

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 5 SEPTEMBER 2014 ÄRGANG 3

LEDARNA

har sagt upp anslutningsöverenskommelsen

FARTYGSKATASTROFEN I SYDKOREA

Befälen ombord anklagades för mord

CAPTAIN SULEIMAN

One of 40 000 Syrian refugees in Sweden

## VALET

VAD VILL RIKSDAGSPARTIERNA MED SJÖFARTSPOLITIKEN?



# Ledarna säger upp ensidigt

SEPTEMBER

Ledarna sade den 23 juni ensidigt upp anslutningsöverenskommelsen med Sjöbefälsföreningen att upphöra den 1 januari 2016. Ledarna presenterade inget förslag till ny anslutningsöverenskommelse.

Sjöbefälsföreningen sade samtidigt upp den särskilda överenskommelsen om inbetalning av medlemsavgifter.

I ett särskilt beslut har Ledarnas styrelse givit Annika Elias (ordförande i Ledarna) och Per Hedelin (vd i Ledarna) i uppdrag att inleda förhandlingar med Sjöbefälsföreningen.

Ledarnas styrelse har angivit tre villkor för att Sjöbefälsföreningen ska kunna stanna inom Ledarna:

- att föreningen står bakom Ledarnas värderingar så som de uttrycks i de av Ledarnas kongress tagna policydokumenten;
- att Sjöbefälsföreningen på samtliga områden måste jämföras med övriga branschföreningar inom Ledarna;
- att Ledarna i fortsättningen ska äga avtalen och mandatet i förhandlingarna på branschområdet.

Den första punkten kan tyckas något förvånande, eftersom ett vägande skäl till att vi en gång i tiden valde att ansluta oss till Ledarna var att vi hade gemensamma värderingar med fokus på chefsfrågor. Förmodligen är det debatten om tariff-löner kontra individuella löner som ligger bakom detta krav. Det här är en av Ledarnas viktigaste frågor, och uppenbarligen tål man inga avsteg från sin lönepolitiska linje om individuella löner, även om detta

inte passar fullt ut i alla branscher.

Den andra punkten innebär att sjöfartsfrågorna inte längre ska hanteras i en sammanhållen enhet inom Ledarnas

befälsföreningen välkomnades som en självständig, kollektivt ansluten förening. På den tiden fanns en stor flexibilitet och en öppenhet för bland annat Sjöbefäls-

**VI HOPPAS ATT VI I DE KOMMANDE FÖRHANDLINGARNA LYCKAS HITTA EN LÖSNING SOM BÅDA PARTER KAN LEVA MED. DET SKULLE KÄNNAS TUNGT ATT EFTER 35 ÅRS GEMENSKAP BEHÖVA LÄMNA LEDARNA, SOM VI UNDER ALLA ÅR HAFT ETT MYCKET GOTT SAMARBETE MED.**

kansli på det sätt som sker idag. De olika funktionerna såsom till exempel förhandlingar, ekonomi, medlemsregister, information, sjöfartspolitik ska läggas ut på Ledarnas olika avdelningar. Det är svårt att se hur en sådan åtgärd skulle ge en effektivare verksamhet.

Den tredje punkten innebär att Sjöbefälsföreningen inte längre ska vara avtalsbärare. Ansvar för avtalet ska ytterst vila på Ledarnas styrelse, och Sjöbefälsföreningens egen konflikträtt skulle tas bort. Den självständiga ställningen och rätten att teckna egna kollektivavtal var grundläggande när Sjöbefälsföreningen träffade anslutningsöverenskommelsen med Ledarna. Vår självständighet garanterades av dåvarande ledningen i Ledarna i elva särskilda punkter.

En allmän reflektion är att Ledarna genomgått en stor förändring sedan Sjö-

föreningen att forma sin egen branschpolitik och sina egna kollektivavtal. Sjöbefälsföreningen ansågs veta bäst vad som var bra för medlemmarna (cheferna) inom sjöfarten.

Denna vidsynthet finns inte kvar. Det verkar nu som om alla ska mallas in i samma form, oavsett om det är lämpligt för medlemmarna eller inte.

Vi hoppas att vi i de kommande förhandlingarna lyckas hitta en lösning som båda parter kan leva med. Det skulle kännas tungt att efter 35 års gemenskap behöva lämna Ledarna, som vi under alla år haft ett mycket gott samarbete med. Vi måste dock med anledning av de krav som Ledarnas styrelse nu ställer på Sjöbefälsföreningen förbereda våra medlemmar på möjligheten att vi tvingas bort från Ledarna.

10



## sjöbefälen Nr 5

- 04 EU-rätt även under bekvämlighetsflagg  
Norskt rederi kan åberopa EU/EES fria rörlighet
- 05 President kriminaliserade sjöbefäl  
Kommentar till färjekatastrofen i Sydkorea
- 06 Den "rigida" arbetsrätten är en myt  
Arbetsgivare som åberopar arbetsbrist får nästan alltid rätt
- 08 Höststämning i det fackliga arbetet  
Jörgen Lorén skriver om hårda lokala förhandlingar
- 08 Befälhavaransvar och fylleri  
Referat av ett par uppmärksammade sjörättsfall
- 10 Tragedin i Syrien drabbar även sjöfarten  
Syrisk kapten flyktning i Sverige
- 12 Valfärdstjänster kan slopas i Norge  
Föreslås tas bort helt under en tvåårsperiod
- 14 Kväveoxidutsläpp borde regleras hårdare  
Katalysatormetoden SCR är en effektiv metod
- 16 Maskinbefäl i örtagård  
Gisela Palmbo är fartygsingenjör och medicinalväxtodlare
- 18 Enkät inför riksdagsvalet  
Vad vill riksdagspartierna med sjöfarten?
- 20 Sjöbefäl i Trinidad Tobago  
Brist på inhemska befäl
- 23 Drucken sjöman en vacker blomma  
Bakgrunden till ett märkligt botaniskt namn
- 24 Tidig källa om Leif Eriksson  
Munk från Bremen utförligaste källan om vikingatiden

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 3 Utgivningsdag 2 september 2014

**Ansvarig utgivare** Christer Themné  
**Redaktör** Benkt Lundgren, 08-598 99 121, 0705-31 72 96  
**Layout** Trydells Tryckeri AB  
**Adress** Box 12100, 102 23 Stockholm  
**Besöksadress** Västmannagatan 4  
**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 2014  
**Annonser** Display i Umeå AB, 090-71 15 00  
info@display-umea.se  
**Framsidesbild** Gisela Palmbo – maskinbefäl i Stena Vision och medicinalväxtodlare i Kvilla i Småland. Foto Kristina Wirén.  
**TS-kontrollerad upplaga** 8 600 ex

MEMLEM AV  
**SVERIGES  
TIDSKRIFTER**

**MANUSSTOPP 2014**  
Nr 6 – 23/9 Nr 7 – 21/10 Nr 8 – 25/11

16



20



# Besvärliga lokala avtal

Sjöbefälsföreningens styrelse sammanträdde den 11–12 juni 2014 och behandlade bland annat följande.

- **Tonnageskatt inom ett och ett halvt år?** SBF:s tf vd Christer Themnér, expert i regeringens tonnageskattutredning, rapporterade att betänkandet ska vara klart i november. Innehållet är ännu sekretessbelagt, men han avslöjade att enigheten är stor, och ett tonnageskattesystem beräknas kunna träda i kraft 1/1 2016.
- **Ändrade villkor under fredsplikt.** Destination Gotland har ändrat anställningsvillkoren för befälhavare, tekniska chefer och intendent, trots att dessa inte omfattas av färjeavtalet.
- **Arbetsbrist i Stena Line.** Ett antal intendenturbefäl i Stena Line har blivit övertaliga, även om SBF-klubben i förhandlingar räddat jobben för ett 15-tal. Driftbefälen får en utökad arbetstid och lönekompensation för detta.
- **Topsningsresultats användande.** Topsningsmetoden vid

drogtestning inom Stena Line är ackrediterad, men SBF ska avtala om begränsningar i hur resultaten får användas.

- **Avtalstvist i Utö.** Rederi AB Utö anser sig ha övertagit ett avtal på lägre nivå. SB återkommer i nästa nummer med en utförligare text om ärendet.
- **Elektroniskt kongressval.** Kansliet har kommit långt i att hitta en metod att låta medlemmarna välja kongressombud elektroniskt. Den stora fördelen med metoden är att röstsammanräkningen går betydligt snabbare.

Christer Lindvall deltog som gäst på detta sammanträde. Han mottog Patriotiska sällskapets Emmery-medalj i första storleken för långvarigt och uppskattat arbete för svenskt sjöbefäl, svensk sjöfart samt internationell sjösäkerhet.



