr.) Handh. snabba fartyg
Maskinbefäl VIII (4 dgr.) Basic Safety Training
BTM, CRM, ROC (2 dgr.), GOC, ECDIS (3 dgr.)

www.sjosportskolan.se

Bluffanställningar

I Storbritannien förekommer alltför ofta bluffrekryteringar till sjömansjobb, där den "anställda" i stället för ett bra jobb med hög lön luras betala för "arbetstillstånd", "visum", "försäkringar", "läkarintyg" eller liknande. Ett exempel är en rumänsk tankbefälhavare, som svarade på en annons om en tjänst på Aberdeenbaserade företaget Rowan Drilling. Månadslönen skulle vara 7 280 pund (87 000 kronor) efter skatt plus diverse tillägg. Men efter att ha skrivit på kontraktet ombads han betala för arbetstillstånd och fick en faktura på 1 620 pund (19 000 kronor) för en "premiumplan för försäkring". Då fattade han misstankar och försökte annullera kontraktet och få tillbaka det han redan betalat, men det var för sent.

Befälsfacket Nautilus har kontaktat brittiska myndigheter för att dessa ska agera.

– Detta är bara ett av många exempel på bedrägerier, säger inspektören Tommy Molloy. Bluffföretagen är skickliga och använder brevpapper och dokument som ser äkta och tillförlitliga ut. De uppger också namn på verkliga rederier eller bemanningsbolag för att verka seriösa.

– Det enda råd vi kan ge är det klassiska att om ett erbjudande verkar för bra för att vara sant så är det nog det också! (TELEGRAPH)

Fängelse för vakter

Hela besättningen på piratbekämpningsfartyget *Seaman Guard Ohio* har dömts till fem års straffarbete av en indisk distriktsdomstol. De befanns skyldiga till olaga vapeninnehav, olaglig bunkring och illegalt intrång på indiskt territorialvatten.

De var anställda av det amerikanska säkerhetsföretaget Advanfort, och det Sierra Leone-flaggade fartyget uppbringades av indisk polis i oktober 2013. Åtalet lades ned i juli 2014, men sjömännen förvägrades att lämna Indien, medan åklagaren överklagade det nedlagda åtalet. Nu har alltså en högre instans utdömt fem års "fängelse under hård regim".

Sjömansserviceorganisationen Mission to seafarers har reagerat kraftigt på domslutet. De anser att det fanns klara bevis för att besättningen – 10 sjömän och 25 säkerhetsvakter – handlade helt enligt internationell maritim lag.

– De var beväpnade för att skydda handelsfartyg från piratattacker, säger Mission to seafarers chefsjurist Canon Ken Peters. Dessa män har lidit tillräckligt, så domslutet är förfärligt. Hela historien är otrolig. (TELEGRAPH)

Korsikansk aktion mot Stena

Franska sjöfack blockerade i januari *Stena Carrier* i hamnen i Marseilles. Hon hade chartrats av Corsica Linea för trafik mellan Marseilles och Bastia på Korsika. Sjöfacken anser att Corsica Linea saboterar starten av rederiet MCM, som ska överta tidigare statsägda SNCM. Blockaden avblåstes bland annat sedan MCM:s ägare lovat förhandla med facken om Korsikatrafikens framtid. (TELEGRAPH)

Bättre avfallshantering

EU-redarnas organisation Ecsa har påpekat bristen på lämpliga anläggningar att lämna avfall i EU-ländernas hamnar. Dessutom tillämpar många hamnmyndigheter avgiftssystem som varken är rättvisa eller konsekventa.

Det handlar bland annat om komplicerat avfall, som det som kommer från sludge, kväveoxider eller barlastvatten. Men det behövs också bättre system för inspektion och rapportering av bristfälliga hamnanläggningar.

EU:s senaste direktiv om mottagningsanläggningar, PRF, är från 2000 och ska revideras. Bestämmelserna i Marpol-konventionen ska bli tvingande lag, vilket anses leda till bättre anläggningar för avfall från sjöfarten.

– Anläggningarna måste också kunna ta emot nya sorters avfall, som följer av strängare miljökrav, till exempel från barlastvatten och skrubber, säger Ecsas generalsekreterare Patrick Verhoeven. Avgiftssystemet måste utformas, så att det verkligen uppmuntrar rederierna att lämna avfall till rätt anläggning.

