

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR4 JUNI 2013 ÅRGÅNG 2

**SIGYN**  
OSKARSHAMN

**avgår efter rekordlång tid som facklig ledare**

**Problem när pappa eller mamma är hemma på vederlag**

**released after 838 days with pirates**

# TREÅRSAVTAL

**SBF:S VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR**

**FÖRSKOLA TILL SJÖMÄNS BARN**

**DANISH AND FILIPINO HOSTAGE**



# Över "märket" – ska man vara nöjd då?

JUNI

Vi har nu träffat ett nytt kollektivavtal för storsjöfarten med arbetsgivarorganisationen Sarf. Resultatet blev ett treårigt avtal med årliga lönehöjningar på sammanlagt sju procent. Detta ligger något över det s k industrimärket på 6,8 procent. Det är en uppgift för det statliga Medlingsinstitutet att se till att löneökningarna på arbetsmarknaden inte överstiger detta industrimärke, som sätts av parterna inom exportindustrin. Med ett storsjöavtal på en nivå något över märket, kan vi då hävda "mission accomplished" med godkänt resultat?

I sin DN-kolumn skriver ekonomiprofessorn Lars Calmfors att introducerandet av industrins lönemärke har resulterat i att löneavtalen inte längre är någon störningskälla i ekonomin, vilket är en skarp kontrast till läget före 1990-talskrisen då höga löneökningar urholkade konkurrenskraften och var inflationsdrivande.

Den fråga som då omedelbart inställer sig är om avtalsförhandlingar alls behövs; lönerna kan ju tydligen lika gärna sättas av staten?

Det är just av detta skäl vi inte kan slå oss till ro och bara mäta våra resultat mot "märket". Genom avtalsförhandlingar

utan statlig inblandning ska vi långsiktigt trygga en skäligen löneutveckling för våra medlemmar. Det kan vi inte åstadkomma om vi abdikerar och överlämnar vår lönebildning till staten. Erbjudandet om arbetsfred kan bara göras av oss, och i utbyte mot detta begär vi löneökningar

arbets- och vederlagslediga perioder. Med denna korrigering kan i övrigt de nuvarande avlösningssystemen behållas. Arbetsgivarsidan fick igenom sitt krav om att läkarintyg för sjöfolk i första hand ska utfärdas av företagshälsovården. Avtalet har dock kompletterats med en rätt för

## ERBJUDANDET OM ARBETSFRED KAN BARA GÖRAS AV OSS, OCH I UTBYTE MOT DETTA BEGÄR VI LÖNEÖKNINGAR ANPASSADE FÖR SJÖFARTSNÄRINGEN. INDUSTRIMÄRKET ÄR SÅLEDES INGET SJÖMÄRKE.

anpassade för sjöfartsnäringen. Industrimärket är således inget sjömärke.

Vad innehåller då det nya avtalet, förutom löner? Till att börja med adresserar avtalet den s k merlönefrågan. Sammantaget innebär avtalet att för tekniska chefer och befälhavare ska deras chefsställning särskilt beaktas i lönesättningen, utan att någon av dem för den skull omfattas av en merlönebestämmelse.

För planerade tjänstledigheter har parterna enats om att dessa ledigheter i ett avlösningssystem ska spridas jämnt över

den anställde att få en second opinion av annan läkare om intyg inte erhålls av företagshälsovården. Läkarintyget bekostas av arbetsgivaren, och avtalet innehåller regler om reskostnadsersättning för att erhålla intyg.

Uppsägningstiderna förlängs i det nya avtalet, både beträffande egen uppsägning och rederiets uppsägning av anställningsavtalet.

För styrmän, intendenturbefäl (ej intendenten) och fartygsingenjörer förlängs den kortaste uppsägningstiden från en månad till två månader. För intendenten och den tekniske chefen förlängs uppsägningstiden från en månad till tre månader (för befälhavare gäller tre månaders uppsägningstid sedan tidigare).

Sammanfattningsvis har vi alltså nu ett avtal på plats, men vi har fortfarande mycket arbete framför oss. Frågan om tjänstgöringsperiodernas längd inom storsjöfarten har exempelvis ännu inte fått en lösning. Vi tror också att med en svensk handelsflotta som nu gått ned till endast cirka 100 fartyg och med genomgripande utredningar på gång (till exempel införande av tonnagebeskattning) är det en fördel med ett stabilt avtal över en längre tidsperiod på tre år.

## Retroaktiv lön ska begäras senast 31/8

Avtalet mellan SBF och Sarf gäller retroaktivt från och med 1 februari 2013. Sarf har i ett cirkulär gått ut med följande instruktion för utbetalning av retroaktiv lön till de sjöbefäl som slutat en anställning efter nämnda datum:

"Retroaktiv lönejustering ska snarast göras för perioden februari–maj 2013. Den som slutat sin anställning som ombordanställd inom avtalsområdet hos en arbetsgivare och som begär lönejustering för anställningstid under perioden februari–maj 2013 ska framställa begäran därom senast den 31 augusti 2013."



## sjöbefälen Nr4

- 04 Förste vice ordföranden har ordet  
Jörgen Lorén skriver om sjömännens utsatta arbetssituation
- 05 Sjöfart konkurrerar ut järnväg  
Biltransportör till Norrbotten byter transportsätt
- 06 Sympatikonflikt arbetsgivarvapen  
Svenskt Näringsliv har glömt historien
- 08 Avgående vd reflekterar efter 27 år  
Christer Themnér kritisk till redarnas hantering av utflaggningen
- 12 Stiftelsens belöningsdag  
Många kreativa idéer belönades
- 14 Vederlagsledighet semester?  
Sjömän har problem med förskola under hemmavarande tid
- 16 Ny generalsekreterare i ITF  
Fackinternationalen har genomgått en uppryckning genom åren
- 19 Proaktiv ruttplanering  
Mona Lisa-projektet har provats i skarpt läge
- 20 Nytt fartyg för kärnbränsle  
Ombordreportage i *Sigyn*, som ska ersättas med *Sigrid*
- 22 Fria efter mer än två år  
Danska, svenskägda *Leopards* kidnappade besättning fria
- 24 Befälhavare inför rätta  
Referat av två rättsfall och en utredning efter dödsfall
- 26 Lättare koppla till el iland  
En specialcontainer underlättar kopplingen till land-el
- 27 Sjöttunnel som diskuterats i 1 000 år  
Redan vikingarna noterade de svåra strömmarna i Stadshavet
- 28 Grundstött Ahlmarkare  
Bakgrunden till *San Remos* (ex *Saxen*) grundstötning
- 29 Satsning på LNG i passagerarfartyg  
De stora maskintillverkarna går in för naturgasdrift
- 30 Ståndaktig samlare  
Pensionerad (kvinnlig) sjöman samlar på konstgjorda penisar

8



27



Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 2 Utgivningsdag 11 juni 2013

**Ansvarig utgivare** Christer Themnér

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

**Layout** Trydells Tryckeri AB

**Adress** Box 12100, 102 23 Stockholm

**Besöksadress** St Eriksgatan 26

**Telefon** 08-598 99 085 vx

**Telefax** 08-651 08 48

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

**Bankgiro** 332-1478

**ISSN** 2001-3604

**Tryck** Trydells Tryckeri AB, Laholm 2013

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

**Framsidesbild** Hamnen i Donsö, där *Sigyn* sannolikt gjort sin sista transport med kärnbränsle. Foto Christer Hansson.

**TS-kontrollerad upplaga** 8 800 ex

MEMLE AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

**MANUSSTOPP 2013**

**Nr 5** – 20/8

**Nr 6** – 24/9

**Nr 7** – 22/10

**Nr 8** – 26/11

# En utsatt yrkesgrupp

Det är få yrken som är så utsatta som sjöfolkets. Är man inte hotad av pirater, så utsätts man för risker mest hela tiden under sitt yrkesliv. Det rör sig om saker som är snarlika pirathoten såsom beväpnade rån, diffusa stater som helt sonika konfiskerar fartyg och där besättningen blir någon form av gisslan. Det är dålig arbetsmiljö på fartyg som överhuvudtaget ej skulle få lov att besegla världshaven. Arbetsgivare som är skrupelfria och ej betalar löner enligt överenskommelse eller inte betalar löner alls. Vissa gör affärer då fartyg hamnat i arrest, man skor sig helt enkelt, och då hamnar besättningen åter i situationen att stå

längst ner på lejddaren som åskådare. Således är det inget nytt under solen. Sjöfarten som nu är reglerad mer än någonsin är det ändå inte, kanske under förevändning att så är fallet då bankpyjamasherrarna träffas och slår sig på bröstet över hur bra allting blivit, men min absoluta övertygelse är att det tyvärr inte alls har blivit bättre vare sig när det gäller sjösäkerhet eller sjöfolkets villkor ombord i fartyg som beseglar världshaven. De som inte har någon chans att finna någon annan utkomst arbetar vidare, ibland givetvis under bra förhållanden men relativt ofta under skitvillkor. I den industriella världen avstår många ett yrkes-

## Interaktiv arbetsmiljöutbildning

På Sjöfartens arbetsmiljönämnds hemsida finns en interaktiv, kostnadsfri utbildning i arbetsmiljöfrågor. Man går in på webbadressen [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se) och klickar på "Arbetsmiljöutbildning" i vänstra spalten, sedan är det bara att följa instruktionerna.

## Verksamhetsberättelsen 2012

SBF:s och SBF-O:s verksamhetsberättelse för 2012 är färdigskriven. Den skickas ut med automatik endast till föreningsstyrelsens ledamöter och suppleanter. Alla andra som önskar ett exemplar kan kontakta kansliet (se kontaktuppgifterna på sidan 33), så skickas verksamhetsberättelsen utan kostnad.

# Skadeståndsförhandling m m

SBF:s föreningsstyrelse sammanträdde 14–15 mars och 29–30 maj och behandlade bland annat följande ärenden.

- **Christer Themnér expert till utredning.** SBF:s avgående vd Christer Themnér har på förslag av föreningen anlitats som expert till den tonnageskatteutredning som regeringen tillsatt. Utredningen sammanträder första gången i juni, efter SBF:s pressläggning.
- **Inget avtal om topsning.** Sjöfartens arbetsgivareförbund har träffat avtal med Seko om att ombordpersonal kan testas med topsning som ett led i att motverka alkohol- och drogmissbruk. Förslag har lagts fram om ett liknande avtal med SBF fram till halvårsskiftet, med hänsyn till rättssäkerhet och integritet. Styrelsen avlog dock förslaget, så något sådant avtal kan inte träffas.
- **Intensiva förhandlingar med Viking Line.** Viking Line har alltfjämt planer på omflaggning av två färjor. I början av året hölls skadeståndsförhandling, då de aviserat om utflaggning utan att kalla till MBL-förhandling.
- **Större maskin i kärnbränslefartyg.** Svensk Kärnbränslehantering ska ersätta *Sigyn* med *Sigröd* som transportfartyg (se reportage på s 20–21). Innan avtal kunde träffas måste bemanningen i maskin anpassas till en högre maskinstyrka (>3 000 KW).
- **Internationella diskussioner.** På bland annat möten med

ITF, IMO, NMF och Ifsma har internationella sjömansfrågor diskuterats. Det gäller pirater, farliga laster (inte minst träprodukter), kriminalisering av sjömän, massevakuering från passage-rarfartyg, utbildningsfrågor m m.

- **Utträde ur Sjöfartsforum.** Som en kvarleva från tiden före samgåendet 2011 har SBF-O, men inte SBF varit medlem i Sjöfartsforum. Styrelsen beslöt att även SBF-O ska lämna Sjöfartsforum.
- **Arbetsmarknadsläget.** Den omfattande utflaggningen har ännu inte medfört någon dramatisk försämring av sjöbefälens arbetsmarknad. Dock kan noteras en viss ökad svårighet för nyexaminerade sjökaptener och sjöingenjörer att få juni-orbefälsjobb, liksom en tendens att de i stället tar manskapsjobb.
- **Uppsägningar långt i förväg.** Flera skärgårdsrederier i Stockholms län har varslat personal om uppsägning på grund av arbetsbrist "för säkerhets skull". Bakgrunden är risken att de riskerar att inte få anbuden, när landstinger nästa år upphandlar trafiken. SBF är kritisk till uppsägningarna och anser att i den tänkta situationen bör det handla om övertagande av verksamhet och de anställda erbjudas följa med till den nya operatören.
- **Förändring i styrelsen.** Föreningsstyrelsens andre vice ordförande Birgitta Carlsson har avgått ur styrelsen. Därmed går f d suppleanten Mikael Johansson, restaurangservicechef i Stena Line, automatiskt in som ordinarie i styrelsen. I presidiet som andre vice ordförande beslöt styrelsen att Birgitta ersätts av Jan Häggblom, lagerchef i Tallink Silja.

liv till sjöss, och de som väljer yrket stannar inte särskilt länge utan hoppar av efter en relativt kort karriär. Detta är ett gissel och gagnar inte utvecklingen till en bättre och säkrare sjöfart.

### Kommer att följas i Nordeuropa

Om man menar något med just en säkrare och bättre sjöfart, kanske man inte bara ska för sakens skull fira sjöfolkets dag utan verkligen arbeta för bättre villkor och säkrare förhållanden. Nu säger man att MLC kommer att lösa alla problem, det tror jag inte ett ögonblick på. Visst är det en bra reform, men jag är rädd att det åter blir så att regelverket följs till punkt och pricka in absurdum i Nordeuropa och några ställen till, sen blir det som vanligt att några skurkstater kommer att ge böter för små ting som sker ombord, där myndighetspersoner stoppar bötespengarna i egen ficka, och sedan bryr man sig inte ett skvatt om hur det egentligen är ombord, utan det fortgår som vanligt inom sjöfarten. Europeiska ungdomar vill inte gå till sjöss på grund av hot och trakasserier från i princip alla som inte är innanför relingen, och jag vet att min administrativa börda ökar dag för

dag. Rapportflödet minskar inte, men min vilja att rapportera till kortakommanden etc kommer att minska i dess omedelbara tydlighet, för nu orkar jag inte med fler dumheter och rapporter som krävs in från alla som inte är innanför relingarna. Jag vill att vi faktiskt börjar använda förnuftet och ser till vad som verkligen gagnar alla som arbetar ombord, vare sig det gäller operation eller regler mm. Först då kommer ungdomarna i Europa åter att vilja gå till sjöss och stanna kvar där.

Sommaren bankar nu på dörren, det märker jag i min lilla värld då Kattegatt beseglas. Fritidsseglarna har ystert tagit skuttet ut från båthamnen och tar sig vilset fram i skärgården med elektronisk karta och kurs utlagd mitt i farleden. Då gäller det att hålla undan, eftersom fritidsbåtarna säkert har ett djupgående på flera centimeter, och då gäller det att ligga mitt i farleden och inte vika en tum för handelsfartygen, som tillser att importen och exporten till Nordens största hamn fungerar.

Med önskan om en underbar sommar

JÖRGEN LORÉN  
1: E VICE ORDFÖRANDE

# PÅLITLIG SJÖFART

Dåligt underhåll av rälsen, persontransporter som går före, urspårningar och is. Efter årtal av dålig leveransprecision av personbilar till norra Norrland, byter nu Volkswagen taktik och skickar sina bilar med båt.

– Bilarna kommer när de ska, säger Carl Onsum som är affärsutvecklare på Motortransport. TEXT MALIN HÅKANSSON

**PITEÅ** MAJ 2013

Sedan i slutet på förra året har Volkswagen fraktat sina bilar som ska norrut från Södertälje med fartyg istället för tåg som förut. Då startade man med ett pilotprojekt i Luleå och Piteå, där bilarna skeppas till hamnen på Haraholmen i Piteå.

– Uppstarten har gått jättebra, säger Daniel Wennerqvist som är chef för trading och billogistik på Volkswagen Group. Vi har verkligen ambitionen att fortsätta med det här.

Sedan dess har man redan hunnit koppla på fler orter, och alla bilar som ska till Skellefteå, Kalix och Kiruna kommer numera också med båt.

### Oproffsig intryck

Anledningen till det omfattande bytet av fraktsätt är att man haft stora problem med tågtrafiken, framför allt vintertid.

– De har haft jättesvårt att leverera, säger Daniel Wennerqvist. Tåg som biltransportörer har generellt fungerat väldigt dåligt de senaste åren. Kunderna kräver hög leveransprecision, och det ger ett oproffsig intryck om man inte kan leverera när man ska.

Det är Smurfit Kappas ordinarie fartygslinjetrafik som tar med bilarna när de ändå ska till hamnen i Haraholmen i Piteå.

– Nu får vi hög leveransprecision i och med båttrafiken. Fraktfartyget går ändå tomt upp då den ska hämta trämassa, så det blir ju miljövänligt också. Bilarna kommer dessutom fram snabbare nu än med tåg.

### Också ett underhållsproblem

Scandinavian Motortransport är Sveriges största fordonstransportör med över en halv miljon transporterade bilar per år, och det är på deras avtal med Smurfit Kappas rederi man kunnat samordna transportererna till norra Norrland.

– Det har varit särskilt problem med frakterna uppåt, eftersom underhållet på rälsen är lite si och så, säger Carl Onsum som är affärsutvecklare på Motortransport. Dessutom får godstrafiken vänta in persontrafiken.