## EU-rätten tillämplig i Panamaflagg

Under sommaren kom ett uppmärksammat utslag i EU-domstolen om en långdragen facklig strid mot det norska rederiet Fonnship och deras Panamaflaggade fartyg *Sava Star*.

Efter blockader från både Transport och Seko tecknade Fonnship ITF-avtal för besättningen, fyra polska befäl och två ryska matroser. Men rederiet har fortsatt hävda att stridsåtgärderna var olagliga, eftersom de strider mot EU:s fria rörlighet. Denna gäller genom EES-avtalet även i Norge. De har därför anmält ärendet till Arbetsdomstolen (AD), som 2012 beslöt inhämta ett förhandsavgörande från EU-domstolen om EU-rätten över huvud taget är tillämplig på ett Panamaflaggat fartyg.

I somras kom EU-domstolens beslut, som kort konstaterar att ett företag som är etablerat inom EES-området kan åberopa den fria rörligheten. Domstolen har dock inte tagit ställning till stridsåtgärderna eller det avtal de ledde fram till, utan frågan förs nu tillbaka till AD.

### Rättigheter utan skyldigheter

Dan Holke, chefsjurist vid LO-TCO Rättsskydd, uttalade sig efter domstolsbeslutet till nättidningen arbetet.se:

– Företaget har valt att flagga båten i Panama för att dra nytta av landets dåliga arbetsrättsregler och skattevillkor och slippa undan EU:s lagstiftning. Ändå har man tydligt kvar möjligheten att åberopa den fria rörligheten. Det är märkligt att man kan ha kvar alla rättigheter utan skyldigheter.

Men den enda formella innebörden av domstolsbeslutet är alltså att AD måste beakta den fria rörligheten inom EU/EES. Detta behöver inte alls betyda att domstolen finner stridsåtgärderna olagliga. Det ska noteras att den beryktade Lavaldomen

från 2008 inte innebar att EU-domstolen ogiltigförklarade Byggnads blockad bara för att den stred mot den fria rörligheten.

”Felet” var att Byggnads avtal ansågs alltför komplicerat och att det var för oklart vilken minimilön företaget skulle betala. Jämfört med detta är ITF-avtalen tämligen enkla med klara lönetariffer.

Fonnships advokat jublar dock över domen i Sjöfartstidningens nyhetsbrev och anser den ”mycket väsentlig för den internationella sjöfarten”. Men som sagt, varken AD eller EU-domstolen har ännu behandlat sakfrågan, det träffade ITF-avtalet. **BL**

## Christer Themnér tillförordnad vd

Sjöbefälsföreningens verkställande direktör Martin Lindeblad lämnade sitt uppdrag i början av sommaren. Förra vd:n Christer Themnér fungerar som tillförordnad vd.

## Nordiskt styre i IFSMA

Vid generalförsamlingen för International Federation of Shipmasters' Associations (Ifsma) i Sandefjord avgick Christer Lindvall som president efter 16 år. Han efterträddes av Hans Sande, Norge. Bland de sju vicepresidenterna kan nämnas Jörgen Lorén, Sverige, och Fritz Ganzhorn, Danmark.

# ”Reglerna måste gälla även i nationell färjetrafik”

Den svåra färjekatastrofen i Sydkorea i april, då cirka 300 människor omkom, huvudsakligen ungdomar, måste bidra till att all färjetrafik, nationell som internationell, omfattas av samma regelverk. Det är huvudfrågan, anser Christer Lindvall, f d seniorrådgivare i SBF och mångårig internationell auktoritet i sjösäkerhetsfrågor. TEXT BENKT LUNDGREN

**SYDKOREA** APRIL 2014

Debatten efter katastrofen måste delas upp i två åtskilda frågor, anser Christer Lindvall när SB ringer upp honom. Den ena är vad som orsakade haveriet, den andra hur räddningsarbetet hanterades när olyckan var ett faktum.

– Att på en gång kalla ansvariga befäl för ”mördare”, innan man ens börjat utreda olyckan är oacceptabelt, anser Lindvall.

Lindvall syftar på att Sydkoreas president Park Geun-Hye på ett tidigt stadium fördömde besättningen och sa att deras agerande ”var att likställa med mord”. En dryg vecka senare avgick premiärminister Chung Hong-Won på grund av regeringens hantering.

– Faktum är att färjan *Sewol* var ombyggd, så att stabiliteten hade ändrats, påpekar Lindvall. Det måste utredas om detta bidrog till haveriet.

– En helt annan sak är när olyckan väl har skett. Då hävdas det att befälet på ett tidigt stadium lämnat färjan och uppmanat passagerarna att stanna kvar i hytterna. Är detta sant är det givetvis djupt olyckligt.

– Men detta var den 100:e färjeolyckan i nationell fart. Det är huvudfrågan. Reglerna för färjetrafik i olika länder skiljer sig

helt vad gäller krav på konstruktion, utbildning och kontroller. De omfattas varken av Solas-, Marpol- eller STCW-konventionerna. Detta måste ändras. Om du åker med i en färja mellan Helsingborg och Helsingör, så gäller helt andra regler än om du åker mellan två öar i Filippinerna eller Indonesien. Men samma ▶



Sjömanskyrkan Stockholm

## Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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

Besöksadress: Södra Hamnvägen 15  
 Telefon: 08-556 943 30  
 Mobil: 070-461 94 80  
 E-post: [info@sjomanskyrkan.com](mailto:info@sjomanskyrkan.com)  
 Hemsida: [www.sjomanskyrkan.com](http://www.sjomanskyrkan.com)



**SCANCOOL**  
SCANDINAVIAN COOLER

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

Oxelgrenvägen 34, S-152 42 SÖDERTÄLJE, Sverige • Tel: 08-550 858 80  
 Fax: 08-550 809 71 • E-mail: [info@scancool.se](mailto:info@scancool.se) • [www.scancool.se](http://www.scancool.se)



Scandinavian Cooler  
is since 2013 a part of  
Boas Industriservice AB

# Facket maktlöst vid arbetsbrist

När Svenskt näringsliv kritiserar den ”rigida” arbetsrätten glömmer man – medvetet förstås – att arbetsgivaren ändå är tämligen allsmäktig när det gäller uppsägning på grund av arbetsbrist. Det enda facket kan göra i den situationen är att se till att turordningen följs – arbetsgivarens bedömning att det föreligger arbetsbrist kan inte angripas. TEXT STIG GUSTAFSSON

Vid uppsägning på grund av arbetsbrist måste arbetsgivaren först försöka omplacera arbetstagaren. Bestämmelsen om detta finns i 7 § Lagen om anställningsskydd:

En uppsägning är inte sakligt grundad om det är skäligt att kräva att arbetsgivaren bereder arbetstagaren annat arbete hos sig.

Arbetsdomstolen (AD) har ofta något sådant fall uppe för bedömning. Inte sällan gäller tvisten hur genomgripande förändringar av verksamheten som skäligen kan krävas av arbetsgivaren för att omplaceringsskyldigheten ska anses fullgjord. I ett fall gällde tvisten frågan om ett företag underlåtit att fullgöra sin omplaceringsskyldighet och om uppsägningarna av två arbetstagare av det skälet inte hade saklig grund.

## Kan omorganisation krävas?

Fackförbundet hävdade att det hade varit möjligt att ha kvar de två arbetstagarna

► säkerhetskrav måste gälla för all passagerartrafik, oavsett om den är nationell eller internationell, fastslår Christer Lindvall.

Befälhavarorganisationen Ifsma antog vid sin generalförsamling i Sandefjord en resolution i frågan. Där uttrycktes djupt beklagande över de många dödsoffren, samtidigt som världens regeringar uppmanades att avhålla sig från att på lösa grunder uttala grova anklagelser mot sjöbefäl. **BL**

om företagets verksamhet omorganiserats och arbetsrotation införts. De skulle efter skälig inlärningsstid ha haft tillräckliga kvalifikationer för att utföra det arbete som då hade kunnat tillskapas.

Företaget å sin sida gjorde gällande att det hade fullgjort sin omplaceringsskyldighet och att det inte kunde krävas att man skulle organisera om verksamheten genom arbetsrotation. Dessutom hävdade företaget att de två arbetstagarna även efter en sådan omorganisation inte skulle ha haft tillräckliga kvalifikationer för de nya arbetsuppgifterna.

Den rättsliga utgångspunkten när det gäller omplaceringsskyldigheten återfinns som redan framhållits i 7 § Las. Enligt fast praxis i AD ska arbetsgivaren göra en noggrann utredning av omplaceringsfrågan och ta tillvara de möjligheter till omplacering som kan finnas innan uppsägning sker.