Ecsa vill också ha mer pragmatiska regler för insjöfart med många hamnanlöp, så att dessa fartyg inte måste lämna avfall i varje hamn. Det förekommer också att väl sorterat avfall ombord lämnas till en hamnanläggning, där allt avfall blandas, något som helt eliminerar de miljömässiga fördelarna med avfallssorteringen. (TELEGRAPH)

Australisk brutalitet

Ett 30-tal säkerhetsvakter skickades ombord i den australiska bulklastaren *Portland* mitt i natten för att ta av fem sjömän deras pass och tvinga dem av båten.

Besättningen hade vägrat föra fartyget till Singapore, där hon skulle skickas till upphuggning efter 27 års transporter av aluminium runt Australiens kust. Fartyget bemannas av metallföretaget Alcoa från USA, som ska ersätta henne med utlandsflaggat tonnage med kinesisk besättning. Kineserna ska få timlöner runt 2 australiska dollar (12 kronor).

ITF fördömer Alcoas brutala agerande mot de fem sjömännen. Det australiska sjömansfacket MUA:s sekreterare Paddy Crumlin ställer en rad viktiga frågor i sammanhanget:

– Bolaget tog ombord en utländsk besättning för att köra till Singapore. Hur fick de tillstånd att gå ombord? Varifrån är de? Vilken behörighet har de? Vilka säkerhetskurser har de gått? När blev det plötsligt okay att mitt i natten skicka ombord säkerhetsvakter för att med våld ta besättningen i land?

ITF:s generalsekreterare Steve Cotton har lovat att de ska utreda händelsen noggrant, inklusive den roll som det australiska Sjösäkerhetsverket har spelat.

MUA har anmält Alcoa för att olagligen använt sig av utländska sjömän i australiska vatten. En federal domstol avisade anmälan, trots att den australiska senaten har beslutat att australiska sjömän i Australienflaggade fartyg i australiska vatten inte ska kunna avskedas.

Paddy Crumlin anser att den australiska regeringen underminerar landets sjöfartskunnande genom sin agenda att "avreglera" kustsjöfarten. (TELEGRAPH)

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

Vecka	Pris
1–16	3 500 kr
17–49	2 000 kr
50–52	3 500 kr



TORREVIEJA, SPANIEN

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.

Vecka	Övervåning	Undervåning
1-15	3 150 kr*	2 850 kr*
16-40	4 650 kr*	4 150 kr*
41-52	3 150 kr*	2 850 kr*
	*inkl städning	*inkl städning



IDRE

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

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

För bokning och upplysningar om fritidshuset och övernattningslägenheten i Stockholm, skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningsdatum 15/9.



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

	Rabatt	Ej rabatt
Weekend 2 nätter	750 kr	1 000 kr
Dygn söndag–torsdag	500 kr	750 kr
Vecka max 7 nätter	1 750 kr	2 500 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, 08-518 356 55 eller använd blanketten på sidan 35.

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@sjobefal.se och meddela detta! Medlemmar som anmält e-postadressen till medlemsregistret får det automatiskt. Sådan anmälan görs också via mejl till sbf@sjobefal.se eller på telefon 08-518 356 00.

Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Verkställande direktör

Mats Jäderland

08-518 356 10, 072-566 65 13

Sjöbefälsföreningen – O

Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss – 08-518 356 25

Mats Johansson – 08-518 356 40

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Margaretha Norling – 08-518 356 90

Caroline Sjöblom – 08-518 356 97

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Mariette Grankull – 08-518 356 70

Sherly Joseph – 08-518 356 75

Elaine Estrela Lokka – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.

Telefon 08-518 356 00

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionstid 8.00–16.10

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Wavelink Försäkringsförmedlare

– www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Skotsk skönmålning

– Mer olja än någonsin utvinns i Nordsjön. Vi har den bäst utbildade arbetskraften, och branschen växer.

Detta uppseendeväckande uttalande gjordes i det skotska parlamentet av ledamoten Dennis Robertson från nationalistpartiet SNP. Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson har kontaktat Robertson och påpekat att produktionssiffrorna ger en missvisande bild av situationen. Branschorganisationen Oil & Gas UK beräknar att 65 000 arbetstillfällen försvunnit, och Dickinson påpekar att åtskilliga anställda tvingats till försämrade anställningsvillkor för att behålla jobbet.

– Vi har förhandlat för mer än 1 000 uppsagda inom offshore sedan oljepriset började rasa, påpekar Dickinson. Och det handlar om högkvalificerade sjöbefäl med specialistkompetens som bland annat DPO, som ger dem behörighet till säker navigering i de mest krävande farvatten.