Carl Onsum berättar att det rör sig om runt 5 000 bilar per år, och det fanns flera skäl till att man valde båttransporten, förutom att det sammanföll väl med den outnyttjade kapaciteten då båten ändå gick till Haraholmen.

– Det är också mycket säkrare, det blir färre skador på bilarna än med tåg. De står stadigare, och det finns bättre plats vid last och lossning.

Även han bekräftar att punktligheten är avsevärt bättre med fartyg, oavsett om Bottenviken är frusen.

– Bilbranschen drivs av ledtider, säger han. Bilhandlarna i Norrbotten har vant sig vid att vänta på sitt gods, och nu är de väldigt nöjda med den service de får. Bilarna kommer när de ska.

**SB:** Om du jämför med hur det var innan?

– Jag kan säga såhär, att vi har inte haft några problem alls på de två månader vi kört fullt ut, säger Carl Onsum. Under samma period har det varit fem urspårningar med tåget. Bilarna kommer när de ska. Ur det perspektivet är det en liten framgångssaga. **M H**

# Sympatiåtgärder mot ”arbetarnas övergrepp”

På senare tid har man från arbetsgivarhåll åter börjat ifrågasätta rätten till sympatiåtgärder, som man anser har blivit ett alltför starkt vapen för de fackliga organisationerna och därmed skapat en ”obalans” på arbetsmarknaden, som Svenskt Näringsliv (SN) uttrycker det. Vad SN glömmer är att det var arbetsgivarerna som ursprungligen under starka protester från fackföreningsrörelsen började använda sig av sympatiåtgärder som en stridsmetod. TEXT STIG GUSTAFSSON

STOCKHOLM MAJ 2013

Kollektivavtalet har alltsedan slutet av 1800-talet haft två huvudfunktioner. Den ena är att skapa enhetliga arbetsvillkor. Den andra är att garantera arbetsfred under den tid avtalet gäller. Men det finns ett undantag från den absoluta fredsplikten: sympatiåtgärder. Redan i början av 1900-talet genomdrevs denna princip av Svenska Arbetsgivareföreningen (Saf). Ursprungligen var det också bara arbetsgivarerna som använde sig av metoden. När vi 1928 fick lagen om kollektivavtal var det ett krav från Saf att rätten till sympatiåtgärder skulle skrivas in i lagen. Så skedde också, och bestämmelsen återfinns idag i lagen om medbestämmande (MBL). Lagen säger att sympatiåtgärder är tillåtna under förutsättning att den strejk eller lockout som man avser att stödja är lovlig.

## ”Arbetets frihet”

Lockouten som sympatiåtgärd var ett arbetsgivarvapen som togs i bruk av Saf så snart organisationen bildats 1902. Arbetsgivarernas motiv framgår bäst av ett beslut från 1906 i Safs styrelse där man säger:

”Det kan framhållas att arbetarnas övergrepp och hänsynslöshet växt till den grad att en större sammandrabbning snart är oundviklig och att ingen anledning därtill är för arbetsgivarerna bättre än en strid

rörande arbetets frihet. Utomstående skola förstå och erkänna det berättigade i en dylik principstrid, under att allmänheten i en lönestrid, den må vara huru berättigad som helst, oftast har benägenhet att taga parti för arbetarna, som man gärna unnar bättre inkomster.”

Frågan om en sympatiåtgärd skulle vara tillåten, trots att vissa arbetsgivare redan hade kollektivavtal med sin motpart, var omstridd redan från början och ställdes på sin spets 1906. Safs styrelse tog då ett beslut som innebar att det inte fanns något hinder för en arbetsgivare trots att han var bunden av kollektivavtal att delta i en lockout. Man motiverade detta med att ”om kollektivavtal skulle stå i vägen för sympatilockout, skulle det växande antalet avtal snart beröva arbetsgivarerna deras enda kraftmedel”.

På arbetsgivarernas sida var man mycket medveten om att den nya hållningen som beslutet innebar skulle komma att ifrågasättas. I samma beslut framhölls nämligen att Safs delägare och allmänheten skulle förberedas genom att styrelsens åsikt att ”kollektivavtal ej brytes genom lockout” skulle framföras i pressen. Ändå framfördes även i tidningar som annars inte var fackföreningsvänliga kritik mot Safs lockoutplaner. I en ledare i Stockholms-Tidningen i januari 1907 uppmanades arbetsgivarerna att klargöra sin ståndpunkt ur rättsliga synpunkter:

”Men skulle nu en lockout anordnas av landets främsta arbetsgivareorganisation mot ett 70 000-tal arbetare, utan att de gällande avtalen först i laga tid uppsagts, så lära fackföreningarna icke hädanefter komma att visa synnerlig respekt för sina avtal.”

Safs stadgar på den här punkten var klara. En arbetsgivare var skyldig att ”avstänga från arbete varje arbetare som ej skriftligen försäkrade att han ej var fackföreningsmedlem och ej heller lämnade stöd åt stridande arbetare.”

LO protesterade självfallet och ifrågasatte om ”Saf vågade mot den allmänna opinionen genom lockout bryta existerande kollektivavtal”. LO framhöll att likställigheten ifråga om sympatiåtgärder bara var skenbar. Fackförbunden hade inte samma användning för – som man då uttryckte det – ”allmän strejk” som arbetsgivarerna hade för ”allmän lockout”.

LO fick dock 1907 lov att under hot om allmän lockout acceptera principen om sympatiåtgärder.

## Oeftergivligt krav

När lagen om kollektivavtal 1928 antogs var det ett oeftergivligt krav från Safs sida att rätten att vidta sympatiåtgärder inte skulle begränsas. Lagen utformades också i enlighet med detta krav. Att få en reglering av stridsåtgärderna på arbetsmarknaden var i själva verket det huvudsakliga skälet till att den dåvarande borgerliga minoritetsregeringen mot fackföreningsrörelsens protester genomdrev lagstiftningen. Man kallade också lagstiftningen för ”arbetsfredslagstiftningen”.

Egentligen är det först på senare tid som arbetsgivarerna börjat kräva förbud mot sympatiåtgärder. Bland annat hänvisar man till länder på kontinenten där rätten att vidta sympatiåtgärder är mycket snävare än hos oss. Det finns skäl att erinra om sympatiåtgärdernas historia och hyfsa debatten om ”obalans” på arbetsmarknaden. **S G**

# FREE AFTER 838 DAYS

After the release of the six kidnapped crewmembers from the Danish ship *Leopard*, many questions must be answered. Why did it take so long to get the hostage released? Has the shipowner Shipcraft done all that was possible? What has the branch learned?

**DENMARK** MAY 2013

The hostage drama went on for 838 days. Captain Eddy Lopez, mate Søren Lyngbjørn and the four Filipino ratings from *Leopard* were captivated in Somalia after the hijacking of their ship on January 12, 2011. The release occurred on Walpurgis Night this year after sacks containing 6,9 million dollars had been thrown down on the Somali coast from an aeroplane.

When the hostage had been released Fritz Ganzhorn, director of Danish Maritime Officers, could speak with the captain and the mate of *Leopard* over the phone. Ganzhorn informs about the conversation:

– They were very relieved to finally be home. Eddy and Søren feel good according to the circumstances. We agreed to take one thing at a time. They should receive all advisory service that is offered. I also told them that Danish Maritime Officers will give further assistance if they are in need of this.

### Special compensation demanded

The affected crew members still get their salaries from the shipping company. They are expected to get paid leave during the same length of time as they were hostages. The trade union will probably claim that the shipowner pays a special compensation to Lopez and Lyngbjørn.

Danish Maritime Officers are very discontent with the way the Swedish shipowner Shipcraft has handled the hostage affair. The trade union has filed a polis report against the shipping company.

– We consider that Shipcraft has not handled the hostage situation in the best possible way, which had the effect that the release was delayed. Shipcraft was much too passive, says Fritz Ganzhorn.

Perhaps the shipowner did not want to pay, but according to the news agency

Ritzau the owner got 45 million Danish crowns in dividends the years 2008 and 2009.

– Small shipowners, Shipcraft is one of them, should ask themselves if they whatsoever should sail in dangerous waters. They must have enough with capital after a possible hijacking. They could take an insurance or gather with other small shipowners to strengthen their situation, Fritz Ganzhorn suggests.

### Excluded by Danish shipowners

Shipcraft is registered in Denmark, but is owned by the Swede John Larsen. The shipping company is governed by the managing director Claus Bech together with three employees and sails with their two ships with explosives, weapon parts and radioactive material. The shipping company sometimes charters other ships. *Leopard* was such a chartered vessel.

The Board of the Shipowners' Association of 2010 (Rederiforeningen af 2010) has criticized Shipcraft to be too slow and stressed that "out of consideration for the hostage and their relatives that the thing should be solved as soon as possible". The same day as the hostage was released The Shipowners' Association excluded Shipcraft as a member. Søren Nørgaard Thomsen, the chairman of the association, motivates the exclusion:

– We expect that a shipping company sailing in piratortormented waters takes the known danger in consideration – but most of all will secure the release of the captivated employees as soon as possible. The members of the board of The Shipowners' Association agree that Shipcraft not has fulfilled these expectations.

### Shipcraft blames media

Claus Bech, managing director of Shipcraft, comments the exclusion:

– The Shipowners' Association of 2010

has unfortunately not concretized the reasons for the exclusion. We should have been glad to be preserved from criticism from our own organization during the negotiations. Besides, we could more distinctly have clarified for Ekstra Bladet, that the campaign of the paper delayed the process of the negotiations and the release. I also wish that I had had more time to talk to the relatives of the crew.

Claus Bech answers the question why it took so long to get the hostage released:

– It was a complicated affair, among other things due to internal fights between the pirates and involvement from the Shipowners' Association and Danish Maritime Officers. Massive media coverage resulted in unrealistic demands on the size of the ransom.

### Danish law might be changed

The crew from *Leopard* is now reported sick and will, according to the managing director of Shipcraft, be so for some time.

– They will get an offer with help from a psychologist. Salaries has been payed to the crew members during the captivity and they have the right to payment for holidays and free days, dependent on their agreements. We hope that they will return to their jobs on our ships, says Claus Bech.

There is currently a draft to a new law in Denmark, with requirements on how the shipowners shall handle a new hostage situation. Danish authorities want to prosecute the pirates and captain Eddy Lopez has been interrogated by the prosecutor from "The Department for special economic and international criminality" with the intention to get a description of the pirates.

This is a translation of the article on the pages 22–23.

**MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER GÄLLER ALLA, ALLTID**

AMNESTY INTERNATIONAL 

# – Samgåendet det bästa som hänt under de 27 åren

2011 hade Christer Themner varit facklig ledare som verkställande direktör i ett kvartssekel och redan passerat ordinarie pensionsålder. På hösten det året hände det han ser som det mest positiva under sitt fackliga ledarskap: samgåendet som ledde fram till en samlad sjöbefälsorganisation.

– Men bildandet av bemanningsbolaget SMBF Service AB var också något mycket bra, säger han i denna "avskedsintervju". TEXT BENKT LUNDGREN

**STOCKHOLM** MAJ 2013

27 år som ledare för ett fackförbund – det är ett svårslaget rekord. SB har frågat fackligt sakkunniga, men ingen har kommit på någon annan som suttit lika länge. Och få förbund utanför sjöfarten har en så internationellt spridd verksamhet, som krävt många resor, även till andra världsdelar.

Nåja, någon "heltidspensionär" är inte Christer Themner. Under intervjun har han inte kopplat ur telefonen, vilket nog hade varit nödvändigt under hans tid som vd. Nu blir vi bara avbrutna en gång. Samtalet gäller en fråga för ett av SBF:s bemanningsbolag, ett ansvar som han behåller tills vidare. Men det fackliga ledarskapet har Martin Lindeblad under våren tagit över.

– Jag hoppas faktiskt kunna ägna mer energi åt att sköta bemanningsbolagen, nu när jag inte längre är vd. Det är faktiskt en lättnad att kunna sköta dem noggrannare!

Hur grundläggs en så lång facklig ledartid? Ja, det är en bra fråga. Christer kan knappast sägas ha det fackliga i blodet, inte sjömanslivet heller. Det sistnämnda började annars på ett ganska traditionellt sätt. Som nykläckt realare vid 17 års ålder lockade sjömanslivet mer än vidare studier. Han mönstrade ut som fartygsbefälselev i Broströms *Stureholm*. I Luleå hamn kom en ombudsman från Sjöfolksförbundet ombord med en blankett för medlemsansökan.

– Det var bara att skriva på! säger han. Efter en ettårig utbildning till styrman på Sjöbefälsskolan i Stockholm gick han över på befälssidan och blev medlem i dåvarande SFBF

– Men det fackliga intresset var lika med noll när jag var till sjöss.

## **Saf/LO knepiga arbetsgivare**

Det kom att väckas flera år senare, när han gått i land. Som många sjömän vid den här tiden, utan avlösningssystem, tröttnade han på sjömanslivet när det var dags att stadga sig och bilda familj. Han blev försäkringstjänsteman på Afa, som då ägdes gemensamt av Saf och LO; sedermera tillkom PTK. Det är något ironiskt att Christers fackliga engagemang grundlades hos en arbetsgivare, som till hälften ägdes av en facklig centralorganisation.

– Det var väldigt knepigt på Afa, folk sparkades till höger och vänster, så jag var med och bildade en klubb inom Försäkringstjänstemannaförbundet. Jag blev vice ordförande, ville inte bli ordförande, eftersom jag samtidigt skulle läsa in en jur kand på kvällskurser – alla omkring mig var jurister, så det föreföll som en bra utbildning. Men vissa seminarier var på dagtid, och jag fick inte ta tjänstledigt. Jag var tvungen att ta ut en semesterdag eller jobba igen den tiden! Först senare tillkom studieledighetslagen.

Som färdig jur kand fick han en del lockande jobberbjudanden. Men det var



Så såg det ut då! Bilden troligen från 1986, det år Christer blev verkställande direktör. © A Bild.

först när dåvarande Maskinbefälsförbundet 1977 kallade till en tjänst som förbundsjurist som han tackade ja.

– Har man en gång varit sjöman, lämnar man det aldrig! Jag började där samtidigt som Medbestämmandelagen trädde i kraft, och jag tror vi hade den första centrala MBL-förhandlingen. Det gällde editionsplikt i Stena Line, Stenaklubben förvägrades att ta del av vissa dokument, men efter förhandlingen fick de som de ville.

På styrelsemiddagen efter Christers anställning fällde den då just avgångne vd:n Knut Hadrup en replik som säger en del om äldre tiders relationer mellan befälskategorierna ombord. Han konstaterade att Maskinbefälsförbundets nye förbundsjurist hade ett förflutet som styrman.

– Det har gått så pass lång tid nu att du har väl blivit avgiftad! sa Hadrup.

Nåväl, relationerna var inte mer förgiftade än att man kort efteråt övervägde ett samgående med SFBF. Kongressen hade tillsatt en organisationsutredning, eftersom förbundets litenhet krävde ett närmare samarbete med någon annan orga-



nisation. Och ett av alternativen var SFBF Tyvärr strandade planerna den gången, eftersom det enda alternativ som erbjöds var ett kollektivt inträde i SFBF, låt vara som "egen sektion". Det var ointressant för SMBF. Efter diskussioner med Sif och HTF, så kom samarbetspartnern i stället att bli dåvarande Arbetsledareförbundet, Salf, som 15 år senare bytte namn till Ledarna.

– Salf var det intressantaste alternativet, berättar Christer, eftersom de kunde erbjuda ett nära samarbete som samtidigt innebar att SMBF behöll en stor självständighet. Förhållandet reglerades genom en civilrättslig överenskommelse, som kunde sägas upp, en modell som gäller än i dag.

### Turbulent förhistoria

Bara sju år senare kom SFBF att följa exemplet och bli en förening inom Salf. Det var samma år som Christer, mycket på initiativ av företrädaren Folke Havik, blev vd i SMBF. Då satt de båda befälsförbunden till och med på samma våningsplan i Salf-kansliet, från 1994 Ledarnas kansli. Därmed blev samarbetet vardagligt och hade kunnat leda fram till en naturlig sammansmältning. Dock lämnade SFBF abrupt Ledarna efter 10 år, för att bli ett självständigt förbund inom Saco.

– Jag har aldrig riktigt förstått orsaken, säger Christer i dag. Båda förbunden fick samma ekonomiska erbjudande, som vi tydligen bedömde helt olika. Men det är historia nu!

Hans tämligen snabba svar på en senare fråga är betecknande.

**SB:** – Finns det någon person du mött som med- eller motpart som du särskilt vill framhålla?

– Jag och Christer Lindvall, SFBF:s mångårige verkställande direktör, har alltid haft ett gott samarbete. Klart att vi inte alltid varit överens, men vi har alltid känt en ömsesidig respekt.

Bland fackliga ledare som fungerat som mentorer för honom vill han, förutom företrädarna Hadrup och Havik, nämna Frode Gross i norska maskinistförbundet, Åke Selander inom ITF och Mols Sørensen i danska styrmansföreningen.

På frågan om redarrepresentanter blir han mer diplomatisk:

– De har ju varit motparter, och som personer har Redareföreningens ledare haft sina för- och nackdelar. Men den stora pondus Redareföreningen en gång hade har bleknat, främst som en följd av den svenska handelsflottans försvagning.