## Arbetsgivarens bedömning står fast

AD har i flera rättsfall framhållit att omplaceringsskyldigheten i första hand är tillämplig när det någonstans inom verksamheten finns lediga arbeten att erbjuda de som uppsagts på grund av arbetsbrist. Om sådana lediga arbeten inte finns tillgängliga kan det krävas att arbetsgivaren ändå vidtar särskilda åtgärder för att arbetstagare ska kunna beredas fortsatt anställning.

En förutsättning är dock givetvis att detta inte medför att andra arbetstagare friställs. Dessutom krävs att de arbetstagare som inte längre kan sysselsättas i

sina gamla jobb har förutsättningar att sköta det nya arbetet.

AD har i flera rättsfall slagit fast att domstolen i princip inte kan överpröva de bedömningar som har gjorts av arbetsgivaren. AD anser sig inte heller i princip ha någon rättslig möjlighet att i arbetsbristfall ifrågasätta de beslut eller de bedömningar som arbetsgivaren gjort i enskilda fall. Men samtidigt har AD sagt att arbetsgivaren inte får ta för lätt på uppsägningsfrågan utan verkligen göra en noggrann och seriös bedömning av hur övertalighetsproblemet på arbetsplatsen ska lösas.

I det nu aktuella fallet ansåg AD att det inte fanns anledning att ifrågasätta arbetsgivarens uppgifter. Med hänsyn till att det också var en liten arbetsplats med bara ett 10-tal anställda var det enligt AD:s mening tydligt att det inte behövdes några mera ingående undersökningar för att få klarhet i frågan om vilka alternativ som förelåg. AD fann mot denna bakgrund att företaget inte hade åsidosatt sin omplaceringsskyldighet och konstaterade att uppsägningarna varit sakligt grundade.

## Tre undantag på 20 år

Detta rättsfall visar liksom flera andra att det är väldigt lite facket och den enskilde arbetstagaren kan göra när arbetsgivaren hävdar arbetsbrist som skäl för en uppsägning. I en doktorsavhandling om turordning vid uppsägningar som för några år sedan publicerades framgår att facket lyckats slå hål på fingerad arbetsbrist i bara tre av de 19 fall som varit uppe i AD under en 20-års period. **SG**

## Verksamhetsberättelsen 2013

SBF:s verksamhetsberättelse för 2013 i digital version kan beställas från kansliet. Ring 08-598 99 085 eller skriv till sbf@ledarna.se

# Captain Suleiman one of 40 000 destinies

Captain Tarik Suleiman sits in a cottage in the asylum accommodation Björkgården in Tvååker and waits to regain a normal life. He is one of 40 000 Syrians, who have fled to Sweden during the civil war.

A bed and a few personal belongings. Unknown human beings of different nationalities to cooperate with in a small area. An everlasting longing for the family and the homeland far away.

The life in an asylum accommodation in a way reminds of the life on board. Yet it is different like night and day.

Tarik Suleiman was once a captain with a good income and good living conditions. His wife Yasemine waited for him at home in the house in Syria, and their children crowded with daddy in the double bed to be able to come as close as possible.

Life was comfortable and safe, but not free. From 1971 Syria has been ruled by the dictator Hafez al-Assad and after him the son Bashar, with an increasing corruption and control over the citizens.

– There was a fear to talk about politics. Not even if we just were two on the bridge at night we dared to talk about the regime, says Tarik.

## Driven to death by informer

A member of a crew heard what his master said about the situation in the country, and when the ship anchored in a Syrian port the police came on board and arrested the master. When he had been in custody for a month the master succeeded to bribe himself out, but his physical and mental health was seriously wounded after the captivity and the beatings. He was dead three months later.

Everywhere there was a fear to be monitored.

– To sit and chat with a friend in a restaurant or a café could for example be dangerous if you talked about wrong things. Someone at the next table could report the conversation to the secret service. No normal, legal rights as the right to defend yourself or to talk to a lawyer were valid in such a situation, says Tarik.

– There are many cases, when people have been beaten and tortured. Every visit in a port implied controls, where you didn't know if you would be approved. If

you had listened to the “wrong” TV-news or liked the wrong updating on Facebook, this could be enough for an arrest.

The Arab Spring started in Syria in 2011. Some of the demonstrators demanded democracy, others wanted to change socialism to Islamic Law. The protest actions were at first peaceful, but the government soldiers started to use sharp ammunition, and soon the civil war was a fact.

– I thought that this would go on for two, three months. Not three years. Or 30... It will take time to rebuild our country, says Tarik.

He grew up in a seafarer family on the Syrian coast of the Mediterranean. Here is the seaport Latakia, as a doorway to the world.

## Wide sea experience

After more than 15 years as a captain Tarik has a very long record. He has worked for big shipping companies and under different flags, both national and flags of convenience (which is most common if the shipping company is Syrian).

Many years ago Tarik was hurt in Helsingborg in an accident on board, and he had to stay in a hospital in Sweden for a month.

In the middle of the 2000s the conditions deteriorated. The doors were closed to Syrians who were disloyal to the government. It was no longer possible to search for a job unofficially. People with no experience from the merchant fleet were employed, often not even English speaking, both at sea and as administrators and as port managers.

– And Syrian seamen have always worked under tough conditions, often inhuman. No insurances, no trade union, no pension. Seamen are totally in the hands of unlicensed brokers, and the contracts are not approved in court.

When the civil war started the situation became much worse. As a Syrian it was suddenly difficult for him to get a con-

tract abroad and even a visa.

– We were seen as security risks. So it was for me, a conscientious human being, who at first always have thought of the security for my crew, my ship and my cargo and never made any mistakes, says Tarik and looks down at the table.

## Children might be kidnapped

Furthermore Tarik had a constant fear for what could happen his wife and children, while he was out at sea. Even if the hostilities in Syria had not reached the seaports, where the governmental authority is strong, kidnappings are common.

– When you send your children to school, you don't know if they will come home again. I feared for my neighbours, who are Alawites and loyal to the government. Always fear.

He tells how he installed surveillance cameras both on the balcony and at the entrance door.

Therefore he rented a house in Egypt, where his wife and children were accommodated, while he started to work on short contracts in the region. This winter Tarik scraped together money and took contact with refugee smugglers to be able to get to Europe.

Sweden gives permanent residence permits to those who have fled from the civil war and a possibility to reunite with the family. This together with the earlier acquaintance with Sweden were the reasons why he fled here.

Tarik arrived a bleak February day, and after just a month he got his residence permit. Now he waits that Yasemine and the four children will come after.

Tarik still lives in the asylum accommodation outside Varberg. It is hard to get a dwelling and work without contacts. Now the first and main goal is to reunite with the family and after that get a work.

Life has been on a low heat too long now. Captain Suleiman wants to come out again.

The names in the text are fictitious. The interviewed person is afraid of what might happen the relatives in Syria if he speaks openly.

This is a translation of the article  
on the pages 10–11.

# FÅ POSITIVA NYHETER

KATTEGATT AUGUSTI 2014

Nu är sommaren slut på riktigt. Under föregående vecka var jag i Estland med Sjömanshusstiftelsen och reste med färja mellan Stockholm och Tallinn. Vädret var inte det bästa tänkbara, och tyvärr får man känslan av att hösten anländer tidigt i år. Inte bara vädret är höstligt, även kring mitt fackliga värv finner sig höstkänslor, där regnmolnen drar in med full kraft. Vi har under sommaren kunnat läsa i informationsbrev, att Ledarna sagt upp Sjöbefälsföreningens anslutningsöverenskommelse, att Tallink Silja förbereder tonnageflyttningar samt de förhandlingar som förts mellan SBF och Stena Line Scandinavia AB och givetvis diskussionerna om svaveldirektivet som förts i sjöfartsmedia över tid.

Det är många anställda i rederier som seglar i vårt närområde, som känner stor oro, vilket jag förstår eftersom väldigt få nyheter är positiva. Vi som arbetar fackligt inom SBF försöker att på bästa sätt skapa förutsättningar för en framtid inom sjöfarten för våra medlemmar. De förhandlingar som förts i Stena Line har handlat i hög grad om hur vi kan skapa en förutsättning för just detta, att det finns en anställningsbarhet även med tuffare villkor inför framtiden. Givetvis finns en risk när man rationaliserar hårt i en organisation, och

just nu har vi nått den absoluta botten när det gäller organisationen ombord för intendenturbefäl. Där är jag övertygad om att vi måste reglera så att vi får en bättre balans, eftersom vi alla känner att reduktionen av antal tjänster blivit allt för snäv, vilket kommer innebära synnerligen dålig psykosocial arbetsmiljö samt sämre ser vice gentemot kund. Föreningen kommer att tillsammans med företaget utvärdera hur organisationsförändringarna fungerat efter en inkörningsperiod, för att på så vis få till en optimal organisation.