– Dessa förlorade jobb, och motsvarande antal praktikplatser för sjöbefälsstudenter, borde verkligen oroa Storbritannien och särskilt Skottland. Det handlar inte bara om förlust av kompetens i en bransch av stort värde för nationen utan också en minskad garanti för säker hantering av svåra operativa uppgifter i Nordsjön.

– Många medlemmar oroas över att nedgången lockar vissa operatörer att tillämpa anställningsvillkor som tidigare ansetts oacceptabla. Det kan uppstå osund konkurrens med bekvämlighetsflaggade fartyg och lågprisbesättningar, som inte skulle tillåtas i andra länder. Robertson borde tänka på dessa problem, när han uttalar sig. (TELEGRAPH)

Relationsproblem i yacht

Av de som säger upp sig från ombordjobb i superyachter uppger 75 procent relationsproblem med andra anställda som orsaken. Mer än hälften av dem har också drabbats av trakasserier eller orättvis behandling. Detta framgår av en enkät till 826 ombordanställda under fjolåret.

Bristfälligt ledarskap är ett vanligt problem. Det uppger särskilt folk i juniorbefälsställning.

– Det är märkligt att anställa folk i "leksaker" för många miljoner dollar utan att ge dem ordentlig ledarskapsutbildning, kommenterade Karen Passman från företaget Impact Crew på London Boat Show. (TELEGRAPH)

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

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

Sjökaptenensring



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 Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Sjöingenjörarring och sjökaptensring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.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

Krav på bättre stabilitet

– Passagerar- och ropaxfartyg är inte byggda i den standard de borde ha.

Det säger Nautilus seniorsekreterare Allan Graveson apropå en kommande diskussion i IMO:s underkommitté för design och konstruktion SDC. Diskussionen är ytterst en följd av *Costa Concordia*-katastrofen för fyra år sedan, vilken ledde fram till omfattande studier om bland annat grundstötnings- och kollisionsrisker, vattentäta dörrar och stabilitet.

EU:s sjösäkerhetsorgan Emsa har gjort en utredning, vars resultat del-

givits SDC. Den visar bland annat att olycksriskerna vid grundstötning från sidan är signifikant högre än vid kollision eller bottengrundstötning. EU-kommisionen och EU:s medlemsländer föreslår i enlighet med Emsa-utredningen ett tillägg i Solas, där det sk index R anpassas till antalet personer ombord. Detta index är ett mått på ett fartygs förmåga att hålla sig flytande.

Ett dokument från USA bekräftar att evakuering från mycket stora passagerarfartyg är extremt svår.

Förslaget är inte oomstritt. Varvsintressenter befävar att skillnaden i säkerhetsstandard mellan gamla och nya passagerarfartyg kan skapa problem inom kryssningsindustrin. I stället borde man finna effektiva metoder att förbättra säkerheten i befintliga fartyg.

Allan Graveson tror att den bästa lösningen är den som föreslogs redan av haverikommissionen efter *Titanic*: att bygga längre och bredare avdelningar.

– En sådan konstruktion skulle göra det lättare att undvika svår slagsida och därmed underlätta för ett skadat fartyg att hålla sig flytande, anser Graveson.

(TELEGRAPH)

Satsar på lågprisbefäl

Brittisk-holländska befälsfacket Nautilus reagerar mot rederiet Global Marine Systems (GMSG) agerande. GMSG har förklarat att antalet befälstjänster riskerade att minska med cirka 70 på grund av starkt minskad efterfrågan. 37 befäl gick med på uppgörelser som innefattade frivillig uppsägning. Den resterande nedskärningen skulle rederiet diktera. Men Nautilus har senare hittat ett dokument om att GMSG planerar att "utveckla" antalet icke-brittiska befäl. De har en femårsplan med "naturligt bortfall" av brittiska befäl. Dokumentet tyder alltså på att det i stället för nedskärningar handlar om att ersätta befälen med utländska befäl till lägre löner. Nautilus har avkrävt GMSG en förklaring och att uppsägningarna avbryts. Nautilus har även uppmanat medlemmar som sägs upp att inte skriva på utan kontakta fackets jurister.

– Rederiets agerande är upprörande och troligen olagligt, säger Nautilus nationelle sekreterare Jonathan Havard.