Men det var också ett stort misstag att dela upp arbetsgivaridan i Redareföreningen och Sarf. Det skedde samma dag som Saf och Industriförbundet gjorde tvärtom, alltså gick samman till Svenskt Näringsliv! Jag skrev en ledare i Sjöbefäl med rubriken "Redareföreningen skrotas", som medförde att dess dåvarande vd skällde ut mig, men jag vidhåller vartenda ord i ledaren.

Den svenska handelsflottans försvagning är ju inte något som inträffat bara under de senaste åren. Det har varit en

successiv process under det halvsekel som Christer verkat inom sjöfarten som sjöman och främst facklig ledare.

– Det är tungt att ha upplevt den utvecklingen. Vi har förlorat i princip alla fartyg, mycket mer än i exempelvis Norge.

Han har mycket kritiskt att säga om hur bland annat redarna, både i Sverige och internationellt, har hanterat problemet.

**SB:** – När det gäller fackets kritik av internationella register, brukar redarintressenterna peka på Norge och att den stora nedgången av deras handels-



Ett av många hyllningstal vid avtackningen, från mångårige styrelseledamoten Sonny Andersson. Närmast Christer sitter hustrun Anneli. Foto Benkt Lundgren.



En av flera ordföranden som Christer "avverkat", Karl-Erik Finnman, skänkte en specialbeställd silvermedalj med Maskinbefälsförbundets gamla logga som motiv. Foto Benkt Lundgren.



Bland många uppvaktande den 29 april var Handelsbankens Niclas Cullin, Erik Mossberg och Ann Lilja. Foto Benkt Lundgren.

flotta skedde långt före 1987, när NIS infördes?

– Ja, och det är riktigt. Det var nödvändigt att införa NIS för att rädda Norges handelsflotta. Men det var inte nödvändigt att gå fram så brutalt som de norska redarna och sparka i land mer än halva den norska sjömanskåren. Före NIS sades norska sjömän upp för att fartyget såldes till ett utlandsbaserat bolag och bytte flagg. Med NIS behöll fartyget flaggan och bytte bara register, men ändå kunde hela besättningen sägas upp och ersättas med filippiner, indier och andra lågprisbesättningar. Det är en viss skillnad. De danska redarna var inte alls lika tuffa, när DIS infördes. Att DIS, men inte NIS, kritiserats av ILO har andra orsaker.

– På SMBF:s kongress 1988 föreslogs införandet av ett offshoreregister i Sverige, ett slags internationellt register med bibehållet fackligt inflytande, som ett bättre alternativ än NIS. Men redarna tog inte till vara den möjligheten. Efter tillträdet av regeringen Bildt 1991 tillsattes en sjöfartspolitisk utredning, och redarna lobbade intensivt för att betänkandet skulle föreslå ett register liknande NIS, med slopande av allt anställningsskydd. Så blev det också, och därför kunde befälsfacken inte stödja förslaget. Det gjorde inte regeringen heller, och hela tanken på ett internationellt register rann ut i sanden.

– Men det är klart, en annan orsak till detta var Sjöfolksförbundets hårdnackade motstånd mot varje tanke på blandade besättningar under svensk flagg. Något

permanent sjöfartsstöd fanns inte heller. Resultatet blev den sjöfartskris, där det hette att det bara var dagar eller timmar, innan rederierna flyttade hela verksamheter utomlands.

– Den krisen stoppades av TAP-avtalet, sedan Seko Sjöfolk bytt fot i den frågan, och ett bättre sjöfartsstöd som ledde fram till 2001 års permanenta stöd.

#### **EU godkänner färjestödet**

SB: – Den tidens moderater gick emot sjöfartsstödet och beskrev det till och med som en ren bluff. De pekade bland annat på att färjorna får stöd, trots att de inte alls är utsatta för någon konkurrens av bekvämlighetsflaggade fartyg?

Christer kommenterar detta kort med en hänvisning till EU:s riktlinjer för sjöfartsstöd.

– Det stämmer att huvudsyftet med stödet inte är att kompensera för konkurrensen från andra EU-länders flaggor. Men EU har likväl godkänt det svenska sjöfartsstödet. EU hade kunnat skriva i riktlinjerna att stöd inte får ges till fartyg i passagerartrafik mellan EU-länder, men det har de inte gjort. Och utan stödet hade vi inte haft kvar några svenskflaggade färjor.

Efter 2001 års riksdagsbeslut verkade det några år rätt lugnt med svensk sjöfartspolitik. 2006 lade en statlig utredning fram ett betänkande där man föreslog införandet av tonnageskatt i Sverige, ett förslag som stannade i kanslihuset. Men

först efter den globala finanskrisen 2008 och följande lågkonjunktur, började främst redarna högljutt kräva ett tonnageskattesystem. När Anders Borg negligerade kravet och i stället ganska demonstrativt uttalade att sjöfarten redan är en skattegynnad bransch, så påbörjades en ny utflaggningsvåg.

– Redarna var dock inte helt oskyldiga till utflaggningsvågen, för de hade då en kravlista som inte var realistisk, anser Christer.

SB: – SBF var kritiskt till 2006 års betänkande men är i princip enig med redarna om att ett tonnageskattesystem bör införas. Men hur stor ekonomisk betydelse skulle ett sådant system ha i en lågkonjunktur?

– Oavsett konjunkturläge behöver Sverige ett tonnageskattesystem. Vi kan inte ha alltför avvikande skatteregler i förhållande till andra sjöfartsnationer om vi ska ha kvar någon handelsflotta.

#### **Följer Ryssland svaveldirektivet?**

En het fråga inom sjöfarten och exportindustrin just nu är IMO:s och EU:s svaveldirektiv, med krav på högst 0,1 procent svavel i bränslet från 2015 i Seca-områdena, bland annat Östersjön och Nordsjön. Christer Themner håller med om att beslutet får ses som oåterkalleligt, men i den frågan delar han sjöfartens och exportindustrins oro och avrundar med en uppmaning till reportern:

– Svaveldirektivet drabbar främst Sverige och Finland. Jag är mest bekymrad över export- och importindustrin och dess konkurrenskraft. Och hur kommer sjöfarten på ryska östersjöhamnar att beröras? Kommer ryssarna att strunta i svaveldirektivet? Är de över huvud taget boudna av det? De har inte skrivit på det, och det är nog bra skitig olja som används i fartygen till och från hamnen i Primorsk. Se där, där har du en fråga att undersöka!

Som vi skrev inledningsvis kommer Christer inte att "sitta i parken och mata duvorna". Rimligtvis får han lite mer tid för familjen, inte minst den växande skaran barnbarn, och kanske fritidshuset i Västmanland, men han är inte road av att påta i jorden. Och golf intresserar honom inte, möjligen skidåkning – på längden.

Men som vi också skrev – bemanningsbolagen fortsätter att intressera honom!

#### **BL**

Christer avtackades den 29/4. En månad senare belönades han med Patriotiska Sällskapets Emmery-medalj i första storleken, se bild på s 3!

# Färre sjukskrivningar med bäddkoncept belönat av Sjömanshusstiftelsen

Värk i nacke och axlar är vanligt bland dem som bäddar hytter ombord. Stena Lines hotellchef, Mats Nordström, tog sig an problemet och utvecklade ett bäddset med vilket de skadliga lyften försvinner helt. 2009 fick han ett utvecklingsstipendium på 30 000 kronor av Sjömanshusstiftelsen för sin innovation.

Att bädda hytter är ett tungt och slitigt arbete. När de tjocka täckena skakas ner i påslakanen tvingas personalen stå med armarna sträckta över axlarna, en arbetsställning som egentligen helt bör undvikas på grund av den skadliga belastning det medför. Beräkningar visar att en hyttbäddare årligen lyfter cirka 15 ton sängkläder i den positionen och sjukskrivningar till följd av problem med axlar och nacke är vanligt.

Mats Nordström, hotellchef inom Stena Line, la märke till de omfattande förslitningsskadorna hos personalen och beslöt att försöka hitta ett alternativ till de traditionella sängkläderna. Han kom i kontakt med företaget Eesibed som hade en produkt han insåg skulle kunna anpassas till färjornas behov. Tillsammans utvecklade de ett koncept som idag används på två av Stena Lines fartyg.

– De som bäddar med Eesibed tycker att det är helt fantastiskt, säger Mats. Problemen med nackar och axlar har i stort sett försvunnit och deras chefer säger att sjukskrivningar på grund av dessa symptom har minskat dramatiskt.

Eesibed består av en enhet där en tunn men värmande filt i fleece sytts ihop med ett lakan. Därmed försvinner momentet med att få ner bylsiga täcken i påslakan. Efter att underlakan och örngott bytts ut placeras det hopvikta bäddsettet i fotändan av sängen.

## ”Problemet med nacke och axlar har i stort sett försvunnit”

– Det går snabbare och lättare för personalen att bädda samtidigt som det ser fräscht och inbjudande ut för gästerna, säger Mats.



*Mats Nordström berättar att de som bäddar med Eesibed tycker att det är helt fantastiskt.*

Att inte alla rederiets fartyg använder Eesibed beror bland annat på investeringskostnader, utrymmesbrist och att konceptet lämpar sig bäst för chaufförshytter och enklare ekonomihytter. Mats är dock övertygad om att det på sikt är en lönande investering.

– De som bäddar sparar 40 sekunder per koj. Det blir ganska många timmar per vecka när man har 100 till 150 kojor som ska bäddas och den tiden kan de lägga på annat. Dessutom sparar vi stora kostnader för sjukskrivningar. Men den allra största vinsten självklart är att personalen mår bra och slipper värk.



## STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2014

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring inom däck maskin, eller intendentur eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Läs mer om vår belöningsverksamhet på [www.sjomanshus.se](http://www.sjomanshus.se).

# Kreativitet som kan rädda liv

I vanlig ordning delade Sjömanshusstiftelsen ut uppemot en halv miljon kronor på sin belöningsdag. Den absoluta huvuddelen var arbetsbelöningar till uppfinningar som kan börja användas omedelbart ombord. Det handlar om landvinningar som underlättar det vardagliga arbetet på ett sätt som ibland motverkar personskador och rentav räddar liv. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

**GÖTEBORG** MAJ 2013

Dagen inleddes med ett par seminarier. Det första handlade om ergonomi i fartygsritningar och hölls av Anna-Lisa Osvelder. Hon var projektledare åt Cecilia Österman, som disputerade i ämnet före jul (se artikel i SB nr 1/2013). Cecilias avhandling har lett fram till en handbok i ergonomisk användarvänlig design, som kommer att finnas tillgänglig på både Chalmers och SAN-Nytts hemsidor.

Sjöfartshögskolornas prefekter Klas Brännström i Göteborg och Jan Snöberg i Kalmar presenterade skolornas simulatorer, som uppdaterats med medel från Sjömanshusstiftelsen. Brännström gav en viktig definition av "kompetens". Det handlar inte bara om kunskaper utan lika mycket om förmåga att tillämpa kunskaperna.

Stiftelsens mest långsiktiga investering, påpekade kanslichefen Christer Nordling, är till Monica Lundh och hennes forsk-

ning om arbetsmiljön i maskin. Hon gav flera dråpliga exempel på hur mycket som återstår att göra på den punkten.

– Den "sociotekniska balansen" finns knappast. Fortfarande måste en elingenjör hålla upp en gummipackning under arbetet för att inte komma åt strömförande delar. Det är besättningarnas förtjänst att det – för det mesta – fungerar ombord.

Ett annat exempel hon berättade om var om en nyrenoverad generator. Då hade det krävts en grävmaskin för att få den på plats.

## Prestanda kontra säkerhet

Anders Rosén från KTH talade om fartygs dynamik utifrån bland annat *Finnbirchs* förlisning 2006. Hon hade försetts med ett extra lastdäck. För stabilitetens skull hade det kompenseras med hjälp av sponsoner.

– Det är en metod som kan fungera i lugnt vatten, konstaterade Anders Rosén. Det är så att prestanda, säkerhet och



Michael Colliander tar på sin och kollegan Oskar Waahlers vägnar emot belöningen av Lars Bäckström.

arbetsmiljö ibland kommer i konflikt med varandra.

Därefter var det dags för ovanligt spirituella landshövdingen Lars Bäckström att dela ut årets 28 arbetsbelöningar, tre utvecklingsstipendier samt en idrotts-, en sjöräddnings- och en hedersbelöning. Här beskrivs några exempel:

Elektroingenjör Leif Näslund i *Isolde* fick två belöningar, 10 000 kr för förbättrad ventilation i apparatrum och lika mycket tillsammans med kocksteward Emil Hedenborg för en varvtalsreglering för utsugningsfläktarna i byssan, som dämpar ljudnivån.

Zafer Taylor, 1e reparatör i *Huckleberry Finn*, fick 10 000 kr för en borrhutdragare, som gör det mycket lättare att dra ut ett fastkört eller avbrutet borrhur ur ett arbetsstycke.



Samtliga prisbelönade. Längst till höger Stiftelsens kanslichef Christer Nordling.



En befälselev belönades, Joar Lindahl.

– Då är det positivt att vara ur gängorna! konstaterade landshövdingen.

### Gardering mot glömska

Elingenjör Michael Colliander i *Peter Pan* fick tillsammans med kollegan Oskar Waahler 30 000 kr för en gränslägesbrytare på huvudventilen i maskinrummet. Därmed elimineras risken att man glömmer att öppna huvudventilen efter underhållsarbete eller brandskyddstest, då ventilen rutinmässigt stängs av för att sprinkler-

systemet inte ska aktiveras av misstag.

Befälselev Joar Lindahl i *Viking Cinderella* fick 5 000 kr för montering av ett duschhandtag på en trädgårdsslang, som väsentligt underlättar rengöringen av maskindelar.

Maskinreparatör Per-Göran Andenius och 1e fartygsingenjör Kenneth Nordberg i *Finnfellow* fick 20 000 kr för en hydraulisk lösning vid byte av scuppergaller på lastdäck. Därmed behövs ingen gasvärmning under momentet, en metod som är vanlig men som medför brandfara.

### Vardaglig materiel

Pejling av barlasttank underlättas genom en lösning av teknisk chef Mårten Düring, överstyrman Johan Karlsson och DPO Claes Tamber i *Floatel Superior*. Genom en rörstuds med kulventil, en manometer, en cykelslangventil och en vanlig cykelpump kan man avläsa vätskepelarens höjd och beräkna tanknivån. För detta fick de 15 000 kr.

Utvecklingsstipendium på 5 000 kr och ytterligare 10 000 vid färdigställandet gavs till två som belönats tidigare, förste fartygsingenjör Torkel Skarsgård och 1e reparatör Jan Tigerstrand i *Viking Cinderella*.



Gisela Palmbo fick ett utvecklingsstipendium.

Denna gång gällde det en idé om en laserpekare på krokblocket vid tunga lyft. Med denna belysning kan man se om traversen och blocket är i linje. Därmed har man minskat risken för klämskador.

1e fartygsingenjör Gisela Palmbo i *Stena Jutlandica* fick 10 000 kr och ytterligare 20 000 vid färdigställandet av ett kylvattenprogram. Det underlättar i hög grad valet och doseringen av kemikalier till motorernas kylsystem, vilket förbättrar både säkerheten och driftekonomin. **BL**

## UTBILDNING INFÖR EXAMINERING PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

# KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB

## AV INCERT GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRA

### Praktisk kylteknik

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

### Praktisk kylteknik för maskinbefäl

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Praktisk kylteknik	2013	20, 26, 36, 40, 44, 48

### Nyexaminering

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

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

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Nyexaminering Kategori 1	2013	21, 23, 24, 33 37, 41, 45, 49

### Omexaminering

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

Kurs & Tider	År	Vecka
Omexaminering Kategori 1	2013	19, 21, 24, 25 37, 41, 45, 49

Plats:

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

Kursledare:

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

# Barnomsorg för sjömän en rent kommunal fråga

Om en sjöanställd har barn i förskolan och betalar för detta, då finns väl platsen alltid tillgänglig utom under semestern? Nej, det beror på var man bor. Vissa kommuner erbjuder under en sjöanställd förälders vederlagsledighet bara 15 timmar i veckan – och även detta kan föräldrarna tvingas ta strid för. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN



Både Johan Sturesson och Janne Brännlund har fått bråka för att deras respektive barn ska få åtminstone lagstadgade 15 timmars förskola de veckor de är hemma på vederlag.

STOCKHOLM MAJ 2013

Föräldrar till barn som är inskrivna i förskolan och som förvärvsarbetar betalar en avgift för detta. Oftast är förskolan öppen dagtid vardagar, men det finns i vissa kommuner någon dygnet-runt-förskola för skiftarbetande. Men dagtid brukar alltså barnen kunna vara i förskolan den tid familjen och förskolan tillsammans kommer överens om.

Men den principen gäller inte alltid barn till sjömän. Som en förskoleansvarig i Borgholms kommun på Öland säger till SB: "Förskolan är till för föräldrar som arbetar." Och när sjömannen är vederlagsledig, så arbetar tydligen han eller hon inte, enligt kommunen. Då får barnet hålla till godo med allmän förskola 15 timmar i veckan, något kommunen är förpliktad till enligt skollagen från och med höstterminen det år barnet fyller tre år. Noteras kan dock att Borgholm gör sin egen tolkning av skollagen genom att erbjuda allmän förskola bara under skolornas terminstid, inte under jul- och sommarlov.