## Bra relationer underlättar lösningar

När det gäller de förhandlingar som förvarit gällande byte av avlösningssystem, kan vi i föreningen konstatera att avtalen inom de svenskflaggade färderna harmoniserats med få undantag. Givetvis finns skillnader, men nu liknar de allt mer varandra vilket en gång i tiden var idén med s k färjeavtal. I Stena Line har föreningen också drivit på anställningsbarheten, där Stenakoncernen nu erbjuder övertaliga att börja tjänstgöra inom koncernens roro- och ropax-fartyg, som är flaggade i det danska internationella registret. För föreningen är det viktigt att driva denna fråga, för det innebär att de anställda inom koncernen kommer att kunna få fler alternativ för en framtid och karriär i sjöfartsklustret. Tyvärr måste konstateras

att detta låter sig inte göras över en dag. Många frågeställningar kommer oss tillhanda som ingen tänkt på, och de som får erbjudandet måste givetvis planera för andra förutsättningar vad gäller avlösningssystem och lönesättning som kan bli nog så besvärande för den enskildes sociala liv. Trots detta är jag övertygad om att med en bra relation mellan arbetstagarorganisation och företag, så kommer de negationer som uppstår att lösa sig över tid, och vi kommer att få en större möjlighet för svenskt befäl att få anställning med bra villkor gällande löner, avlösningssystem och arbetsmiljö.

Till sist när det gäller anslutningsöverenskommelsen med Ledarna, så är detta i sig oroligt, men föreningens viktigaste uppgift är att värna medlemmarnas intressen gällande löne- och yrkesrelaterade frågor, och vilka är bättre på detta än vi, när det gäller den komplexa bransch vi arbetar i? Som jag ser det är det Sjöbefälsföreningen som har kunskapen gällande dessa spörsmål, och vår främsta utmaning är att värna och vidmakthålla kunskapsbasen inom föreningen. Det gör vi bäst genom att äga frågeställningen själva.

Med önskan om förliga vindar

JÖRGEN LORÉN  
1: E VICE ORDFÖRANDE  
SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN

# Befälhavares ansvar måste klart uttalas

När befälhavaren kom upp på bryggan övertog han inte automatiskt ansvaret. Därför fastställs domen mot lotsstyrmannen för brott mot hastighetsbestämmelserna.

TEXT PER TURESSON

STOCKHOLM FEBRUARI 2014

För snart tre år sedan var tre fartyg samtidigt på väg in till Stockholm. Först kom kryssningsfartyget *Celebrity Constellation*, sedan *Silja Festival* och sist *Silja Symphony*.

För att få bättre manöverutrymme i hamn bad lotsen på *Constellation* de båda Siljafartygen att gå förbi. Det gjorde de och översked då med råge fartbe-

gränsningen på 8 knop. Svallet skadade en flytbrygga.

Därför dömdes befälhavaren på *Festival* och lotsstyrmannen på *Symphony* för brott mot sjölagen till vardera 1 500 kronor i penningböter. Domen beskrevs i Sjöbefälen nr 4/2013.

Båda erkände fartöverträdelsen. Trots det överklagade lotsstyrmannen tingsrättens dom. Hans försvar: Befälhavaren hade kommit upp på bryggan och där-



med tagit över ansvaret. Själv framförde han då bara fartyget under befälhavarens ledning.

Men han får inget gehör i hovrätten, som säger att ”vakthavande befäl ska ansvara för fartygets säkra framförande, oberoende av befälhavarens närvaro på bryggan, ända till dess befälhavaren uttryckligen meddelar att han har övertagit detta ansvar och detta är ömsesidigt uppfattat”.

### Hade inte kontaktat befälhavaren

När befälhavaren kom upp på bryggan hade lotsstyrmannen dessutom, utan att kontakta honom, redan kommit överens med lotsen på *Constellation* om att *Symphony* skulle gå förbi. Att befälhavaren gav utkiken order att gå ner och förbereda förtöjning innebar heller inte, enligt hovrätten, att han tagit över ansvaret.

Alltså fastställs tingsrättsdomen mot lotsstyrmannen. Domen har vunnit laga kraft. **P T**

# Full på bryggan – grovt brott?

Sjöfylleri bedöms olika strängt av olika åklagare. Det visar ett aktuellt fall med ännu ett bekvämlighetsflaggat fartyg med ännu en berusad rysk kapten i Öresund. TEXT PER TURESSON

**ÖRESUND** APRIL 2014/NOV 2013

Torrlastaren *San Remo*, registrerad på St Vincent & the Grenadines, gick den 5 april på läften från Falkenberg till Swinoujscie och var på kvällen i trafikseparationen i norra Öresund. Där missade kaptenen, som hade vakten, en styrbordsgir och fortsatte i stället snett emot nordgående trafik – just där Öresund och separationen är som smalast och trafiken som allra tätast.

Sound VTS såg vad som hände och kallade upprepade gånger upp *San Remo* men fick inget svar.

Befälhavaren på HH-färjan *Mercandia IV*, som just lämnat Helsingborg, såg samma sak och gick upp akter om *San Remo* och försökte med tyfonsignaler påkalla uppmärksamhet.

*San Remos* stäv pekade då rakt mot Oceanhamnens södra pirnock. Men i sista minuten, bara mellan 90 och 150 meter från piren, ändrade *San Remo* kurs och fortsatte söderut.

### Åklagaren mildrade rubriceringen

Kustbevakningen gick snabbt ut med sin RIB-båt, bordade fartyget och beordrade ankring utanför Råå. Kaptenen fördes iland. Alkoholprov visade att han hade 0,58 promille.

Från början bedömde Kustbevakningen hans framfart som grov vårdslöshet i sjötrafik men fick inget gehör hos jouråklagare Marcus Bergdahl, som valde att bara ge kaptenen ett straff-föreläggande på 80 dagsböter för sjöfylleri av normalgraden.

– Den bedömningen gjorde jag utifrån Kustbevakningens före-

Fortsättning på sidan 13 ➤

## Workshop Foreman/ Senior Service Engineer

MAN Diesel & Turbo in Sweden is expanding and we are looking for a new member for our team of excellence at PrimeServ Gothenburg, Sweden.

### Job Responsibilities

- Be a key member in the service team in the workshop and onboard the vessels
- Plan, coordinate and lead the daily service and workshop activities in close cooperation with our Service Manager
- Administrate service orders, projects and service reports
- Provide technical support to our customers as well as within the internal organization
- Travel may be required to various unanticipated locations on short notice

Please send your application in English to:  
Primeserv-se@mandieselturbo.com  
Deadline: 2014-09-30

For more information: Service Manager  
Sami Syrjänen Direct +46 (0)31-7755272  
mail: sami.syrjaenen@man.eu

### Qualifications

- > 5 years experience from the marine industry including trouble-shooting, overhauling, maintenance and repair of marine diesel engines, gensets and turbochargers
- Customer focus
- Leadership experience
- Fluent in English

### Personal Qualities

We believe you are an energetic, structured person with leadership skills who possess the ability to network, solve problems and work independently. The position will require good communication skills both verbally and in written. Your working environment is international and English is the official language within MAN Diesel & Turbo

MAN Diesel & Turbo is the world's leading provider of large-bore diesel engines and turbomachinery for marine and stationary applications. It designs two-stroke and four-stroke engines, gas and steam turbines as well as compressors. The product range is rounded off by turbochargers, propellers, gas engines and chemical reactors. The company employs around 15,000 staff at more than 100 international sites.

**MAN | PrimeServ**  
Sweden

Importgatan 15F • 422 46 Hisings Backa  
www.mandieselturbo.com/sweden



# Kapten Suleiman ett av 40 000 öden

I en stuga på asylboendet Björkgården i Tvååker sitter sjökapten Tarik Suleiman och väntar på att återuppta ett normalt liv. Han är en av de 40 000 syrier som har sökt sin tillflykt till Sverige undan inbördeskriget.

TEXT OCH FOTO KARIN HYLANDER



Från kuststad till kuststad. Tarik tycker om miljön i Varbergs lilla men livfulla hamn. Som befälhavare har han sett andra svenska hamnstäder: Gävle, Göteborg, Falkenberg och Helsingborg.

SYRIEN/TVÅÅKER JUNI 2014

En slaf och några få personliga tillhörigheter. Obekanta människor av allsköns nationaliteter som ska samspela på liten yta. En ständig längtan till familjen och hemlandet långt borta.

På sätt och vis påminner livet på en flyktingförläggning om det ombord. Ändå är det som dag och natt.