(TELEGRAPH)

Brandskydds-föreningens kurser vårterminen 2016

Fortbildningskurser

V 12	21-23 mars	Göteborg
V 15	11-13 april	Helsingborg
V 17	25-27 april	Göteborg
V 20	16-18 maj	Göteborg
V 21	23-25 maj	Kalmar
V 22	30 maj-1 juni	Helsingborg
V 24	13-15 juni	Göteborg

Advanced Fire Fighting

V 21	24-26 maj	Helsingborg
------	-----------	-------------

Fortbildning Advanced Fire Fighting

V 12	21-22 mars	Helsingborg
V 14	4-5 april	Göteborg
V 19	10-11 maj	Kalmar

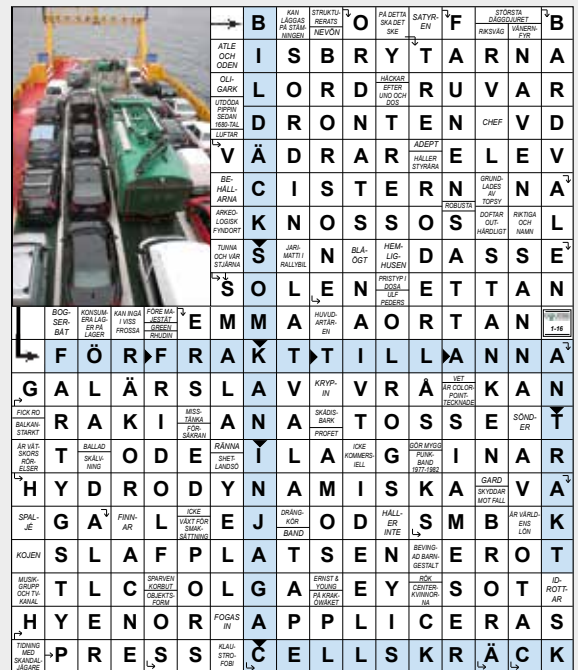
Nyhät: E-learning + Fortb. Grundläggande säkerhet + Fortb. Advanced Fire Fighting

V 16	18-21 april	Kalmar
V 19	10-13 maj	Helsingborg
V 24	13-16 juni	Kalmar

För anmälan och ytterligare information kontakta:

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

LÖSNING TILL FEBRUARIKRYSSLET I SJÖBEFÄLEN NR 1/2016



Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnarelottats ut:

Ingvar Wissing Bollnäs

Siv Brakander Holmön

Ester Brodo Värmdö

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälens gratulerar!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Jörgen Karlsson (kont p), tel 0733-32 25 01
e-post jorgen.karlsson@affarsverket.se

A P MÖLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kont p), Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kont p), Fleringe Hau 647, 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

FLOATEL ENDURANCE

Micael Larsson
e-post sbfendurance@gmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Anders Uller
e-post sbfsuperior@gmail.com

FLOATEL VICTORY

Patrik Sundquist
e-post sbfvictory@gmail.com

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

GOTA NETSS

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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSEBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

Sandro Chiesi, tel 031-360 12 04, 0707-67 14 53
e-post Alessandro.chiesi.nautica@stenaline.com
sandrochiesi@hotmail.com

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSDVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

70% för 0 kr.

Vi är en ideell förening som står för 70% av sjöräddningen i Sverige – utan en krona från staten. Bli medlem på sjoraddning.se eller ring 077-579 00 90.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



Modul	Pris SEK inkl moms och frakt	Antal
1 The Scania Engine (Function Description)	100	—
2 Successful Test of the First K98MC Engine at Hyundai Heavy Industries	100	—
3 Overhaul of Exhaust Valve	100	—
4 The Loss of the OBO-carrier Derbyshire	100	—
5 Building the Largest Common-Rail Engines	100	—
6 Shuttle Tanker Navion Britannia	100	—
7 Shuttle Tanker Propulsion	100	—
8 Overhaul of Piston with Rod and Stuffing Box	100	—
9 Common Rail at Sea: The Sulzer RT-flex Engine	100	—
10 The Intelligent Engine: Development Status and Prospects (MAN B&W)	100	—
Paketpris Modul 1-10	800	—
Grammar Adjectives and Adverbs	80	—
Grammar Prepositions	80	—
Grammar Subject-Verb Agreement	80	—
Paketpris Grammar modul	200	—
Formal Letters, Resumés and Curricula Vitae	50	—
One Hundred and Eighty-Seven Illustrated Tools	150	—
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 08-518 356 50
 E-post accounting@sjobefal.se Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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, söka medlemslån m m. Avgift är 274 kronor per månad.

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-518 356 00

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Inbetalningskort

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namn-teckning



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

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



Svart ryggsäck

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



Svart mössa

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

Svart Keps

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

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