## Tre hela månaders "sommarlov"

SB besöker *Silja Symphony*, där flera anställda tar upp problemet. Enligt Johan Sturesson, förste fartygsingenjör och boende i Jämjö i Borgholms kommun, utsträcker kommunen för han och hans son Emils del sommarlovet till hela månaderna juni, juli och augusti. När Johan är vederlagsledig, alltså inte har semester, under dessa tre månader får Emil, tre och ett halvt år, inte vara i förskolan.

– Jag skulle gärna vilja att han var där lite mer, för hans egen skull, säger Johan till SB. Som det är nu har han blivit lite av en ensamvarg. Jobbar man heltid borde man ha rätt till barnomsorg på heltid.

Mattias Sunnman är fartygsingenjör på inredningssidan och bor också i Borgholms kommun. Han har haft lättare att få ha barnen i förskolan av den enkla anledningen att han bor på en bondgård. Då räknar kommunens handläggare med att man har jobb jämt!

– Men det är vansinne att barnen ska vara hemma för att man är vederlagsledig, anser Mattias. Det tycker jag för deras skull, inte för att jag vill vara ledig från dem.

### Kommunen ville räkna genomsnitt

Janne Brännlund, andre fartygsingenjör, bor i Kumla. Han fick bråka med kommunen för att hans tvillingöner Vilmar och Egil skulle få vara i förskolan ens 15 timmar i veckan under hans vederlagsledighet, trots att det är lagstadgat.

– De försökte få det till att när jag är ombord och min sambo jobbar, så är de där så pass länge att det ”i genomsnitt” i alla fall blir 15 timmar i veckan! säger han. Men vi vill utgå från vad som är bäst för barnen. Det står ju så i lagen.

Placeringen av de 15 timmarna ska ske ”i samråd med föräldrarna”, heter det också. Men det ”samrådet” är enligt Janne snarast en informationsplikt, ungefär som arbetsgivarnas i MBL!

Storasyster Lovisa har börjat skolan, och i höst börjar tvillingarna förskoleklass. Så förhoppningsvis är problemen historia för denna familj.

Det kan påpekas att när föräldrarna är arbetslösa eller föräldraledig med ett yngre syskon gäller rätten till allmän förskola i 15 timmar redan från ett års ålder. På Skolverkets hemsida står det att ”vissa kommuner erbjuder mer tid än så”. Men det gäller alltså arbetslösa eller föräldralediga – inte vederlagslediga sjömän.

Dock är det stor skillnad mellan kommunernas syn på det här problemet. I huvudstaden säger en handläggare ungefär samma som Johan Stuesson: ”Heltidsjobb ger rätt till förskoleverksamhet. Det är viktigt att ha kontinuitet i verksamheten.” Men han tillägger: ”Vi är nog ganska generösa på den punkten.”

### Struntar i Stockholm

Detta bekräftas, när SB ringer upp Ulf Nyström, som jobbar i en av restaurangerna ombord. Hustrun Virpi jobbar halvtid i en av småbutikerna och halvtid i land.

– Vi flyttade från Stockholm till Kolmården i Norrköpings kommun, berättar han. Då kände vi ingen på nya bostadsorten. I Stockholm hade barnen gått i finsk förskola på Söder, och det var inga problem. Men i den här kommunen var det först omöjligt att få längre tid än 15 timmar under min vederlagsledighet, vilket har gjort att vår dotter Havanna inte har kommit in riktigt i förskolegruppen. Det behövs en kontinuitet för att det ska bli en harmonisk gemenskap. Kommer jag hem en tisdag, så har hon redan gjort sina 15 timmar och måste i princip vara hemma i sex dagar. Efter mycket bråk fick jag igenom att hon i alla fall fick vara i förskolan dagen efter att jag kommit hem, så att jag kunde vila ut.

– När jag berättade för kommunens ansvariga om våra tidigare erfarenheter fick jag bara höra att de struntar i hur man gör i Stockholm.



Mattias Sunnman bor på en bondgård, vilket har underlättat hans kontakter med förskolan.

SBF har formulerat ett standardbrev, som medlemmar kan visa sin förskola eller hemkommun, när sådana här problem uppkommer. I detta brev påpekas, att vederlagsledigheten ingalunda är någon semester utan en kompensationsledighet, under vilken sjöbefälet står till arbetsgivarens förfogande. Då är han eller hon skyldig att med mycket kort varsel ställa upp för exempelvis tjänstgöring när annat befäl är sjuk, kurser eller support på rederikontoret. Att då inte inställa sig är i princip arbetsvägran. Informationsbrevet kan beställas från SBF:s kansli. **BL**



## Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

**Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk**

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

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

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

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

# ITF – ett uppryckt fack



ITF:s tillträdande och avgående generalsekreterare Stephen Cotton och David Cockroft.

Första gången jag mötte David Cockroft på Internationella Transportfederationen (ITF) i London var för 25 år sedan. Då var David ITF:s informationschef och biträdande generalsekreterare för turism- hamnarbetare och civilflygssektionerna.

Några år senare utsågs David till generalsekreterare, en post han upprätthöll i nästan 20 år. Men efter 20 år som facklig ledare för fem miljoner transportarbetare lämnade David den 31 maj i år över till Stephen Cotton.

TEXT LENNART JOHNSON FOTO STEFAN F LINDBERG

**LONDON** APRIL 2013

Cotton, i många år ansvarig för ITF:s kampanj mot bekvämlighetssjöfarten, fokuskampanjen, är ödmjuk inför att ta över som generalsekreterare.

– David Cockroft har under sin tid som generalsekreterare förändrat och utvecklat ITF i positiv riktning. Idag möts ITF med respekt i hela den globala transportnäringen, säger Stephen Cotton.

Vid mitt första besök för 25 år sedan höll ITF till i ett nedgången hus några stenkast från dagens ITF-House i stadsdelen Borough, söder om Themsen. Något av det första Cockroft gjorde som högsta ansvarige var att se till att köpa dagens ITF-House i samma område i mitten av 1990-talet. Ett köp som har visat sig vara en klok investering, då fastighetspriserna i området har rusat i höjden.

Cockroft har efter att ha avlagt akade-

misk examen i Oxford arbetat i den fackliga världen. Efter några år på brittiska TUC och på en facklig international i Genève kom David till ITF i mitten av 1980-talet.

– Jag har aldrig ångrat att jag varit fackföreningsbyråkrat i hela mitt 40-åriga yrkesliv, säger Cockroft.

– När jag började på ITF såg världen annorlunda ut än idag. Sektionernas arbete dominerades av västvärldens fackförbund. Ingen kunde drömma om Sovjetblockets sönderfall eller den arabiska våren. Globaliseringen har inneburit stora utmaningar för fackföreningsrörelsen inom alla transportgrenar.

## **Avtalen i plastpåsar**

Vid Cockrofts tillträde som generalsekreterare hade administrationen stora brister, och ITF:s kampanj mot bekvämlighetssjöfarten drevs i begränsad omfattning.

– Jag la ned mycket arbete både på att få en fungerande administration och på att få kampanjen mot bekvämlighetssjöfarten på rätt köl, minns Cockroft.

Att administrationen på ITF hade stora



brister upplevde jag själv på plats i London i början på 1990-talet. Jag hade hört att originalavtalen med de rederier som tecknade ITF-godkända avtal förvarades på sjöfolkssektionen i skokartonger. Helt stämde nu inte detta, för nyligen tecknade avtal låg inte i skokartonger utan förvarades istället i plastpåsar!

– Det skulle gå att berätta mycket om hur ITF:s administration fungerade, eller rättare sagt inte fungerade på den tiden, säger Cockroft.

– Något annat jag tog tag i när jag tillträdde var att inleda en datorisering av ITF, fortsätter han.

– Denna utveckling har fortsatt och jag vågar påstå att vi idag vad gäller användandet av ny teknik är i framkant bland internationella fackliga organisationer. Våra mellan 100 och 150 ITF-inspektörer över hela världen har tillgång till den absolut senaste tekniken, när det gäller att kolla upp om ett fartyg har ett godkänt avtal eller inte.

På ITF:s kongress i Genève år 1994, där David Cockroft formellt valdes till generalsekreterare, stod ITF vid ett vägskalet vad gäller kampanjen mot bekvämlighetssjöfarten. Antalet godkända avtal var knappt 2 000 och minskade för varje år. Kampanjen drevs egentligen bara i Sverige, Finland, Australien och ytterligare något land.

– Kongressen beslutade om att försöka utveckla och blåsa liv i kampanjen, vilket blev en framgångsrik strategi. Idag har vi ungefär 11 500 godkända avtal, berättar Cockroft.

– En stor skillnad nu för tiden är dessutom att majoriteten av avtalen är tecknade efter direkta överläggningar med seriösa rederier, är avtal mellan två parter, så kallade IBF-avtal (IBF = International Bargaining Forum).

### Kampanjen fortfarande relevant

– Kampanjen mot bekvämlighetssjöfarten, som inleddes redan år 1948, är fortfarande i högsta grad relevant, även om den hela tiden måste förändras och utvecklas. ITF:s kampanj inleddes på grund av utflaggingen, och denna företeelse visar inte några tecken på att upphöra. Istället dyker det upp allt märkligare fiffelflaggländer som Kambodja, Mongoliet, Bolivia och nyligen också Färöarna.

En stor förändring under Cockrofts år som generalsekreterare är utvecklingen i sjöfartsvärlden. De traditionella sjöfacken i Västeuropa har förlorat i inflytande, då



I ITF:s reception finns denna tavla från "den gamla, goda (?) tiden".



Stephen Cotton är stolt över att få jobba heltid för "the good guys".

tiotusentals sjömansjobb i väst har försvunnit.

Störst av ITF:s sjöfackliga medlemsförbund är numera Amosup på Filippinerna, som har registrerat över 60 000 betalande medlemmar. Därefter kommer indiska sjöfacket Nusi.

– Enligt min mening är risken uppenbar att det knappast finns kvar något manskap i västvärlden om tio år. Ändå är det viktigt att få ungdomar att bli intresserade av att gå till sjöss. Idag är jobb till sjöss ett kvalificerat yrke, betonar David Cockroft.

Han beklagar att manskaps- och befäls-situation i väst ofta inte valt att gå samman.

– Solidariteten ombord är mycket viktig. Därför är det svårbegripligt att en del sjöfackliga organisationer i västvärlden valt att gå samman med järnvägsförbund istället för att manskapet och befälet byggt upp gemensamma förbund.

### "Tufft ta över"

– Det blir tufft att ta över som generalsekreterare efter David Cockroft, säger Stephen Cotton och framhåller på nytt att han är ödmjuk inför sitt nya uppdrag som generalsekreterare.

Stephen har en bakgrund som jurist och anställdes på ITF år 1993. Han arbetade då på advokatbyrån Denton & Hall och företrädde ITF i flera rättsliga processer mot rederier som stämt ITF efter att ha tvingats teckna ITF-avtal.

– Jag blev stolt när jag fick erbjudande om att få jobba heltid för "the good guys", för den globala fackliga rörelsen och ITF, förklarar Stephen Cotton.

**SB: Är du optimist om ITF:s framtid?**

– Självklart är jag det. ITF kommer utan tvekan att fortsätta spela en viktig roll i den globala transportindustrin, inte minst i sjöfartsnäringen, svarar Cotton.

– Men säkert kommer det att krävas mycket av oss för att vi ska kunna försvara de fackliga positionerna. Det gäller att hålla sig till grundläggande fackliga principer men samtidigt använda nya sociala media effektivare. Vi behöver också få med betydligt fler fackligt aktiva kvinnor och ungdomar. Sedan många år har ITF en aktiv kvinnokommitté, men vi behöver också bygga globala fackliga nätverk för unga transportarbetare.

I och med att Stephen Cotton på ITF främst jobbat med bekvämlighetskampanjen känner han bäst till hamn- och sjösektionerna. Därför lägger han idag ner mycket tid på att besöka medlemsförbund inom de andra transportgrenarna.

– Som generalsekreterare representerar jag medlemmar i alla transportsektorer. Jag inser att jag fortfarande har mycket kvar att lära om de övriga sektionerna och har den senaste tiden försökt besöka ett stort antal fackförbund runt om i världen som företräder landtransportarbetare.

När Stephen Cotton kom till ITF dominerade västvärldens fackliga organisationer.

– Idag är vi i ordets rätta mening en global organisation med en lång rad aktiviteter över hela världen och har ett antal

regionkontor på alla kontinenter. Ett av de senaste lokalkontoren öppnades i Amman i Jordanien. Kontoret ger service åt ITF:s medlemsförbund i arabvärlden.

### **Dominerande aktör i sjöfarten**

Cotton betonar att ITF nu för tiden är en dominerande aktör i världssjöfarten.

– När ITF ger sin syn på läget för den internationella sjöfarten måste alla aktörer i näringen lyssna på oss, antingen de vill det eller inte.

Stephen Cotton har under årens lopp varit med varit med om att flera gånger förändra policyn vad gäller bekvämlighetsflaggkampanjen.

– Det gäller att anpassa kampanjen till dagens sjöfartsvärld. På varje kongress där jag deltagit har policyn för kampanjen förändrats en del. Senaste förändringarna gjordes på kongressen i Mexico City år 2010, och säkert kommer policyn att förändras en del också på nästa kongress som hålls år 2014.

– Vår kampanj mot bekvämlighetssjöfarten är unik i internationella fackliga sammanhang och ett lysande exempel på vad ITF står för, säger Stephen Cotton.

Något som på senare år har blivit ett allt större problem i den internationella sjöfarten är det moderna sjööveriet. Här har ITF på senare år deltagit i en lång rad möten med regeringar, Nato och andra aktörer för att bekämpa sjööveriet.

– Vi måste självklart engagera oss i denna fråga, eftersom det är våra medlemmar som drabbas och riskerar sina liv vid piratangrepp, säger Cotton.

Stephen Cotton beklagar att många flaggstater inte lever upp till sitt ansvar när det gäller att bekämpa dagens sjörövare. Det gäller inte minst bekvämlighetsflaggregister.

– Varje register som inte agerar tufft mot piraterna äventyrar sjöfolkets säkerhet.

– Flaggstaten är juridiskt ansvarig för de registrerade fartygen, och om ett foc-register är passivt vid piratattacker är risken stor att det snabbt blir en allvarlig situation för sjöfolket.

### **Svenska förbund viktiga**

SB: Förbund från andra kontinenter än Europa och USA spelar alltså en allt betydelsefullare roll i ITF:s verksamhet. Hur ser Cockroft och Cotton på de svenska medlemsförbundens betydelse idag?

– Sverige har historiskt alltid haft ett stort inflytande i ITF från bildandet år 1896 och framåt, svarar David Cockroft och får en instämmande nick av Stephen Cotton.

– Fortfarande är de svenska förbunden, inte minst Sjöbefälsföreningen, mycket respekterade i olika ITF-sammanhang. De svenska befälsförbunden har i modern tid haft flera kunniga och drivande företrädare på arbetsmiljöområdet.

Tiden går snabbt, och Stephen Cotton måste gå vidare till ett annat möte. När han har gått förklarar Cockroft att han är glad att Stephen som känner organisationen väl blir hans efterträdare.

På en fråga berättar David att han troliv-

gen kommer att skriva någon form av memoarer men att det är mer tveksamt om de kommer att publiceras.

– Säkert kommer jag att skriva om den internationella fackföreningsrörelsens utveckling. På nationell nivå har fackföreningsrörelsen i en lång rad länder, främst på grund av nyliberalismens härjningar, förlorat rejält i inflytande. Däremot är min bestämda uppfattning att ITF, trots den mångåriga globala ekonomiska krisen, är i bättre skick än någonsin.

David framhåller att inte en dag på ITF har varit långtråkig.

– Ändå blir det framöver skönt att själv kunna planera vardagen på ett helt annat sätt jämfört med när du är generalsekretär för fem miljoner ITF-medlemmar. Sysslöslös lär jag säkert inte heller bli. Jag kommer att ha kvar en del uppdrag och sitter bland annat i styrelsen för sjöfolkets internationella välfärdsorganisation och i Missions for Seafarers' styrelse.

### **Konferens om att knäcka facket**

När vi ska lämna ITF-House berättar Cockroft att hans fru, som är affärsjurist, kvällen innan hade tagit med sig ett mejl hem för att visa honom.

– Mejllet innehöll en inbjudan till en konferens om hur företag kan knäcka fackliga organisationer. Det visar att ITF tveklöst även framöver har en viktig roll att spela för en positiv samhällsutveckling och för att stödja världens transportarbetare, avslutar David Cockroft tankfullt. **L J**



Themsen, med svenska *Obbolas* fördäck i förgrunden.

# Mona-Lisa testat i Östersjön

I januari testades tekniken för proaktiv ruttplanering i skarpt läge i Östersjön.

– Det var väldigt lyckat och samtliga teknikdelar fungerade helt utan problem, säger Ulf Svedberg, konceptdesigner i projekt Mona-Lisa.

TEXT CLAES HINDENFELT/METRA REPORTAGE

GÖTEBORG MAJ 2013

Under en vecka körde Sjöfartsverkets arbetsfartyg *Fyrbyggaren* i varierande vatten i Östersjön. I farleder, i is och i hårt trafikerade vatten där många fartyg belastar AIS-systemet. Trots hög trafik fungerade systemet via AIS utan problem med hjälp av Vsat från C2Sat-sea-to-sat-paraboler. Under testveckan gjordes även avvikelser från den planerade ruten med egna inlagda gränser, och systemet varnade direkt när *Fyrbyggaren* avvek från ruten.