En gång var Tarik Suleiman befälhavare med goda inkomster och livsbetingelser. Hemma i huset i Syrien fanns hustrun Yasemine och barnen, som efter varje långresa trängdes med pappa i dubbelsängen för att få ligga nära. Umgänge med släkten, en tur med bilen till stranden eller glasskiosken med ungarna, restaurangbesök och lite småfix i huset. Sedan en ny båt och en ny resa.

Livet var bekvämt och tryggt, om än inte fritt. Sedan 1971 har Syrien letts av först diktatorn Hafez al-Assad och sedan sonen Bashar med en tilltagande korrup­tion och kontroll av medborgarna.

– Det fanns en rädsla för att tala politik. Inte ens om vi bara var två, på bryggan om natten, vågade vi tala om regimen, säger Tarik.

## Drevs i döden av angivare

Precis det – att vara avlyssnad på bryggan – råkade en vän och kollega till Tarik ut för. En besättningsman hörde vad hans kapten sa om situationen i landet och när fartyget la till i den syriska hamnen kom polis ombord och tog kaptenen med sig. Efter att ha varit frihetsberövad en månad lyckades denne befälhavare muta sig ut men hans fysiska och psykiska hälsa hade inte klarat misshandeln och fångenskapen. Tre månader senare var han död.

Rädslan för att vara övervakad fanns överallt.

– Att till exempel sitta och småprata med en vän på en restaurang eller ett café kunde vara farligt om man talade om fel saker. Någon vid bordet bredvid



En svensk björkdunge. Tarik Suleiman har gjort många resor under sitt liv. Den mest genomgripande är den som har fört honom till asylboendet Björkgården utanför Varberg.

kunde rapportera samtalet till underrätts-tjänsten, som sedan kunde komma hem till en och göra en husrannsakan. Inga normala, juridiska rättigheter som rätten att försvara sig eller tala med en advokat gällde i det läget, säger Tarik.

– Det finns många fall där människor har gått ett okänt öde till mötes med miss-handel och tortyr. Varje hamnbesök inne-bar kontroller, där man inte visste om man skulle passera. En sådan sak som att ha lyssnat på ”fel” tv-nyheter eller att ha gillat ”fel” uppdateringar på facebook kan räcka för ett gripande.

Den arabiska våren nådde Syrien 2011. En del av demonstranterna ställde krav på demokrati, andra ville byta socialismen mot islamistisk lag. Protestaktionerna var till en början fredliga men regeringssoldaterna tog till skarp ammunition och snart var inbördeskriget ett faktum.

– Jag trodde att det skulle vara ett par-tre månader. Inte tre år. Eller 30... Det kommer att ta lång tid att bygga upp vårt land, säger Tarik.

Han växte upp i en sjöfararfamilj på Syriens medelhavskust. Här ligger hamn-staden Lattika, som en port mot världen.

Tariks far dog tidigt men storebror Halim såg till att småsyskonen fick utbildning. Halim hade själv tagit sig igenom ”Arab Academy for Science and Technology and Maritime Transport” i Alexandria – den vanliga vägen till sjöbefälsyrket för syrier – och börjat jobba när han erbjöd sig att stötta Tarik med samma utbildning efter några år som jungman och matros. Tarik var inte sen att tacka ja.

### Bred sjöfarenhet

Efter mer än 15 år som kapten är Tariks meritlista lång som en resa från Stilla

havet till Östersjön. Båda vattnen har han befarit, liksom Biscaya och Svarta havet, Adenviken, Kinesiska sjön, Medelhavet och Panamakanalen.

Ibland har han gått på regionala trader men även fört befäl över bulkfartyg på över 50 000 dödviktston i oceanfart. Han har arbetat för stora rederier och under skiftande flagg, både nationella och bekvämlighetsflagg (vilket är det vanligaste om rederiet är syriskt), med indoneser, filippinier, ukrainare, rumäner, egyptier och syrier i manskapet. Han har gått med timmer, containerlast, styckegods och spannmål på hamnar som Antwerpen, Lima, Murmansk, Vancouver, Seattle och Jakarta.

Och till Göteborg, Falkenberg, Gävle och Helsingborg. I den sistnämnda hamnen var Tarik för många år sedan med om en olycka ombord, som ledde till en månads-lång sjukhusvistelse i Sverige.

### Krävdes ofta mutor

Under 1990-talet och 2000-talets första år var det lätt att få arbete för lägre befäl. Visserligen kunde det ta tid att få papperen i ordning om man inte betalade under bordet, men Tariks karriär gick stadigt uppåt.

I mitten av 00-talet, när Tarik hade fått sitt DPA, blev villkoren sämre. Dörrarna stängdes för syrier som inte var regeringstrogna. Det gick inte längre att söka jobb på inofficiell väg. Istället för kvalificerat folk anställdes människor utan erfarenhet från handelsflottan, ofta inte ens engelsk-talande, både till sjöss och som administratörer och hamnchefer.

– Och syriska sjömän har alltid haft tuffa villkor, ofta omänskliga. Inga försäkringar, inga fackförbund, ingen pension. Folk är helt utlämnade till olicensierade mäk-

lare, och kontrakten håller inte i domstol.

När inbördeskriget bröt ut blev situationen efter värre. Som syrier hade han plötsligt svårt att få kontrakt utomlands och även visum för att kunna resa och mönstra på.

– Vi började ses som säkerhetsrisker. Även sådana som jag, en samvetsgrann människa som alltid har satt säkerheten för min besättning, mitt fartyg och min last i första rummet och aldrig begått något misstag, säger Tarik och tittar ner i bordet.

Dessutom bar Tarik på en ständig oro för vad som skulle kunna hända frun och barnen medan han var ute. Även om stridigheterna i Syrien inte nått hamn-städerna, där regeringsmakten är stark, är det vanligt med kidnappningar.

– När man skickar sina barn till skolan vet man inte om de kommer hem igen. Jag kände en rädsla för mina grannar, som är regeringstrogna alawiter. Rädsla om natten. Rädsla jämt och ständigt, säger Tarik och berättar hur han monterade upp övervakningskameror både på balkongen och vid entrédörren.

Han hyrde därför ett hus i Egypten, där frun och barnen inkvarterades medan Tarik började gå på kortare kontrakt i regionen. I vintras blev det tydligt att det inte var en hållbar lösning. Tarik skrapade ihop pengar och tog kontakt med flykting-smugglare för att kunna ta sig till Europa.

Det var den tidigare bekantskapen med Sverige, som avgjorde vart flykten skulle gå. Den, tillsammans med det faktum som gör att så många syrier söker sig just hit: Sverige ger permanenta uppehållstillstånd till dem som flytt inbördeskriget och en möjlighet att återförenas med familjen.

Tarik anlände en gråkall dag i februari och hade tur. Efter bara en månad hade han uppehållstillståndet i sin hand. Nu väntar han på att Yasemine och de fyra barnen ska komma efter. De har fått en tid på svenska ambassaden i Ankara för att ordna sina papper.

Men trots uppehållstillståndet bor Tarik kvar på asylboendet utanför Varberg. Det är svårt att få bostad och arbete utan kontakter, hur skötsam och välmeriterad man än är. Nu är det första och största målet att återförenas med familjen och därefter få ett arbete igen.

Livet har varit satt på vänt länge nog. Kapten Suleiman vill ut igen. **K H**

**FOTNOT:** Namnen i texten är fingerade och bilderna arrangerade på grund av intervjupersonens rädsla för vad som kan hända släkten hemma i Syrien, om han går ut öppet med sin berättelse.

# SKA NORGE SLOPA VÄLFÄRDEN?

Välfärdstjänsten för norska sjöfolk riskerar att försvinna. Det är Sjöfartsdirektoratet som föreslår att denna mång-åriga tjänst läggs ned. Både sjömansorganisationerna och Norges Rederiforbund vill att servicen bibehålls.

TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

NORGE JANUARI 2014

Även i Sverige och Danmark har det varit diskussion om behovet av välfärdstjänsten för sjöfolk. Men de båda länderna har valt att behålla denna service.

I Norge vill Sjöfartsdirektoratet (mot-svarar Sjöfartsverket i Sverige) dock ta bort tidnings-, film- och bibliotekstjänsten samt välfärdstationerna för sjöfolken. Direktoratet menar att myndigheternas roll ska vara överordnad, med fokus på information och upplysning genom ökad användning av internet. Den tidigare pådrivarroll som det offentliga har haft för att främja sjöfolkens hälsa och välfärd bör, enligt direktoratet, avvecklas under en tvåårsperiod.

Direktoratets förslag står helt i strid med de anbefallningar som görs i rapporten "Utvikling av Velferden fra 2013", som de tre sjömansorganisationerna utarbetat tillsammans med Norges Rederiforbund – och Sjöfartsdirektoratet.