Förutom AIS testades överföring via satellit och via 3G- och 4G-näten. Systemet, som är framtaget av Saab i Linköping, väljer själv vilket sätt den sänder på, och idag är AIS det vanligaste.

– I framtiden, eller inom fem till tio år, har sannolikt alla fartyg satellitmottagning, vilket är det snabbaste sättet att överföra information. Vad gäller ruttplanering är mängden överförd data liten i förhållande till att ladda ner en film eller streama från nätet, säger Ulf Svedberg.

– Informationen består främst av kurser, waypoints med olika farter inlagda, och vi kunde skicka dem fram och tillbaka via en mottagare utan krångel.

Mottagaren, i detta fallet en tänkt VTS och i framtiden en landcentral, på engelska STCC (Sea Traffic Coordination Center) ser informationen direkt på sin skärm, kan justera och ge förslag och skicka informationen fram och åter mellan fartyget ett obegränsat antal gånger tills det finns en slutgiltig rutt som fartyget ska följa. Befälhavaren är beslutande.

Ett digitalt system för certifikat testades



Illustration Aake Nystedt

med samma system med en kortläsare. Informationen kommer upp i realtid och visar vem som kör fartyget, även vem som är befälhavare. Det går också att fråga direkt från en landcentral och få upp informationen på en skärm.

– Vi bedömer att tekniken är fullt fungerande och klar att börja användas, säger Ulf Svedberg.

## Måste vara användarvänligt

Att tekniken fungerar är steg ett, minst lika viktigt är att den kan användas på ett bra sätt ombord och i land.

På Chalmers, Institutionen för sjöfart och marin teknik, är Mikael Hägg, sjökaptten och civilingenjör, projektansvarig för Mona-Lisa.

– Det förs en ständig dialog och diskussion om sjösäkerhet och vad som kan bidra till det. Idag kan vi se, bland annat vad avser Nordsjön, gränsöverskridande havsplaneringsprojekt. Där planeras många vindkraftparker, och det finns redan ett antal oljeanläggningar vilket innebär att det blir allt mindre plats för fartygen. Det i sin tur kan motivera e-naviga-tion (enhanced navigation), en strategi som IMO satt upp, och där kommer Mona-Lisa och proaktiv ruttplanering in som en del i detta.

I dag används en liknande modell med

väderanpassad ruttplanering, och det är frivilligt att skicka sina planerade rutter. En del i Mona-Lisa är att få sin rutt testad för regionen man skall färdas i mot den senaste informationen om till exempel trafiksituationen, navigationsfaror och läget i hamnen på destinationsorten. Det kan göras av en landcentral, som utvärderar den föreslagna ruten i förhållande till den aktuella situationen.

## Testas i simulatorer

En förutsättning är att systemet kommer att fungera ombord och att användarna får komma till tals med sina synpunkter, innan det implementeras. För att få information om det påbörjas tester i simulatorerna på Chalmers, baserat på erfarenheterna från Project Horizon. I de första försöken i maj med skolans lärare, som i huvudsak är sjöbefäl, och efter sommaren med bland annat aktiva sjöbefäl, VTS-operatörer och lotsar.

– Vår roll är att anpassa systemet efter vad som efterfrågas och att få veta om och hur det påverkar arbetssättet på bryggan och på den mottagande sidan, säger Mikael Hägg.

– Det här är ett bra sätt att arbeta på, både nu och i framtiden. Vi har en idé om

Fortsättning på sidan 23 ►

# Sigyn inte längre radioaktiv

I 30 år har *M/S Sigyn* kört radioaktivt material mellan Sveriges kärnkraftverk. Nu ligger hon bland fiske- och fritidsbåtar i hamnen på idylliska Donsö utanför Göteborg. *Sigyn* har gått i pension från jobbet på SKB. Men hon ska fortfarande vara stand-by under inkörningen av det nya fartyget *M/S Sigrid*. TEXT OCH FOTO CHRISTER HANSSON

**DONSÖ** MAJ 2013

– För tillfället är jag befälhavare på *Sigyn*. Att fartyget finns på Donsö gör det möjligt att sköta uppgiften från landkontoret. Det är fördelen med att bo på ett litet ställe med lämplig hamn, säger Lars Höglund, vd på Furetank Rederi AB.

Han kan till och med se *Sigyn* från sitt hus några hundra meter bort.

Lars Höglund seglade som ordinarie befälhavare fram till 1999. Idag leder han familjeföretaget Furetank på Donsö. Men han har kvar sin behörighet och gör ibland en törn på någon av de sju tankbåtar – samtliga runt 15 000 ton – som redriet driver, bemannar och deläger genom ett bolag på Färöarna.

– Jag har varit befälhavare på sex av dem, konstaterar han.

När Sjöbefälen möter Lars Höglund är han alltså tillfällig befälhavare på *M/S Sigyn*, som under 30 år fraktat radioaktivt material längs den svenska kusten. Sedan

2011 sköter Furetank bemanning och drift av fartyget. Avtalet gäller för ytterligare tre och ett halvt år.

– Det fungerar bra. Hon passar väldigt väl in i vårt sätt att köra fartyg, med tanke på säkerhet, styrsystem och kvalitetssäkring, konstaterar Höglund.

*Sigyn* har tolv besättningsmän vid drift; en blandning av folk från Furetank – bolagsgruppen har runt 160–170 ombordanställda – och folk som redan jobbade på *Sigyn* när Furetank övertog driften.

Fartyget ägs av Svensk Kärnbränslehantering AB, SKB, som i sin tur ägs av flera kärnkraftsbolag. Eftersom kärnkraftverken ligger vid kusten sker transporten av bränsle och avfall med fartyg, närmare bestämt med *Sigyn*, som byggdes i Le Havre i Frankrike 1982.

Sammanlagt har fartyget avverkat omkring 30 varv runt jorden.

Men nu har *Sigyn* gjort sin sista resa med last för SKB. Hon har genomgått noggranna mätningar vid hemmahamnen

Simpevarp utanför Oskarshamn och klassas nu som fri från radioaktivitet.

*Sigyn* ska ersättas av *Sigrid*, ett fartyg som byggts av holländska Damen Shipyard Group vid företagets varv i Galati, Rumänien. *Sigrid* är större än sin föregångare och kommer att kunna frakta 12 i stället för 10 behållare med radioaktivt bränsle och avfall. Hon är dessutom konstruerad för att drivas mer bränslesnålt än sin företrädare.

*Sigyn* kommer sannolikt att säljas, men under inkörningsfasen med *Sigrid* ska hon fungera som back-up och vara redo att sättas i trafik vid eventuella behov.

– Hon ska kunna vara i full trafik med någon dags varsel, säger Höglund.

Delar av besättningen finns ombord. Det gör även Transportstyrelsen som idag genomför inspektion. Andra ur besättningen – ordinarie befälhavare, teknisk chef med flera – är nere i Rumänien där *Sigrid* nu görs klar inför leverans till Sverige.

## Räknar med att gå över

På kajen står matros Torbjörn Johansson och motorman Einar Hallgren, i färd med proviantering. Johansson har jobbat ombord i snart åtta år, Hallgren i knappt två år. Båda räknar med att gå över till *Sigrid* när hon tas i drift.

– Det är lite vemodigt, det ska jag erkänna. *Sigyn* börjar nog sjunga på sista versen men har tjänat oss väl, säger Tor-



Robert Olander är 1e fartygsingenjör på *Sigyn*.



Tekniska inspektören Ulf Lundblad och överstyrman Stefan Jönsson tar en paus i arbetet.

björn Johansson och lyfter ännu en låda.

Lars Höglund håller med:

– Det är en annorlunda båt. Naturligtvis har tiden satt sina spår lite här och var, men standarden är väldigt bra, med tanke på att hon är byggd 1982, påpekar han.

– Hon är inte precis utsliten. Driftmässigt så går hon ungefär en tredjedel av tiden jämfört med våra övriga fartyg. När hon ligger i hamn är landström alltid kopplad, så maskineri och sådant är i väldigt bra skick, fortsätter Höglund.

### Säkerheten alltid prioriterad

Många återkommer till hur välskött *Sigyn* är. Det har inte sparats på service och underhåll. Direktiven från SKB har varit tydliga: Säkerheten kommer först.

Lars Höglund tycker att *Sigyn* fungerar väl på alla sätt.

– Allt fungerar väldigt smidigt. Det är bara att köra på, sammanfattar han med ett skratt.

Överstyrman Stefan Jönsson, som kommer från Hässleholm och har jobbat på *Sigyn* sedan januari 2012, tycker däremot inte att hon går särskilt bra i sjön.

– Fast det är kanske för att jag är van vid lite större fartyg, säger Jönsson som tidigare var på Broström.

Även Stefan Jönsson trivs väl på *Sigyn*, men han ser också fram emot att börja jobba på *Sigrid*. I jobbhänseende är *Sigyn* ganska mycket som vilken båt som helst, tycker han, men det tillkommer en del rutiner som inte återfinns på ett vanligt fartyg.

Främst handlar det om arrangemang kring strålskydd och säkerhet.

– Ja, det är lite strålskyddsinstrument och liknande som man måste hålla koll på. SKB arrangerar en grundläggande strålskyddsutbildning för alla ombord. Dessutom måste befäl gå en särskild två-dagarskurs i strålskydd och den ska förnyas vart tredje år, sammanfattar Jönsson.

Han oroar sig aldrig för risken att bli utsatt för strålning.

– Under lasthanteringen bär man en personlig dosimeter som läses av varje månad. Min har aldrig uppmätt något alls, konstaterar han.

Lars Höglund fyller på:

– Det är lite speciellt med rapportering och myndighetskontakter när man går med last ombord. Så är det. Vi har övningar med kustbevakningen, polisen och SKB:s säkerhetsorganisation och liknande. Man vill ju inte att det ska hända något, konstaterar han.

Det har det heller inte gjort under den tid Furetank ansvarat för driften av fartyget.

– Här kommer den nya båten att skilja sig väsentligt från *Sigyn*, i den meningen att man höjer det fysiska skyddet betydligt. Man bygger in mycket mer säkerhet från början. Världen ser ju annorlunda ut nu än vad den gjorde 1982, konstaterar Höglund.

Ulf Lundblad seglade som teknisk chef fram till 1994. Numera är han en av Furetanks två tekniska inspektörer och den som håller i teknisk support för *Sigyn*. Han intygar att underhållet är minutöst.

– Det sparas inte på resurserna. Ägaren har gett tydliga order att allt ska vara uppdaterat och hålla de nivåer som certifikaten anger, konstaterar han.

*M/S Sigyn* har gjort sin sista transport för SKB – förutsatt att *M/S Sigrid* tar över som planerat. Nu ligger *Sigyn* i Donsö hamn i Göteborgs södra skärgård.



#### FAKTA M/S Sigyn

Längd	90 meter
Bredd	18 meter
Dödvikt	2 044 ton
Djupgående	4 meter
Marschfart	12 knop
<i>M/S Sigrid</i>	
Längd	99,5 meter
Bredd	18,6 meter
Dödvikt	1 600 ton
Djupgående	4,5 meter
Marschfart	12 knop

– Fördelen för mig är att *Sigyn* nästan enbart gör korta resor inom Sverige. Vi kan alltid skicka grejerna direkt från leverantören till hemmahamnen i Oskarshamn. Det underlättar förstås logistiken en hel del, säger Lundblad, som kommer att ha samma roll för *M/S Sigrid*.

– Det blir ett jättefint fartyg. Jag har inte haft tid att fördjupa mig i detaljerna, men det jag hittills sett av ritningar och beskrivningar ser väldigt bra ut. Det blir samma koncept som med *Sigyn*, fast lite modernare, säger han.

### Inget traditionellt kontrollrum

Förste fartygsingenjör Robert Olander har haft en bråd dag med inspektören från Transportstyrelsen. Han har provkört brandpumpar, nödgenerator och mycket annat, men nu blir det en paus ute på däck och en snabbkoll i maskineriet där.

– Annars är det mest lugnt när vi ligger still. För en fartygsingenjör är det ingen större skillnad mot jobbet på ett vanligt fartyg, säger Olander, som tidigare varit runt på Furetanks tankbåt.

Men det är inte helt sant. På *Sigyn* ligger nämligen kontrollrummets larmpanel uppe på bryggan. Av säkerhetsskäl så finns det inget kontrollrum i vanlig mening. Vid en nödsituation ska allt kunna skötas från bryggan, vilket innebär lite extra klättrande i lejdare.

– Jo, varje gång något larmar så får man gå upp där och se vad det är. Så det blir en del springande upp och ner. Det är lite omständligt, medger Olander med ett skratt.

Robert Olander, som är uppväxt på intilliggande Vrångö, är ny ombord. Han jobbar sitt andra pass på *Sigyn* och vet ännu inte om han ska gå över till *Sigrid*.

Klart är emellertid att *Sigyn*, som vanligt, kommer att finnas på plats i Visby under politikerveckan i Almedalen i Visby, där SKB deltar varje år.

Men eftersom *Sigyn* har kvar sitt transporttillstånd så fungerar hon samtidigt som back-up under inkörningsperioden med *Sigrid*, som enligt plan ska levereras under sommaren.

Det innebär att man med jämna mellanrum måste kontrollköra all nödvändig utrustning.

– Vi lämnar Donsö och går ut och testar av utrustning och maskineri. Sedan går vi tillbaka in i hamn igen, säger Lars Höglund.

Och därifrån är det bara några hundra meter hem till huset. **CH**

# FRIA EFTER 838 DAGAR

Efter frigivningen av de sex kidnappade besättningsmedlemmarna från det danska fartyget *Leopard*, är det många frågor som ska besvaras. Varför tog det så lång tid att få gisslan fri? Har rederiet Shipcraft gjort allt vad som var möjligt? Vad har branschen lärt av detta segslitna drama?

TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

DANMARK MAJ 2013

Denna gisslanaffär är en av de längsta i sitt slag. Den varade 838 dagar. Kapten Eddy Lopez, styrman Søren Lyngbjørn och fyra filippinska manskap från *Leopard* har suttit fångslade långt inne på Somalias fastland efter att deras fartyg kapades den 12 januari 2011 utanför Oman. Dramat beskrevs också i en artikel i Sjöbefälen nr 8/2012.

Frigivningen skedde på valborgsmässo-

aftonen i år efter att säckar med amerikanska dollar hade kastats ned från ett flygplan till en plats på den somaliska kusten. Lösensumman var på 6,9 miljoner dollar.

Kort tid efter att gisslan var fri fick direktör Fritz Ganzhorn på Søfartens Ledere tala med *Leopards* kapten och styrman i telefon. Fritz Ganzhorn berättar så här till Sjöbefälen om samtalet:

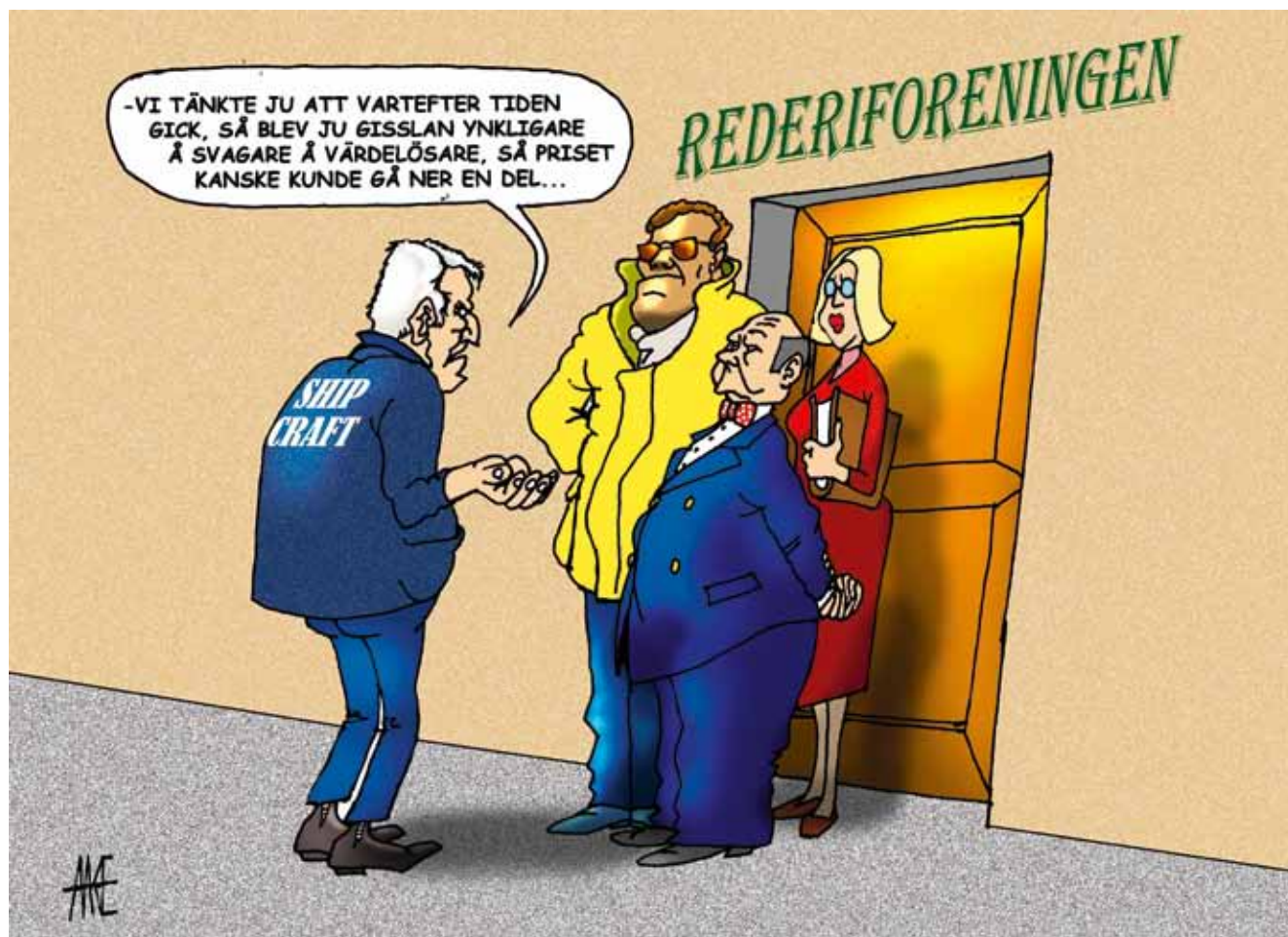
–Vi hade ett fint samtal och de uttryckte en stor lättnad över att äntligen vara

hemma. Eddy och Søren har det efter omständigheterna bra. Vi blev eniga om att ta en sak i sänder. Det viktigaste råd vi gav dem var att de fokuserar på att ta emot all den sparring och rådgivning som de erbjuds. Jag sa också till dem att Søfartens Ledere står klar med assistans, om de har behov av det.