Nu är det den norska näringsministern Monica Mæland, som ska ta ställning till direktoratets förslag. I ett gemensamt brev till ministern pekar sjömansorganisationerna och rederierna på välfärdstjänstens betydelse. En nedläggning av tjänsten skulle också betyda ett brott mot ILO-konventionen om sjöfolks arbets- och levnadsvillkor (MLC).

Brevskrivarna håller med om att tjänsten har behov av en modernisering, men att denna ska ske i takt med utbyggnaden

av nättillgång i hamnar och ombord på fartygen.

"Vi uppmanar departementet att inte gå vidare med Sjöfartsdirektoratets förslag, utan att näringens behov och önskemål blir bättre tillvaratagna", heter det i brevet.

Styrman Trond Løfgren har de senaste fem åren arbetat på Wilhelmsen-fartyg. Men i dag står han utan arbete på grund av att Wilhelmsen vill göra sig av med de nordiska befälerna. Han säger så här om välfärdstjänsten:

– Den har en mycket stor betydelse för oss sjöfolk. Eftersom jag har seglat utanför Europa har tillgången till internet inte alltid varit lika bra. Men när vi kommit i hamn i exempelvis USA och Singapore har sjömanskyrkan i samarbete med välfärdstjänsten skrivit ut digitala tidningar från våra hemorter. Tidningarna har sedan delats ut till oss på fartygen. Nu riskerar denna service att försvinna.

– Tidigare har vi kunnat ladda ner nyheter, program och mycket av innehållet på NRK, vilket varit mycket populärt. För det är viktigt att veta vad som sker där hemma också. Men nu har NRK reducerat denna podcast-tjänst.

## Ny teknik kan inte helt ersätta

Trond Løfgren tror att den digitala utbyggnaden i framtiden i viss mån kan komma att ersätta den nuvarande välfärdstjänsten.

– Men inte helt, det tror jag inte. Dessutom vet vi inte hur det går med välfärdstationerna och samarbetet med sjömanskyrkan. Om stationerna läggs ned, så är frågan om kyrkorna kan erbjuda samma service. Och kyrkorna spelar också en stor roll för sjöfolken ute i världen.

– Jag tycker det är dåligt att ett så rikt land som Norge, där sjöfarten spelar en så stor roll, inte har råd att behålla välfärdstjänsten. Norge ger härmed ett snällt intryck ute i världen. Tjänsten ger mycket välfärd för lite pengar, avslutar Trond Løfgren.

Frågan om välfärdstjänsten debatteras nu livligt bland norskt sjöfolk, och missnöjet är stort bland dem. Den 25 september möter vd i Norges Sjöoffisersförbund Hans Sande, som representant för de tre sjömansorganisationerna, och Norges Rederiforbund näringsministern för att diskutera tjänsten. **C K**



– Jag tycker det är dåligt att ett så rikt land som Norge, där sjöfarten spelar en så stor roll, inte har råd att behålla välfärdstjänsten, säger Trond Løfgren.

Fortsättning från sidan 9 ➤

dragning under natten, säger han kort.

En helt annan bedömning gjorde en annan åklagare i ett liknande fall som Sjöbefälen berättade om i nr 2/14. Det gällde *Ran*, vars kapten i november förra året missade en waypoint söder om samma trafikseparering och därför gick på grund. Han hade druckit och somnat på

bryggan. Men han hade mindre alkohol i blodet, bara 0,4 promille, och framför allt långt under 1,0 promille, där det automatiskt blir fråga om grovt sjöfylleri. Ändå dömdes han till en månads fängelse för just grovt brott. Enligt Malmö tingsrätt var hans uppgift "särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper och omständigheterna i övrigt". Framförandet inne-

bar "en påtaglig fara för säkerheten till sjöss". Brottet var, enligt tingsrätten, allvarligt även eftersom passagen genom Öresund är trång och trafikerad.

Å andra sidan kom *Ran* ur kurs utanför separationen, där trafiken inte är lika tät som längre norrut. *San Remo* gick däremot i motsatt, och smala, separationsstråk där trafiken är ännu intensivare. **PT**



## 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

### 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.

<b>Kurs &amp; Tider</b>	<b>År 2014</b>	<b>Vecka</b>
Praktisk kylteknik		37, 41, 45

#### 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).

<b>Kurs &amp; Tider</b>	<b>År 2014</b>	<b>Vecka</b>
Nyexaminering Kategori 1		35, 38, 42, 46, 50

#### Omexaminering

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

<b>Kurs &amp; Tider</b>	<b>År 2014</b>	<b>Vecka</b>
Omexaminering Kategori 1		34, 38, 42, 46, 50

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

Kursledare:  
Martin 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

# SCR minskar kvävet

Alla alternativa bränslen är bättre än tjockolja ur miljösynpunkt. Och för miljöns skull borde utsläppen av  $\text{NO}_x$  regleras hårdare för sjöfarten. SCR är en fungerande teknik för reduktion av  $\text{NO}_x$ . Det framgår av ett par nya doktorsavhandlingar vid Chalmers. TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

**GÖTEBORG** JUNI 2014

Selma Brynolf har utfört livscykelanalyser på tjockolja, marin gasolja, LNG, syntetisk diesel av naturgas, metanol av naturgas, flytande biogas, biodiesel av raps, syntetisk biodiesel av skogsavfall samt metanol av skogsavfall.

– Alla bränslen bidrar till att minska miljöpåverkan jämfört med tjockolja, även i livscykelperspektiv, säger Selma Brynolf, som disputerat på detta vid Chalmers.

Livscykelanalys innebär att hon har undersökt miljöpåverkan inte bara när bränslet används utan hela vägen från vaggan till graven, alltså även under produktion och transporter.

Men ett byte av bränsle ger inte alltid minskad klimatpåverkan. För att inte ge en negativ påverkan på klimatet bör bio-bränslen användas. Problemet är att dessa kanske inte finns tillgängliga i stor skala.

Selma Brynolf undersökte också vilka bränsleval som är kostnadseffektiva, och det visade sig att biobränslen inte är kost-

nadseffektiva för sjöfarten. De är det bara vid hårda klimatkrav och god tillgång till biomassa. Det senare är alltså osäkert.

Hon fann att LNG är ett bra bränsle, om man vill minska lokal och regional miljöpåverkan. Ur klimatsynpunkt är dock LNG inte bättre än tjockolja. LNG är bättre än metanol framställd av naturgas eftersom det går åt mindre energi vid produktionen.

– Därmed blir klimatpåverkan mindre än för metanol, säger hon.

En stor fördel med LNG är att utsläppen av kväveoxider,  $\text{NO}_x$ , sänks radikalt jämfört med tjockolja och marin gasolja. Selma Brynolf anser att IMO borde reglera utsläppen av  $\text{NO}_x$  från sjöfarten hårdare.

–  $\text{NO}_x$  bidrar till flera olika typer av miljö påverkan. Det ger stort utslag i mina analyser, säger hon.

$\text{NO}_x$ -utsläpp bidrar till försurning, övergödning och bildning av marknära ozon. Ett sätt att komma åt  $\text{NO}_x$ -utsläpp är att montera SCR, Selective Catalytic Reduction, på avgasröret. Mathias Magnusson har disputerat vid Chalmers på hur SCR

fungerar för sjöfarten.

Tekniken har funnits i 10–15 år i Sverige, och kunskapen har byggts upp i de rederierna som använt SCR. Till svårigheterna hör att svavel i bränslet tenderar att förstöra katalysatorn. Dessutom fungerar katalysatorn inte så bra vid låg last, då avgastemperaturen är låg.

– Om avgastemperaturen är under 275 grader efter turbon, så kan man få problem, säger Mathias Magnusson.

Enligt honom jobbar motorleverantörerna på att hålla uppe temperaturen vid låg last, så om man köper en ny maskin med SCR ska det troligen inte vara några problem.

Med en maskin optimerad för hög förbränningstemperatur får man stor  $\text{NO}_x$ -bildning, men denna tas effektivt omhand av SCR. Därför bidrar inte SCR generellt till en försämrad bränsleeffektivitet.

## Få kontrollområden ännu

Reduktionen i SCR kräver tillsats av urea blandat med vatten. Urealösningens tankvolym bör vara cirka tio procent av bränsletankens volym. Urealösningen tillsätts i avgasröret och bildar ammoniak. I katalysatorn reagerar  $\text{NO}$ , kväveoxid, med ammoniak,  $\text{NH}_3$ , och syre  $\text{O}_2$  till kväve,  $\text{N}_2$  och vatten,  $\text{H}_2\text{O}$ . Denna reaktion kallas standard-SCR.

I en snabb-SCR reagerar  $\text{NO}$  och  $\text{NO}_2$ , kvävedioxid, med  $\text{NH}_3$  till  $\text{N}_2$  och  $\text{H}_2\text{O}$ . I dieselavgaserna består  $\text{NO}_x$  till 90 procent av  $\text{NO}$  och till 10 procent av  $\text{NO}_2$ , så vanligtvis är det endast standard-SCR-reaktion som sker.

Utsläppen av  $\text{NO}_x$  är idag hårdast reglerade i Eca-områden, Emission Control Area, via IMO:s  $\text{NO}_x$ -regel Tier III som kräver en reduktion av  $\text{NO}_x$  om cirka 80 procent. Men de enda Eca-områden som finns i dagsläget är längs USA:s och Kanadas kuster och i ett område i Karibien.

Diskussioner har förts om att inrätta nya Neca-områden,  $\text{NO}_x$  Emission Control Areas, i Östersjön och Medelhavet men detta har inte lyckats ännu. EU-kommissionen har dock varit pådrivande.

– Jag skulle inte bli helt förvånad om EU driver egna regler om motsvarande Tier III på europeisk nivå från 2016, säger Mathias Magnusson. **A O**





# Katarina Sjöfartsklubb

En del av Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell

## Söker en medarbetare som biträdande föreståndare

Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell bedriver hotellrörelse för sjömän i **Sjöfartshotellet** på Katarinavägen 26 i Stockholm. Vidare skall Stiftelsen ge service till sjömän i land, allt i syfte att skapa så goda förhållande som möjligt vid vistelse i Stockholm.

Hotellverksamheten drivs genom Scandic Hotels. Stiftelsens serviceverksamhet bedrivs inom ramen för **Katarina Sjöfartsklubb**.

**Katarina Sjöfartsklubb** är en mötesplats för sjömän, där följande service ges. Utflykter, föredrag samt kvällsaktiviteter, mm. En lika viktig del i verksamheten är den vardagliga sjöfolksservicen på klubben med t ex tidningar, böcker, fika, gym, bastu och Internet.

Vi söker nu en ny medarbetare till **Klubben** i och med att en av de nuvarande medarbetarna går i pension. Anställningen tillträds den **1 december 2014** eller efter överenskommelse.

### Anställning

Heltid (38,5 t/vecka)

Provanställning tillämpas.

### Arbetsuppgifter

Arbetsuppgifterna består bl.a. av att ge en meningsfull fritid och god service till gästerna. En viktig del i arbetet är att planera och administrera olika arrangemang på klubben.

Stiftelsen har vidare som målsättning att i samarbete med andra organisationer ge service till sjöfolk ombord i fartyg som angör Stockholms hamn. Fartygsbesök är en därmed

en del av arbetet. Besök på skolor och olika organisationer förekommer också.

### Krav

Körkort.

Engelska i tal och skrift.

Baskunskaper i Office paketet (Word, Excel)

### Kvalifikationer

En fördel är att du är eller har varit aktivt seglande sjöman.

Du måste vara öppen och utåtriktad och ha lätt för sociala kontakter. Vidare ingår att vara allmänt serviceinriktad, initiativrik och ha lätt för att samarbeta.

Intresse/erfarenhet av matlagning är bra då vi till stor del själva lagar mat i samband med aktiviteter.

Vi strävar efter en jämn könsfördelning, varför det är en fördel om du är man.

### Upplysningar

För ytterligare information om anställningen kan du ringa Kicki Falke, tel. 070-618 26 18 eller Gunilla Johansson, tel. 070-618 26 03.

Mer information om Katarina Sjöfartsklubbs verksamhet hittar du på vår hemsida,

[www.katarinasjofartsklubb.com](http://www.katarinasjofartsklubb.com)

### Ansökan

Din ansökan med löneanspråk vill vi ha senast den 15 oktober 2014 på mail

[jobb@katarinasjofartsklubb.com](mailto:jobb@katarinasjofartsklubb.com)

**VÄLKOMMEN**

# Fartygsingenjören Gisela i örtagården

Gisela Palmbo varvar arbetet som fartygsingenjör till havs med att driva örtagård på land. Att berätta för kollegorna på båten om odlingslivet var lite som att komma ut ur garderoben. TEXT ANNA SMEDBERG FOTO KRISTINA WIRÉN

**KVILLA, SMÅLAND** AUGUSTI 2014

När Gisela Palmbo kliver i land från jobbet som fartygsingenjör på Stena Line mellan Karlskrona och Gdynia i Polen driver hon sitt företag Kvillahäxan, ett företagsnamn som är kontroversiellt och väcker känslor.

– En del blandar ihop saker och ting. Jag håller inte på med galenskaper. Jag odlar medicinalväxter och använder mina örter för att hjälpa andra. Man ska ge av det man kan och hjälpa andra, det borde alla göra, säger Gisela Palmbo.

Hon odlar och förädlar örter i sin träd-

gård i småländska Kvilla. Örterna ordinarar hon för olika åkommor.

– Häxa är egentligen bara en historisk benämning på skogsvidja som hjälpte och läkte människor med naturens hjälp och kraft. I modern tid är häxa inte lika kontroversiellt längre. En häxa är någon som använder hela sin kapacitet, inre kraft och lever med naturen, säger Gisela.

## Ut ur garderoben

Hon har länge odlat örter, som hon delat med sig av. När Gisela blev erbjuden att vara med i ett lokalt projekt med sina växter, startade hon företaget. Fram tills för några år sedan höll hon en strikt fasad och berättade aldrig för kollegorna ombord om Kvillahäxan. För att marknadsföra sitt företag blev hon mer offentlig med sitt företag.

– Jag tänkte att vad spelar det för roll egentligen? Inte blir jag en sämre fartygsingenjör, mamma eller egen företagare, för det. Det var lite som att komma ut ur garderoben. Mest av allt har jag fått positiva reaktioner. Jag tycker att det är nästan egoistiskt att hålla på kunskap som jag har och inte dela med mig av den.

För Gisela var det ett stort steg att ta. Hon tycker att hon tidigare varit folkskygg.

– Men i företagandet har jag blivit tvungen att möta alla dessa fantastiska människor, vilket har varit jätteberikande. De har utmanat mig till att växa, och i dag håller jag även föredrag för grupper, vilket hade verkat omöjligt för några år sedan.

## Motorfascinerad som barn

Gisela har varit tillbakadragen sedan hon var barn. Maskiner passade henne bättre än umgänge med människor. Hon är upp-



Gisela Palmbo kombinerar arbetet till sjöss med att odla medicinalväxter.



Gisela har haft med sin dotter Ambela som praktikant på båten.

vuxen i Karlsborg, ett hamnsamhälle utanför Kalix. Dit kom ryska och finska fraktfartyg som fångade den unga Giselas uppmärksamhet.

Hon fick sin första motor, en tvåcylindrig Volvo Penta, som barn. När hon gick i sjätte klass övertalade hon föräldrarna att få gå en kvällskurs i maskinteknik.

– Pappa följde med mig på "spakryckarna". Det var jag och en massa gamla gubbar. Jag fick åka ända till Luleå för att göra en muntlig examination och fick alla rätt, jag var stolt, och farbrorn som höll förhöret var nog mest konfunderad.

Det är inte bara själva maskinen som intresserar Gisela, utan hela systemen.

– Jag har aldrig varit speciellt intresserad av att köra fordon, men att laga och köra motorer är fascinerande. En motor fungerar dessutom som en människa.



Den behöver syre och bränsle och producerar arbete.

### Tjatade till sig jobb

Efter två år på musikgymnasium ville Gisela arbeta med motorer.

– Jag tjatade mig in på Sjöfartsverket för att renovera lotsbåtar. Jag jobbade där i nio månader och bodde på lotsstationen i Luleå.

Under tiden pluggade hon energiprogrammet på distans i Härnösand. Att ta sig in i branschen som kvinna var kämpigt.

– Det var ett ständigt övertalande för att folk ens skulle våga prova. När jag sökte jobb på varvet i Göteborg på 90-talet, beklagade de sig över att det inte var möjligt för att det inte fanns något omklädningsrum för kvinnor. Själv hade jag inte ens tänkt på att det skulle vara ett problem. Jag tjatade då in mig på ett lyxjaktsvarv i Stockholm där jag renoverade båtmotorer.

### Spännande för 18-åring

Ett tag hade hon lärlingsplats och sedan jobb på Honduras/Maltaflaggade torr-lastare, som gick på Medelhavet mellan Europa och Nordafrika.