## Kräver särskild ersättning

Eddy Lopez, Søren Lyngbjørn och de fyra besättningsmedlemmarna får fortfarande lön från rederiet. De väntas få betald ledighet under lika lång tid de suttit som gisslan. Søfartens Ledere ger all den fackliga service som ska till för att deras rättigheter tillvaratas. Förbundet vill förmodligen också kräva att rederiet utbetalar en särskild ersättning för Lopez och Lyngbjørn. Detsamma väntas Co-Søfart göra för de fyra filippinska sjömännen.

Søfartens Ledere är mycket missnöjda



med det sätt som det svenskägda rederiet Shipcraft har hanterat gisslanaffären på. Som ett uttryck för detta har förbundet också polisanmält rederiet.

– Vi menar att Shipcraft inte har skött gisslansituationen på bästa sätt, vilket har lett till att frigivningen tagit alltför lång tid. Gisslanaffären borde ha kunnat lösas redan under det första året, om rederiet hade handlat riktigt. Men Shipcraft var alltför passivt, menar Fritz Ganzhorn.

– Kanske berodde rederiets senfärdiga hantering på att ägaren inte ville betala. Men pengar fanns det i bolaget. Några år tidigare hade nämligen ägaren tagit ut stora utdelningar från rederiet. Nu vill vi att polisen tittar på hela detta komplex för att få ett riktigt svar.

### Många lärdomar

Fritz Ganzhorn menar att branschen kan lära sig mycket av den här saken:

– När det gäller små rederier, som det här handlar om, bör rederiet först ställa sig frågan om man överhuvudtaget ska segla i farofyllda farvatten. Om man bestämmer sig för att göra det ska man se till att ha det nödvändiga kapital att sätta in om en kidnappning sker. Man kan försäkra sig eller gå samman med andra små rederier för att stärka sin situation. Vi har många regler på andra områden inom sjöfarten; därför borde det vara en självklarhet att vi också har det för kidnappningar.

Shipcraft är registrerat i Danmark men ägs av svensken John Larsen. Rederiet, som styrs av vd Claus Bech tillsammans med tre anställda, seglar med sina två fartyg farlig last av typ sprängmedel, vapen, delar och radioaktivt material. Vid behov chartrar rederiet in flera fartyg; *Leopard* var ett sådant.

Om bristen på pengar var orsaken till att gisslanaffären drog ut på tiden, kan det bara konstateras att rederiets ägare, enligt nyhetsbyrån Ritzau, tog ut 45 miljoner danska kronor i utdelning från bolaget åren 2008 och 2009.

Även Rederiforeningen af 2010, som organiserar små rederier och som hör under Danmarks Rederiforening, kritiserade Shipcraft för senfärdighet och uttalar att ”av hänsyn till gisslan och deras anhöriga bör saken lösas snarast möjligt”. Samma dag som gisslan frigavs uteslöts föreningen Shipcraft som medlem. Föreningens ordförande, Søren Nørgaard Thomsen, motiverar uteslutningen på följande sätt:

– Vi måste kunna förvänta oss att ett rederi, som seglar i piratplågade farvatten med besättning och fartyg, har förhållit sig till den kända fara och tagit alla nödvändiga förhållsregler – men mest av allt att man i en situation med tillfångatagna medarbetare påtar sig förpliktelsen till att säkra deras frigivning fortast möjligt. Medlemmarna av Rederiforeningen af 2010:s styrelse är därför eniga om att Shipcraft inte har levt upp till dessa förväntningar och att rederiet därför inte framöver kan vara medlem hos oss.

### Rederiet anklagar Ekstra Bladet

Hos Shipcraft kommenterar vd Claus Bech uteslutningen så här:

– Rederiforeningen af 2010 har tyvärr ännu inte konkretiserat orsakerna till uteslutningen av Shipcraft. Därför är det svårt för oss att kommentera beslutet på en saklig grund.

– Vi är nu i färd med att utvärdera förloppet tillsammans med våra rådgivare och myndigheter för att se vad vi kan lära av denna sak. Men redan nu kan jag säga att vi gärna hade undgått offentlig kritik från vår egen organisation under förhandlingarna. Vi kunde också ha gjort en större insats för att få tidningen Ekstra Bladet till att inse att tidningens kampanj förhållade förhandlingsprocessen och därmed frigivningen. Personligen önskar jag också att jag hade haft mer tid till att samtala med besättningens anhöriga.

På frågan om varför det tog så lång tid att få gisslan frigiven, svarar Claus Bech detta:

– Det var en komplicerad affär, som olyckligtvis drog ut på tiden av flera skäl. Det var bland annat interna strider mellan piraterna, otidig inblandning från Rederiforeningen och Søfartens Ledere samt den massiva mediabevakningen av saken, som medförde rekordhöga och orealistiska krav i lösensumma.

Shipcraft fortsätter att segla i samma farvatten som man gjort tidigare. Claus Bech påpekar att rederiet följer alla de regler och rekommendationer för seglats i området, som man också gjorde när *Leopard* kapades. När kidnappningen ägde rum, var det inte tillåtet att ha beväpnade vakter ombord. Men denna regel är nu ändrad, och i dag har Shipcrafts fartyg beväpnade vakter ombord.

Besättningen från *Leopard* är nu sjukskrivna och kommer, enligt Shipcrafts vd, att vara det en tid framöver.

– De kommer naturligtvis att få erbu-

dande om nödvändig psykologhjälp till att hantera de trauman, som de har dragit på sig under den långa fångenskapen.

Det har självklart utbetalats lön till besättningen under deras fångenskap liksom de – beroende på vilka avtalsvillkor de är anställda efter – har rätt till betalning för semester och fridagar. Vi hoppas att de på sikt vill komma tillbaka till sina jobb ombord på våra fartyg, säger Claus Bech.

Shipcraft har använt allt vad man tjänat under de senaste tre åren till att betala lösensumman.

– Nu kan vi rikta blicken framåt och fokusera på att utveckla verksamheten. Det skapar naturligtvis en viss osäkerhet om framtiden när man är tvungen att använda så många krafter på en sådan här olycklig sak och inte kan fokusera på verksamheten. Men vi är försiktigt optimistiska när besättningen nu har kommit hem, säger Claus Bech.

Efter avslutningen av denna gisslanaffär har antalet piratangrepp utanför Somalias kust sjunkit markant. Orsaken är framförallt den militära närvaron i området och användandet av beväpnade vakter ombord på fartygen.

För närvarande är man i Danmark i färd med att utarbeta en lag, som ställer krav till rederierna när det gäller att motstå eventuella piratangrepp och hur en gisslansituation bäst ska hanteras.

Danska myndigheter försöker nu att få piraterna ställda inför domstol. Mot den bakgrunden har kapten Eddy Lopez blivit förhörd av åklagaren från ”Avdelningen för särskild ekonomisk och internationell kriminalitet” i avsikt att ge ett signalement av de pirater och deras hantlangare som är ansvariga för kidnappningen. **C K**

► Fortsättning från sidan 19

hur procedurerna kan komma att se ut och vill gärna testa våra idéer och föreslå ett arbetssätt. Samtidigt är det viktigt att procedurerna fungerar och att de går att anpassa efter användarnas synpunkter.

Projektet Mona-Lisa har fått en stor positiv respons för satsningen på en modell för handelsflottan liknande flygtrafikledning och får nu sin efterföljare i Mona-Lisa 2.0 med ett 30-tal medverkande partners från ett tiotal länder. Projektet har en budget på totalt 24 miljoner euro och pågår till slutet av 2015. **C H**

# Siljabefäl försvarar hög fart

Två Siljafartyg gick alldeles för fort in till Stockholm. Därför döms ansvariga befäl till böter. TEXT PER TURESSON

**STOCKHOLM** JULI 2011

På morgonen den 1 juli 2011 är tre fartyg samtidigt på väg in till Stockholm. Först kommer det 294 meter långa kryssningsfartyget *Celebrity Constellation*, sedan *Silja Festival* och sist *Silja Symphony*.

För att undvika dåligt manöverutrymme när de ska lägga till, kallar lotten på *Constellation* upp de båda Siljafartygen och ber dem gå förbi. Det gör de mellan Lidingölandet och Fjäderholmarna – och överskrider då fartbegränsningen på 8 knop med bred marginal. Svallet skadar en flytbrygga.

Befälhavaren på *Festival* och lotsstyrman på *Symphony* åtalas för överträdelser. De har, enligt åklagaren, brutit mot både sjötrafikförordningen och sjölagen.

## Högre fart gav högre säkerhet

I sak erkänner befälen fartöverträdelserna.

Men de försvarar sig med sjösäkerhetsargument.

Så här säger *Festivals* befälhavare i polisförhör:

”Utrymmet var inte tillräckligt för att alla tre fartygen skulle manövrera till kaj samtidigt. Det skulle betyda att *Constellation* skulle ha legat på tvären och vi skulle fått ett än mindre område att navigera på. Det betydde i så fall att vi skulle ha behövt stoppa motorerna och lämnat oss till vinden och fartyget skulle börjat driva.”

Därför gick han med på förslaget från *Constellation*.

”Fartökningen hade jag bara gjort av en anledning: för att öka de stora båtarnas sjötrafiksäkerhet och sänka risken för farliga manövrar till ett minimum.”

## 1 500 kr i böter

De båda befälen fälls alltså, men bara för ett av brotten.

Så här resonerar Stockholms tingsrätt:

Enligt sjötrafikförordningen döms befälhavare till böter om han bryter mot föreskriven fartbegränsning.

Enligt sjölagen döms den som håller sådan hastighet att han i onödan stör omgivningen till penningböter.

Eftersom båda straffbestämmelserna i detta fall gäller fartygens hastighet ”bör ansvar för samma gärning inte dömas ut enligt båda”.

Och då blir det enligt sjölagen, eftersom den har företräde framför sjötrafikförordningen.

De bägge befälen ska betala vardera 1 500 kronor i penningböter.

## En har överklagat

*Festivals* befälhavare accepterar domen. *Symphonys* lotsstyrman har däremot överklagat, eftersom två vittnen intygar att befälhavaren informerades om händelsen och även rent fysiskt var på plats.

Med domen i hand kommer företaget som äger den skadade flytbryggan att kräva skadestånd på drygt 450 000 kronor, antingen av rederiet eller av befälen. **P T**

# Bryggan får inte överges i en kvart

En sväng i kvarten upp på bryggan duger inte som utkik. Därför döms en fiskeskeppare för vårdslöshet i sjötrafik.

TEXT PER TURESSON

**FALKENBERG** MAJ 2010

För tre år sedan låg *Jakob Hägg* utanför Falkenberg och sjömätte i ett ruttmönster som inte skulle brytas. I samma vatten gick en fiskebåt i åtta knop. Två man fanns ombord. De rensade sin fångst.

## Tvingades väja

Eftersom fiskebåten befann sig i sjömätarens färdväg ropade man upp den på radio två gånger men fick inget svar. Sedan avgav sjömätaren ljudsignal. När fartygen var bara 100 – 200 meter ifrån varandra tvingades *Jakob Hägg* att väja för att undvika kollision.

Fiskeskepparen anser inte att han gjorde något fel, eftersom han var uppe på bryggan i intervaller på mellan fem och 15 minuter.

Men den uppfattningen delar inte Göteborgs tingsrätt:

## Oaktsamhet som inte var ringa

”Även om fiskebåten höll en låg hastighet kan det inte anses tillräckligt att kontrollera bryggan ibland så sällan som var 15:e minut. Att [fiskeskepparen] enligt egen uppgift före incidenten inte lagt märke till *Jakob Hägg* får också tas till intäkt för att han brustit i utkik.”

Tingsrätten ifrågasätter inte uppgiften

från *Jakob Hägg*s överstyrman om att det var nödvändigt att väja.

Därför är fiskeskepparens oaktsamhet ”inte ringa”. Han döms att betala 50 dagsböter.

Domen har vunnit laga kraft. **P T**



## STÖD FORSKNINGEN

Ring 020-90 20 90



[www.barncancerfonden.se](http://www.barncancerfonden.se)



# Matros omkom – inget regelbrott

Schackelns bult saknade gängor och var bara säkrad med en saxsprint. Därför föll en räddningsbåt 18 meter ner i vattnet och en sjöman omkom. TEXT PER TURESSON

**KOBE** MARS 2012

I mars förra året övade man på *Anna Maersk* att med kran sjösätta en räddningsbåt. Först klev en matros över i båten och sedan överstyrman. Då brast upphängningen och båten störtade ner i vattnet. Matrosen avled omedelbart och överstyrman fick allvarliga benbrott.

Den danska haverikommissionen har nu utrett olyckan och funnit ett avgörande tekniskt fel.

Mellan kranvajern och kroken satt en lekare. Upptill var den fastsatt i vajern med en green pin shackle, med mutter och saxsprint. Nertill satt lekarens schackeldel fast i kroken. Men dess bult var inte gängad, utan bara säkrad med en 3 millimeters saxsprint. Utan att någon märkt det, hade saxsprinten gått sönder och bulten kunnat arbeta sig ut.

Den metallurgiska analysen visar inte på något materialfel. Haverikommissionen antar att påverkan från väder och vind gjort att det blivit svårare att upptäcka skador på bl a sprinten.

Utredningen pekar på två bidragande olycksorsaker:

- Lyftarrangemanget var certifierat med bara en saxsprint som säkring. Det tyder på att man inte fokuserat tillräckligt på säkerheten när det gäller vad kranen är avsedd för, och inte heller på den miljöpåverkan som den utsätts för.
- Lekaren var visserligen konstruerad av certifierade standarddelar, men inte speciellt för det ur säkerhetssynpunkt viktiga ändamålet att lyfta och fira bemannade båtar.

Enligt utredningen har man inte brutit mot några regler för underhållet. Men den pekar på att det inte krävs särskild kompetens för detta arbete. Därför rekommenderas den danska sjöfartsmyndigheten att överväga, om besättningen själv bör inspektera och underhålla denna typ av kranar.

## Räddningsbåtar tomma vid firning

Efter olyckan beslutade rederiet att alla dess fartyg ska ta bort lekaren där den inte behövs, det vill säga där kranvajern inte kan vrida sig. Vidare förbjöds besättningsmän att vara i räddningsbåtarna när de firas ner eller lyfts. I stället ska de kliva ombord från fallrepet i nersänkt läge. Slutligen överväger rederiet möjligheten att låta externa inspektörer ta hand om lyftutrustning för livräddning, trots att nuvarande ordning är godkänd.

Hela utredningen finns att läsa på nätet: [www.dmaib.com/Sider/Home.aspx](http://www.dmaib.com/Sider/Home.aspx) **P T**



## Svart pikétröja

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Finns i modellerna "Ladies" och "Unisex". Dammodellen är insvängd i midjan och liten i storlek, och finns i storlekarna S-XL.

"Unisex" är rak i modellen och ordinär i storlek, och finns i storlekarna S-XXL.

Pris: 100:- inkl. frakt.



## Svart ryggsäck

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Ryggsäcken har två fack, varav ett med innerfickor.

Pris: 75:- inkl. frakt.

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

# LNG FÖR EL FRÅN LAND

Utvecklingen mot landanslutning av el för fartyg i hamn går långsamt framåt. Nya tekniska lösningar för container- och kryssningsfartyg kan skynda på processen. TEXT AGNETA OLOFSSON

**HAMBURG JUNI 2013**

Det som hindrar att alla fartyg i hamn får sin el från kabel i land är att alla fartyg, och alla kajer, är unika. Det krävs utbyggnad till stora kostnader och anpassning i varje enskilt fall.

Standardiseringen går långsamt framåt och ännu har inte mycket hänt. Det visar en utredning i projektet Clean North Sea Shipping.

När det gäller spänningen finns dock i dag två standarder för högspänning, 11 kilovolt och 6,6 kilovolt. Frekvensen varierar mellan 50 och 60 herz, beroende på fartyg och var i världen hamnen ligger. Ett ställverk med frekvensomvandlare vid varje anslutningspunkt i hamn kan lösa det problemet.

Ännu så länge är det bara cirka 20 fartyg i USA och cirka 20 fartyg i Nordeuropa som ansluter till högspänning i hamn. Det som kan driva på utvecklingen är att redarna kan spara pengar på att använda den billigare elen i hamn, i stället för dyr

diesel. Det gäller till exempel i Sverige där elen är relativt billig och gynnad av skattesystemet.

Men först ska stora investeringar göras. Problemet är något av hönan och ägget. För att redarna ska satsa måste det finnas anläggningar i hamnarna. Och för att hamnarna ska satsa på dem krävs efterfrågan från redarna.

När det gäller containerfartyg finns en relativt enkel lösning som kan hjälpa redarna att ställa krav på hamnarna. I en 20-fots eller en 40-fots container finns hela utrustningen som behövs för att ansluta fartyget till elnätet i land.

Inga ombyggnader ombord krävs, containern placeras akterut på styrbords eller babords sida, tillsammans med de övriga containrarna. Den innehåller en kabelvinda med kabel för landanslutning och en kontrollpanel samt styr- och kommunikationsutrustning. En kabel leder till fartygets huvudkontrollpanel.

Containern kan ta emot 6,6 kilovolt från anläggningen i hamnen och, vid behov, kan

spänningen transformeras ner till 450 volt.

Effekten är 7,5 megawatt vilket är vad som bland annat erbjuds av hamnar i Kalifornien, som är de första i världen där elanslutning är obligatorisk, och där alla fartyg kan få landel.

## Flexibel container

Ett containerrederi kan välja att ha denna container ombord på fartyg som går till hamnar som erbjuder landel. När fartyget ska gå en annan rutt kan containern lastas av och överförs till ett annat fartyg.

7,5 megawatt är tillräckligt för ett containerfartyg, men ett kryssningsfartyg ställer helt andra krav. Vissa av dem drar 15 megawatt, som en mindre stad.

Dessutom kommer kryssningsfartygen till norra Europa bara under tre månader per år. Detta gör det svårt för hamnarna där att erbjuda dem landel, samtidigt som kryssningsfartygens hjälpmaskiner släpper ifrån sig stora mängder luftföroreningar.

För att kunna ge dem den efterfrågade effekten och för att få ett flexibelt system ska Hamburgs hamn testa något man kallar kraftpråmar. Ombord på speciella pråmar finns generatorer som drivs med LNG. De kan generera den effekt som stadens elnät inte har kapacitet till.

Pråmarna ansluts i hamn vid särskilda punkter. Därifrån leds elen i kabel till kryssningsfartygens anslutningspunkter. Systemet är flexibelt, eftersom pråmen kan flyttas inom hamnen till olika kajer alltefter behovet.

LNG:n levereras till pråmarna från lastbilar i land. LNG är billigare än diesel men systemet kan ändå bli dyrt. För att hamnen ska få ekonomi i det kan generatorerna leverera el till staden under vintertid. Då kan också överskottsvärmen som generatorerna alstrar komma till användning i stadens fjärrvärmenät.

Systemet löser inte det ena problemet med hjälpmaskiner i hamn: bullret. Där emot försvinner utsläppet av partiklar, vilket är anledningen till att Hamburgs hamn satsar på detta.

Utsläppet av kväveoxider,  $\text{NO}_x$ , blir avsevärt mindre vid drift med LNG jämfört med dieseldrift, dessutom blir svavelutsläppet noll. Det är framför allt av omtanke om den lokala miljön runt hamnarna som myndigheterna, som ofta äger hamnarna, intresserar sig för landanslutning av el. **A O**



Inga ombyggnader krävs ombord med containersystemet. Allt som behövs på fartygssidan för landanslutning av el finns i containern. Foto SAM Electronics.

# Världens första sjötunnel

I Norge planerar man för att bygga en tunnel för sjöfarten förbi det olycksdrabbade Stadhavet. Tunneln, som är den första i världen, ska vara tillräckligt stor för både lastfartyg och Hurtigruten. TEXT AGNETA OLOFSSON

**STADHAVET** MAJ 2013

Stadhalvön sticker ut från Norges kust mellan Ålesund och Florø och har i alla tider varit en utmaning för sjöfarten. Det fruktade Stadhavet utanför har mycket besvärliga vågförhållanden på grund av en olycklig kombination av havsströmmar och topografi. Dessutom har den meteorologiska stationen där, Kråkenes fyr, flest stormdygn i Norge, 46 till 106 om året.

– Men även styv kuling kan vara besvärligt där, säger Randi Humborstad, projektledare vid Nordfjord Vekst som driver projektet med tunnel vid Stad på uppdrag av kommuner och näringsliv i regionen.

Sedan andra världskriget har 33 personer omkommit i Stadhavet. Under samma tid har 46 olyckor, nästanolyckor och händelser inträffat. 2011 var *Molo Trader* nära att förlisa, 2003 var Hurtigruten bara 100 meter från land när ankarna till slut fick fäste.

Samtidigt är sträckan viktig för sjöfarten. Laxodlingarna ligger söder om Stad och slakterierna i norr. Alltså måste den levande laxen skeppas förbi Stadhavet. Väsentli-

der och sjögång försämrar kvalitén.

Likadant är det för fiskebåtarna, som måste transportera sin fångst förbi sträckan. Väntetider försämrar kvalitén, vilket ger ett lägre pris till fiskarna. Hurtigruten, med alla sina utländska turister, är beroende av att kunna erbjuda komfort. Många gånger måste den lägga sig och invänta bättre väder.

## Problemet upptäcktes av vikingarna

Idén med tunnel är inte ny. Redan vikingarna drog sina båtar över berget vid Stadhalvöns fäste. Under den tyska ockupationen planerade tyskarna att bygga en tunnel på det smala ställe där Stadhalvön börjar.

Tyskarna hann inte genomföra idén, men den levde vidare och från 1980-talet har ett flertal utredningar arbetat seriöst med frågan. Att helt enkelt bygga en kanal är uteslutet eftersom berget vid det smala stället är cirka 280 meter högt.

Nu finns tunneln med i Nasjonal Transportplan som norska regeringen lagt fram. 2018 ska byggandet börja. 1 miljard har regeringen anslagit, men kostnaden är beräknad till 1,6 miljarder.

– De extra pengarna måste vi finna, vi jobbar på det, säger Randi Humborstad.

Tunneln väntas bli 1 700 meter lång, 26,5 meter bred, 37 meter hög och 12 meter djup vid lågvatten. Fartyg ska inte kunna mötas, därför behövs ett trafikljussystem vilket innebär driftskostnader.

– Det får Kystverket ta, det har aldrig varit tal om bompengar, säger Randi Humborstad.

## Osäkert med övergång väg–sjö

En trafikcentral i Fedje på Västlandet ska koordinera trafiken, och enligt Randi Humborstad finns utrymme för fartyg att vänta vid bägge ändar. Det ska också finnas lokal övervakning och styrning på bägge sidor om tunneln.

Hon säger att det enligt expertisen inte är särskilt svårt att bygga tunneln.



Den gröna ruttan med tunneln sträcker sig till största delen inomskärs. Dagens gula och röda rutter är mer utsatta. Illustration A til Å Grafisk Design och Media.

– Det är känd teknologi.

Tunneln kan få betydelse för hela regionen genom att den möjliggör arbetspendling mellan kommuner i norr och i söder. Idag finns snabbgående personfärjor, men ingen linje går över Stadhavet.

Dessutom har den nuvarande arbejderpartiregeringen som ambition att föra över gods från landsväg till sjö. Det är dock val i höst i Norge, och en annan regering kan göra andra prioriteringar.

Utredningar visar att Stad-tunneln är samhällsekonomiskt lönsam. Men med i de beräkningarna finns att gods förs över från väg till sjö, och där finns ett aber.

Det finns planer på att ersätta alla färjleder längs E39, som går genom Norge, med tunnlar och broar. På så sätt skulle vägtrafiken gynnas på sjöfartens bekostnad och kalkylen för Stad-tunneln se annorlunda ut.

– Men E39 tar en sväng in i landet precis här. Vi behöver bättre kommunikationer längs kusten, säger Randi Humborstad.

Hon tillägger att effekterna på internationell turism, många väntas vilja åka genom världens första fartygstunnel, inte är medräknad i kalkylen. Den effekten kan vara betydande, anser Randi Humborstad. **A O**



Hurtigruten ska få plats i tunneln som ska vara 1 700 meter lång, 26,5 meter bred, 12 meter djup och 37 meter hög. Illustration Nordwest3d.

# VILANS BETYDELSE

Raimond Baudino var född i staden San Remo och hade flyttat till Sverige för ett bättre liv efter andra världskriget. Han glömde aldrig sitt ursprung. Så när han 1989 köpte fartyget *Saxen* var det naturligt att det nya namnet hämtades från födelsestaden. Han målade även stadens symbol på fartygets skorsten. TEXT OCH FOTO MATS ÖHMAN

**GÖTEBORG** APRIL 2007

San Remo är en turistort på den italienska rivieran. Den ser otroligt vacker ut på bilderna.

Raimond Baudino hade tidigare arbetat på SKF:s kullagerfabrik i Göteborg och lockats över till sjöfartsbranschen sedan han förälskat sig i en kvinna på Tjörn. Hans glädje för det italienska köket gjorde måltiderna ombord till extraordinära händelser, och när *Sanremo* låg i Skårhamn var det som regel många ombord när det skulle ätas. Raimond Baudino var en profil, men 2001 blev han sjuk, och det lilla rederiet slutade i konkurs.

Numera har den gamla paragrafbåten,

som byggdes för Ahlmarks rederi, ryska ägare och fortsatt trafikera hamnarna i Nordeuropa. Och för varje år ökar det nostalgiska värdet i det 72 meter långa fartyget, som uppstod på ett varv i tyska Rendsburg 1965. När *Sanremo* går upp i Göta älv och besöker hamnarna i Vänern stannar många gamla Ahlmarkare och sjömän upp och funderar över det som varit.

## Tre timmars sömn på ett dygn

Fast det går inte att blunda för dagens verklighet. När *Sanremo* för några år sedan gick med 1 197 ton sockerpellets från Rostock till Hällekis, blev det inte bra vid inloppet till Göteborg. Klockan 03.20

gick fartyget på grund efter att hamnat långt utanför farleden. Trots tre anrop från VTS-centralen hade *Sanremo* gått mot grundet med oförminskad hastighet och förstört 100 ton stål vid den brutala inbromsningen. Fartygets befälhavare nekade till att ha somnat och påstod att han misslyckats med navigeringen, då han inte såg ljuset från fyren vid Vasskärsgrund och bojen där han skulle ha påbörjat styrbordsgiren.

Sjöfartsverkets utredning visade att det elektroniska sjökortet var ur funktion, men det fanns två fungerande gps-navigatörer och AIS ombord. Det visade sig också att befälhavaren hade varit ombord i 12 månader (på egen begäran) och att han sovit i tre av de 24 timmar som föregick grundstötningen. En stor del av tiden hade han ägnat åt att försöka reparera en dator.

Rapporten slutar i två rekommendationer: Det är av yttersta vikt att vakthavande personal verkligen får vila i 10 timmar varje dygn och att det används flera navigeringsmetoder för att undvika misstag – speciellt i trånga farvatten. **M Ö**



Med sina 48 år är *Sanremo* en veteran i Svenska hamnar. Men ibland blir det dåligt med sömnen för befälhavaren.

# LNG i passagerarfartyg

Ständigt höjd standard på maskinrummen i kryssningsfartyg har manat fram innovationer bland de som tillverkar maskin- och framdrivningssystem.

ÖVERSÄTTNING BENKT LUNDGREN

**NORDEN** SEPTEMBER 2012

I motsats till de flesta andra handelsfartyg i världen i dag, där trenden går mot lägre fart, tvingar passagerarfartygens täta tidtabeller dem att finna en metod att vara energieffektiva utan att tappa fart. Även om marknaden för nybyggen saktat av jämfört med början av 00-talet, finns alljämt kryssningsfartyg som kommer att gå av stapeln under de kommande åren. Det första av Norwegian Cruise Lines fartygsklass "Breakaway" levereras 2013, och Royal Caribbean Cruise Lines sjösätter det första av sina två "Sunshine"-klass fartyg året därpå.

Även om detaljerna i Sunshine-projektet är höljda i dunkel, har Royal Caribbean bekräftat att de två fartygen kommer att utrustas med ABB Azipods, efter att de tecknat ett kontrakt på 60 miljoner US-dollar med framdrivningsjätten. ABB ska även utrusta fartygen med elsystem med kraftleverans- och fördelningssystem, trustrar samt två framdrivningssystem på 20,5 MW vardera med transformatorer och två Azipod XO framdrivningsenheter. Vidare har Wärtsilä Hamworthy av Meyer-Werft-varvet fått i uppdrag att leverera fyra hybrid-skrubbersystem till fartygen. Skrubbrarna, som ska göra det möjligt att köra fartygen i kontrollområdena, kan skifta mellan open/closed lope för maximal flexibilitet.

## Ökad infrastruktur för LNG

– Maskinrummen i kryssningsfartyg är mer kompakta än någonsin, säger Aaron Bresnahan, vice vd på Wärtsiläs specialfartygssektion. Utrustningen blir alltmer sofistikerad. Huvud- och hjälpmaskiner är naturligtvis i grunden sig lika, men automationen har ökat, och ytterligare reglerutrustning har tillkommit.

Han tror att strävandena efter energi-effektivisering kommer att fortsätta vidareutvecklingen av utrustning och medföra till exempel effektivare maskiner och varv-

talsreglerade pumpar. Han pekar på att naturgas, LNG, kommer att bli allt populärare inom världssjöfarten på grund av dess mindre utsläpp, särskilt sedan en ökad infrastruktur för LNG-bunkring kommit på plats. Emellertid har inget kryssningsrederi visat något stort intresse att installera hybridbränslemaskiner i sina fartyg – även om LNG efterfrågas inom kryssningssektorn, se nedan.

– Kravet på såväl fart som effektivitet förefaller motsägelsefulla, tillägger Aaron Bresnahan. Men de kan uppfyllas samtidigt genom justering av exempelvis skrovets form och ytbeläggning. Detta har verkligen utforskats och analyserats tillsammans med varvsindustrin.

## Nya kontrakt för Wärtsilä och MAN...

Wärtsilägruppen vann i fjol ett kontrakt till Fincantieri Cantieri Navali Italiani att utrusta två Membran bioreaktorer (MBR) till ett nybygge för P&O Cruises i Carnivalgruppen, ett kryssningsfartyg på 141 000 gt. Fartyget, som har en kapacitet att ta 3 611 passagerare, är planerat att tas i trafik i mars 2015. Det kommer att bli det största på den brittiska marknaden, och ordern innefattar även en option för utrustning till ett andra fartyg från varvet.

MAN Diesel & Turbo har ökat sin marknadsandel inom kryssningsmarknaden genom ett kontrakt till Norwegian Cruise Lines (NCL) nybyggda *Norwegian Breakaway* och *Norwegian Getaway*, varav det förstnämnda gick av stapeln tidigare i år (2013) och ska gå i trafik i Karibien under sommaren. MAN Diesel & Turbo har kontrakt på underhåll för maskineriet i 11 fartyg inom NCL. Även två av Royal Caribbeans fartyg har utrustats med MAN 14V48/60CR-maskiner.

"Var och en av dem är utrustad med MAN TCA77 turbokompressor, som genererar 16,8 MW. Denna siffra kan gå upp till cirka 67 MW, när fyra maskiner samverkar, uppger en talesperson för MAN." Fartyget

har ett dieselelektriskt system, vilket innebär att maskinerna inte är direktkopplade till en propelleraxel utan producerar el för såväl drift som passagerarutrymmen via fyra ABB-generatorer av typ AMG 1600SS14 LSE. Elektriciteten driver två ABB Azipod, som kan vridas horisontellt i 360° och därmed tillhandahålla bryggan en hög grad av flexibel manövrering."

## ...och för Rolls Royce

Rolls Royce skrev nyligen ett kontrakt med Fjord Line A/S för installation av LNG-baserade el- och framdrivningssystem i två kryssningsfartyg, som byggs vid Bergen Group Fosen-varvet i Norge. Vardera fartyg får fyra gasmaskiner, som driver ett Promas integrerat roder- och propellersystem. Hela kontraktet omfattar fyra Bergen BV12PG maskiner à 5,6 MW, 2x296 kubikmeter LNG-tankar med Acon gassystem, 2xPromas axlar inklusive roder, styrinrättning och trustrar.

De maskiner som drivs med enbart gas beräknas minska NO<sub>x</sub>-utsläppen med cirka 90 procent, medan SO<sub>x</sub>- och partikelutsläpp är försumbara. Utsläppen från Rolls Royce gasmotorer är redan inom gränsvärdena för IMO:s Tier III-regler, som träder i kraft 2016.

– De här fartygen är de första operativa LNG-drivna passagerarfartygen i internationell trafik, och vi är mycket glada att vara med i detta banbrytande projekt, säger Odd Magne Horgen, Rolls Royces säljchef för fartygsmaskiner.

– Fjord Line har en klar miljöstrategi, och genom att välja maskiner som enbart drivs med gas blir vi pionjärer i kryssningsbranschen, säger Fjord Lines vd Ingvald Fardal. Vi kommer att ha det första och största kryssningsfartyget med enbart LNG som bränsle.

Fjord Line har valt denna lösning på grund av LNG:s effektivitet och låga NO<sub>x</sub>-utsläpp. Det har provats med gott resultat av andra fartyg i tungt trafikerade hamnar.

Det första fartyget *M/S Stavangerfjord*, gick i trafik under maj månad. *M/S Bergenfjord* blir klar inom kort.

Originalartikeln var publicerad i Marine Engineers Review september 2012.

# STÅNDAKTIG SAMLING

Forna sjömannen Kerstin Skoglund, 80 år, fick under åren på haven med sig en väldigt speciell souvenir hem. Nämligen en snopp. Sedan dess har hon utökat samlingen, och de flesta får hon av barn och barnbarn.

TEXT ANNA SMEDBERG FOTO KRISTINA WIRÉN



Kerstin Skoglund skrattar gott åt sina snoppfigurer som hon samlat på sig genom åren sedan början av 1970-talet.

KALMAR SEPTEMBER 2012

Det handlar förstås om föremål som föreställer snoppar. Kerstin Skoglund skrattar när hon berättar om sin samling.

– Visst kan man samla på äggkoppar eller något annat men det finner jag inget nöje i. Det är väl roligare med snoppar. Det skrattar folk åt, säger Kerstin Skoglund.

Hon fick sin första snopp-figur när hon arbetade till sjöss som radiotelegrafist på ett lastfartyg.

– Jag fick den i present av en tjej som också jobbade på båten. Hon hade varit i land och köpt den. Jag tog med den hem och visade för mina söner och vi skrattade åt den.

Kerstins äldsta son köpte därefter en skämtpresent, en spindel med snopp, till henne och så fick hon fler presenter på temat. Samlandet tog fart.

Hon har knappast behövt tänka på att själv skaffa prylarna eftersom andra gärna skänker henne diverse snoppsaker.

– Mina barn, vänner och bekanta har haft väldigt roligt åt det här.

En födelsedag fick hon en penisformad vinkaraff fylld med rött vin. Hon har ett konstverk i tyg, föreställande en snopp, som textilkonstnären Raine Navin gjort åt henne.

De flesta snopp-prylarna får hon av barn och barnbarn, till exempel en lampa föreställande en naken pojke, vars genitalier fungerar som strömbrytare. Eller en virkad penis.

– När mitt barnbarn var på julmarknad i Stockholm sålde de garn och virkbeskrivningar till snoppar. Mitt barnbarn sa till försäljaren att han inte kunde virka men att hans farmor samlar på snoppar så han undrade om han kunde få köpa en färdigvirkad snopp till henne. Och det fick han.

## Upptäcka världshaven

Men det är inte bara utbildningar av manliga könsorgan som pryder Kerstins lägenhet i Kalmar utan också möbler och prylar som påminner om hennes liv till sjöss.

Inspirerad av uppväxten vid havet på norra Öland, där många var sjömän, och efter att ha levt tillsammans med en sjö-



Första tillskottet till samlingen var en liten djävulsfigur med eregerad penis som Kerstin Skoglund fick med sig från en hamn i Turkiet när hon var radiotelegrafist på fartyg.



En virkad snopp är en present från ett av barnbarnen.

kapten i några år, ville Kerstin upptäcka världshaven. Hon var då i 40-årsåldern.

– Min son skulle utbilda sig till sjökapten och föreslog att jag skulle utbilda mig till ”gnist”, för de verkade ha det bra.

Hon började arbeta som stewardess och städade hytter på en lyxkryssare för välbärgade amerikaner men gick iland när hon som 41-åring kom in på utbildningen för radiotelegrafister på Sjöbefälskolan i Kalmar.

– Det var hisnande roligt. Vi var ett härligt gäng som läste tillsammans. Nästan varje kväll träffades vi hemma hos mig och förhörde varandra. Det var tufft att lära sig så mycket för mig som var lite äldre, men det gick.

### **Kram av vansinnig kapten**

Kerstin mönstrade på en containerbåt som ägdes av Transatlantic och var utchartrad till italienska Merzario och mestadels gick mellan Italien och Saudiarabien men även mellan England och Holland. Hon minns åren till sjöss som roliga och tämligen odramatiska. Hon behövde aldrig sända ut nödanrop och blev aldrig sjösjuk.

– Det mest dramatiska som hände var väl när jag höll på att bli akterseglad i Turkiet. Jag var i land och när jag kom tillbaka var båten på väg att lämna hamnen tidigare än vad som var sagt. Kaptenen var vansinnig på mig, men jag rådde inte

för att de ändrat tiden. Dagen efter tog han mig i famnen, kramade om mig och jag blev förlåten. De hade mest varit oroliga för att jag var i land som ensam kvinna. På den tiden var det inte så vanligt med turister i Turkiet.

### **Tuffa kvinnor**

Nyfikenhet och äventyrlusta verkar vara en röd tråd i Kerstins liv, det håller hon med om. Resandet går tillbaka flera generationer.

– Min mormor var tuff. Som 17-åring tog hon ensam båten till USA för att söka upp sin pappa som emigrerat från Öland till USA men som glömt bort sin svenska familj.

Mormodern fick kontakt med sin far. Hon gifte sig i USA, men hon och maken, alltså Kerstins mormor och morfar, flyttade till Öland när Kerstins mor skulle födas. Kerstin pekar på ett fotografi av sin mor.

– Mamma, hon var för häftig den kvinnan. Hon var också äventyrlig. Efter att pappa gått bort flyttade hon som ensam pensionär till Mallorca.

### **Var alltid på fel plats**

Trots ett händelserikt och trivsamt jobb som radiotelegrafist tröttnade Kerstin på livet till sjöss. Hemlängtan blev för stark.

– När min syster fyllde jämnt befann jag mig på andra sidan jordklotet. Jag var alltid på fel plats när det hände roliga saker

hos släkt och vänner hemma i Sverige.

Efter fem år på världshaven gick Kerstin i land för gott och utbildade sig till sjuksköterska med specialisering inom psykiatri, där hon jobbade fram till pensionen.

### **Snoppsamlingen i tv**

Nu är hon en glad och aktiv pensionär som gillar att fiska, dansa, måla och laga mat. Det senare intresset ledde för några år sedan till en medverkan i tv4:s matlagningsprogram ”Halv åtta hos mig”. Då passade hon på att visa upp sin snoppsamling i tv.

– Därefter fick jag en snoppfigur av en familj som jag inte kände. Jag träffade dem på Öland, och de hade sett mig i tv och köpt figuren till mig. Det var roligt.

Det har blivit mer tv-medverkan för Kerstin när hon och särbon var med i realitysåpan ”Böda camping” på Kanal 5.

– Jag har inte haft långtråkigt i livet, säger Kerstin Skoglund som för övrigt hade ett 80-årskalas i fjol, då hon lagade mat till 60 gäster. **A S**

Bland andra penisamlingar kan nämnas ett penismuseum på Island: [www.phallus.is](http://www.phallus.is)

Världens kanske mest kända snoppsamlare är Cynthia Plastercaster: [www.cynthiaplastercaster.com/flash/home.html](http://www.cynthiaplastercaster.com/flash/home.html)

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



### TEGEFJÄLL

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

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



### SÄLEN

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

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



### TORREVIEJA

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

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

\*15 april-30 sep



### IDRE

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

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



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



## STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



### Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

#### Frågor om arbetslöshet?

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

**Ska du** söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-598 99 095 eller använd blanketten på sidan 39.

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

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

### Vill du komma med på sändlistan

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

### Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

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

### Sjöbefälsföreningen – O

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

#### Ombudsmän i Stockholm

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

Johanna Briding – 08-598 99 583

#### Ombudsman i Göteborg

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

#### Informationschef

Marie Halvdanson – 08-598 99 288  
**Medlemsservice & Administration**  
Rebecka Fransson – 08-598 99 095  
Agneta Häll – 08-598 99 204  
Anita Isaksson – 08-598 99 112  
Charlotte Lindberg – 08-598 99 111  
Margaretha Norling – 08-598 99 161  
Linda Palm – 08-598 99 687  
Rocio Arevalo Perez – 08-598 99 090  
Madelaine Edlund – 08-598 99 605  
Elaine Estrela Moura – 08-598 99 061  
Minde Wistedt (vik) – 08-598 99 676

#### Ekonomi

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

#### Expeditionen i Stockholm

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

#### Expeditionen i Göteborg

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

## Costa Concordias kapten skyller på sin styrman

Costa Concordias befälhavare Francesco Schettino har nu åtalats för olyckan utanför ön Giglio förra året. Åtalspunkterna är vållande till mångas död, vållande till mångas skador, övergivande av fartyg, övergivande av minderåriga och rörelsehindrade samt utebliven kommunikation med myndigheter. Rättegången startar den 9 juli. TEXT KRISTINA WALLIN

Enligt Schettinos försvar berodde olyckan på att styrmannen inte förstod befälhavarens order på italienska, och han övergav inte fartyget frivilligt utan råkade ramla ner i en livbåt. Schettino påstår även att det var Costa Crociere's chefer som förbjöd honom att larma sjöräddningen och börja utrymningen tidigare.

Staten har krävt ett skadestånd på 37 miljoner euro. Även rederiet Costa Crociere kommer att framföra skadeståndskrav under rättegången. Det har redan accepterat och betalat en miljon euro i böter till den italienska staten, för att deras anställda orsakat haveriet, och är därför inte längre misstänkt för brott, även om några av dess anställda är det.

Just nu pågår det förberedande arbetet inför bärgningen av *Costa Concordia* utanför Giglios kust. Fartyget har säkrats för att det inte ska sjunka ner i havsdjupet, och nu arbetas det på att bygga en plattform under vattnet som fartyget kan stödja sig på när det så småningom ska rätas upp. Kostnaden för hela projektet är 500 miljoner dollar, och fartyget kan eventuellt börja flyttas i september i år.

Än är det inte klart vart *Costa Concordia* ska föras för att monteras ner. Rederiet lutar mot att föra det till Turkiet, medan den italienska regeringen vill att arbetet ska utföras i Italien, helst i Toskana. **K W**

**FOTNOT** Den som vill följa arbetet med bärgningen kan göra det på [www.theparbucklingproject.com](http://www.theparbucklingproject.com) där all information finns på engelska.

## Margareta & Rickard Zedellers fond

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

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

## Sjökaptensring

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

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

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

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

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

## Sjöingenjörarring och sjökaptensring

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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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

## Propellersmycke

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

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

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



## Sen prövning

En dödsolycka med ett bogserfartyg i Skottland i december 2007 går till rättegång efter en rapport av haverikommissionen MAIB. *Flying Phantom* kapsejsade under bogsering av bulkfartyget *Red Jasmine*, och tre besättningsmän omkom. Rederiet Svitzer Marine åtalas för brister i nödmekanismen, när bogserlinan drog ner fartyget. Hamnmyndigheten åtalas för brister i säkerhetsrutinerna. En annan olycka sju år tidigare hade inte följts upp, och reglerna för bogsering vid nedsatt sikt hade tolkats alltför liberalt. (TELEGRAPH)

## Brandskyddsföreningens kurser 2013

### Fortbildningskurser

V 25	17-18	juni	Göteborg
V 35	26-27	augusti	Göteborg
V 36	2-3	september	Kalmar
V 37	9-10	september	Göteborg
V 39	23-24	september	Göteborg
V 40	30 sept-1 oktober		Göteborg
V 41	7-8	oktober	Kalmar
V 42	14-15	oktober	Helsingborg
V 43	21-22	oktober	Göteborg
V 44	28-29	oktober	Kalmar
V 45	4-5	november	Helsingborg
V 46	11-12	november	Kalmar
V 47	18-19	november	Göteborg
V 49	2-3	december	Göteborg

### Advanced Fire Fighting

V 38	16-19	september	Helsingborg
V 48	25-28	november	Helsingborg

### Fortbildning Advanced Fire Fighting

V 36	5-6	september	Helsingborg
V 41	24-25	oktober	Helsingborg

För anmälan och ytterligare information kontakta:

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

## "Rutinärende" dödade kapten

Stora brister i lastningsrutiner orsakade döden för en befälhavare i ett bogserfartyg i Brisbane i Australien december 2011. BP-tankern *British Beech* skulle lasta proviant och reservdelar, när en förrådscontainer på 98 kg, som skulle lyftas tillbaka till en pråm, lossnade från fästet och träffade befälhavaren. Den australiska transportsäkerhetsmyndigheten ATSB konstaterar att besättning- en hade nonchalerat både fästet i kranen och hur proceduren skulle utföras. Ingen ordnad kommunikation fanns mellan tankern och pråmen, utan besättningarna vinkade och skrek till varandra. Två juniorbefäl var närvarande, men ingen av dem hade det formella ansvaret för processen. Alla inblandade såg det hela som ett "vardagligt rutinärende" och hade ett bristande säkerhetstänkande, som nonchalerade farorna vid lastning och lossning av proviant. Olyckan var extra tragisk, eftersom den omkomne kaptenen varit inblandad i en liknande incident sju år tidigare, men denna hade uppenbarligen inte registrerats ordentligt. (TELEGRAPH)

## Lotsplikt bör inte uppluckras

Brittisk-holländska befälsfacket Nautilus har vänt sig till ledamöter av Europaparlamentet om reglerna för lotsfrihet (PEC). Regelverket bör inte luckras upp, varnar Nautilus, något som skulle äventyra säkerheten i europeiska hamnar och farvatten.

Redare har beklagat sig över "komplikerade, ofta irrelevanta och oproportionerliga" regler om PEC och begärt att befrielse från lotsplikt ska tillhandahållas i alla kuststater inom EU. Nautilus nationelle sekreterare Allan Graveson anser motsatsen:

– Om lotsningen brister, kan EU:s invånare betala priset med sina liv och ekonomin i hamnarna. Det kan få katastrofala effekter på den marina miljön och ekonomin i hela regionen, sa Graveson vid ett möte för parlamentariker i Bryssel. Närvaron av lots är extremt viktig i fartyg, där befälhavaren jobbar uppemot 98 timmar i veckan.

Även Don Cockrill, ordförande i det brittiska lotsförbundet, varnade för ändringar i det nuvarande regelverket. (TELEGRAPH)

### LÖSNING TILL VÅRKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 3/2013



Bland de inkomna lösningarna var tyvärr bara en korrekt:

**Karl-Göran och frk Ögren Skelleftehamn**

De har därför belönats med samtliga tre penninglotter.

Sjöbefälen gratulerar!

**AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA**

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

**ALLANDIA**

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

**A P MÖLLER-MÆRSK**

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

**AURORAKLUBBEN I STENA LINE ÖRESUND**

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

**BLIDÖSUNDSBOLAGET**

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

**BOLLING & NORLING REDERI**

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

**DESTINATION GOTLAND**

Annelie Hamberg, tel 0702-22 83 77  
e-post SBF.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 sbfk.dfds@gmail.com

**ECKERÖLINJEN**

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

**EUROVIK SHIPPING**

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

**FINNLINES**

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

**FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET**

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

**KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

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

**LULEÅ BOGSERBÅT**

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

**NMM RORO**

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

**ORNÖ SJÖTRAFIK**

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

**RESSEL**

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

**SAND & GRUS AB JEHANDER**

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

**SEA WIND**

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

**SJÖFARTSVERKETS REDERI**

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

**SJÖFARTSVERKET/LOTSAR**

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

**STENA LINE**

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

**STOCKHOLMS SJÖTRAFIK**

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

**STOCKHOLMS SKÄRGÅRD**

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

**STYRSÖBOLAGET**

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

**SVITZER SVERIGE**

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

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

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

**TRANSATLANTIC**

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

**TT-LINE**

Patrik Fridlund, Murargatan 2 B, 754 37 UPPSALA  
tel 0706-41 59 26, e-post pan.fridlund@gmail.com

**TYNNINGÖ SJÖTRAFIK**

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

**TÄRNTANK**

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

**WALLENIUS**

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

**VIKING LINE**

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

**ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK**

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

**ÖCKERÖ BÅTRAFIK**

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

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN**

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

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR**

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

**Hjälp oss  
att rädda dig.**

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



**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	—
<b>Hel pärm</b>	<b>950</b>	—

## Så här beställer du

### Privatperson

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

### Företag

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

Företag \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Avdelning \_\_\_\_\_

Gatuadress \_\_\_\_\_

Postnr \_\_\_\_\_

Ort \_\_\_\_\_

Land \_\_\_\_\_

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

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

## FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

### AKTIVT MEDLEMSKAP

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

### INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

### PASSIVT MEDLEMSKAP

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

### STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



## Sjöbefälsföreningen

Box 12100  
10223 STOCKHOLM  
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

**som:**

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

**Befälskategori:**

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

# Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

### SAMTYCKE

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

### Personuppgiftslagen, PUL

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

### VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Autogiro
- Inbetalningskort

Bank (endast vid autogiro)

Clearingnummer      Kontonummer

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnteckning

\_\_\_\_\_



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

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

### Skipskurs:

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

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

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

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

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

### Offshorekurs:

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

Om det er ønskelig kan man ved en senere anledning bygge på kurset, slik at man også får grunnleggende sikkerhetskurs for skip. Mer informasjon om dette finner man på vår hjemmeside [www.nmu.as](http://www.nmu.as)

### Om oss:

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

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

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



Norges Maritime Utdanningscenter  
– ditt sikkerhetssenter i Norge