– Det var spännande år och otroligt lärorikt på många sätt. Fördelen var att det var mindre fartyg som kunde gå in i inre hamnar. Där ute i världen fanns mycket att upptäcka för en 18-årig, säger Gisela och ler.

Hennes föräldrar stöttade henne i valet att arbeta i maskin på fartyg.

– De har alltid sagt att man klarar allt bara man vill och vågar prova.

Efter att ha arbetat på flera olika fartyg, rederier och gått en svetsutbildning ville Gisela lära sig mer. Hon utbildade sig till sjöingenjör vid Sjöfartshögskolan i Kalmar och fortsatte att arbeta på olika fartyg efter skolan.

### Sjöman och förälder

När hon skaffade barn hamnade hon i ett dilemma. Valet stod mellan att gå i land eller att söka sig till färjetrafiken. Efter första mammaledigheten var det en jobbig tid, att både vara sjöman och förälder.

– Första året var nog det värsta i mitt liv, att åka ifrån sitt barn var det mest hjärtekrossande jag upplevt. Jag grät nog mest på frivakten och kände mig som världens sämsta mor. Jag var nog ingen speciellt bra arbetare under den tiden.

Hon började på Gotlandsbolaget, men lösningen kom när hon bytte till Stena Line mellan Göteborg och Fredrikshamn



med ett avtal som ger henne mer tid hemma.

– Jag gick från Gotlandsbolaget 1-1-system till 1-2-system på Stena Line. Det var det bästa som kunde hämta familjen, utan det hade jag aldrig klarat av att vara en bra mamma och en bra arbetare. Att jobba mer när jag är ute och att få längre tid med familjen hemma är ett fantastiskt sätt att få leva på. Man kan satsa på hela livet utan att varken familj eller arbete blir lidande.

### Bra folk

Sedan två år tillbaka arbetar hon på *Stena Vision* mellan Karlskrona och Gdynia.

– Jag har alltid älskat mitt jobb i maskin. Det finns alltid något nytt att lära sig. Alla dagar är olika och jag arbetar tillsammans med en massa bra folk.

Gisela Palmbo har även fått utvecklingsstipendium på 30 000 kronor av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för ett datorprogram hon utvecklat för att doseringen av kylvatten ska bli korrekt i motorer och system på stora fartyg.

– Jag har fått förfrågan från ett stort rederi om jag kunde komplettera programmet, så att det funkar på flera olika kemikalieleverantörer, vilket jag nappade på. Det arbetar jag med idag.

### Växa som människa

Hon gillar balansen mellan arbetet till sjöss och odlandet hemma.

– I maskinarbetet får jag använda min tekniska hjärnhalva, den som problemlöser, analyserar och effektiviserar. När jag odlar är det min andra hjärnhalva som



Gisela Palmbo har sedan barnsben gillat djur och natur.

får arbeta. Det är en mer skapande process, det är färggrant och melodiskt. Båda behövs och får mig att växa som människa.

Gisela är tämligen ensam kvinna i fartygsmaskineriet vilket hon tycker är synd.

– Kvinnor och flickor blir uppskrämda med att man måste vara stark, att det är tungt och skitigt, men det handlar lika mycket om problemlösning och logiskt tänkande. Det spelar ingen roll vilket kön man är, de hänger bara på viljan att lära sig. Ja, man klarar allt bara man vill, säger Gisela. **A S**

# Vad vill partierna med sjöfarten?



C

Den sjöfartspolitik som gällt i 13 år innebär att rederierna får behålla preliminärskatten och de sociala avgifterna, förutsatt bl a att de i huvudsak går i utrikes trafik. Vill ert parti ändra något i denna sjöfartspolitik?

Detta är en del av sjöfartsstödet och skulle kunna ses som en latent skatteskuld som ska regleras i händelse av att vi inför tonnageskatt. Så länge vi inte har det ser vi ingen anledning att ändra i nuvarande system.



Fp

Vi har inga sådana planer. Sverige är ett av världens mest handelsberoende länder och utan sjöfarten skulle inte handeln fungera. Det Sverigebygge som Alliansen enats om innehåller bland annat en stor satsning på att modernisera hamnen i Göteborg som en av Europas viktigare.



Kd

Sjöfartsstödet utvidgades nyligen på initiativ av regeringen och omfattar nu inte bara last- och passagerarfartyg utan även bland annat forskningsfartyg, mätfartyg och kabel-lägningsfartyg. Vi har inga ytterligare förslag till justeringar av stödet utan anser att det i grunden ska vara kvar.

En utredning föreslog 2006 införande av ett tonnageskattesystem, men betänkandet ansågs ogenomförbart av regeringen. Nu utreds frågan på nytt, och ett betänkande ska läggas i november i år. Hur ställer ni er till ett tonnageskattesystem?

Utan sjöfart skulle vi inte kunna försörja stora delar av världens befolkning med mat och bränslen. För att Sverige ska stärkas som sjöfartsnation är det därför viktigt att internationella regler och register tillämpas här och att en tonnageskatt liknande den som finns i andra EU-länder införs.

Skattevillkoren för svensk rederinäring måste bli konkurrenskraftiga. Därför bör det införas ett system med tonnageskatt, där rederiernas inkomst bestäms schablonmässigt med utgångspunkt i fartygets storlek. På så sätt kan redarna bygga upp ett kapital som kan utnyttjas vid lågkonjunktur.

Kristdemokraterna anser att en tonnageskatt bör införas som alternativ till de i dag gällande beskattningsreglerna för sjöfartsnäringen.

Svenska sjömän med svensk arbetsgivare under utländsk flagg kan under vissa omständigheter skattebefrias, det s k internationaliseringsavtalet. SBF vill behålla systemet och att villkoren förenklas, så att begreppet oceanfart ersätts med fjärrfart. Har ert parti några synpunkter på detta system?

Nej, Centerpartiet har i nuläget inga synpunkter på detta system.

Folkpartiets utgångspunkt är att sjöfarten är global, och konkurrensen är internationell. Vi vill därför att regelverket utformas så att fartyg ska konkurrera även under svensk flagg, men vi är också helt öppna för att diskutera andra regeländringar, exempelvis det föreslagna, för att anpassa till internationella förhållanden.

Lagstiftningen ska ta hänsyn till IT-avtalet, som uppfyller kraven i 2006 års sjöarbetskonvention. Vi ser positivt på förslaget att utvidgningen av fartyg som kan skattebefrias med hänvisning till internationaliseringsavtalet med fartyg i fjärrfart.

Ser ni det som önskvärt med en större svensk handelsflotta? Om svaret är ja, har ni någon idé om hur detta ska uppnås som inte framgår av tidigare svar?

Ja, vi har bl a öppnat upp för en utveckling av svensk inlandssjöfart. Inlandssjöfarten är en möjlighet att avlasta stora mängder av gods från landtransporter, vilket i sin tur skulle minska koldioxidutsläppen.

Bland annat genom att skapa samma förutsättningar för sjötransporter som för landtransporter och att underlätta för sjöfarten på Sveriges inre vattenvägar utan onödiga särkrav.

Ja. Det finns en stor potential för bland annat de inre vattenlederna. Centralt är att vår sjöfartsnäring ska ha samma villkor och regelverk som andra EU-länder.



Mp

Miljöpartiet har inga sådana planer i nuläget.



M

Vi har nyligen förändrat reglerna för sjöfartsstöd, för att möjliggöra för fler fartygskategorier att omfattas av dessa regler.



S

Om vi får väljarnas förtroende att regera landet måste vi givetvis se över mer detaljerade skattefrågor som denna utifrån en avvägning mellan behovet av skatteintäkter och sjöfartens konkurrenssituation.



Sd

De frågor som rör skatteförhållandena beslutas inte i trafikutskottet, varför jag (Tony Wiklander, riksdagsledamot i trafikutskottet) är osäker om teknikaliteterna.



V

Vi har i dagsläget inget förslag på ändringar men är öppna för att diskutera förändringar som stärker socialt försäkringskydd och arbetsmarknaden för sjömän.

Vi vill införa en tonnageskatt med omställningsfond för klimat och miljö. I dag ser vi en utflaggning av svenska fartyg till bland annat våra grannländer Finland och Danmark, som har förmånliga tonnageskatteregler. En svensk tonnageskatt skulle stärka konkurrenskraften för den svenska sjöfarten.

Vi vill införa tonnageskatt och utreder för närvarande hur det skulle kunna genomföras.

Socialdemokraterna har aktivt drivit införandet av tonnageskatt i riksdagen, det är oroväckande för den svenska sjöfartens framtid att den moderatledda regeringen efter åtta år vid makten inte kommit till beslut om tonnageskatten.

Tonnageskattefrågan är dock ett undantag, då alla partier engagerat sig i frågan i många år. Sverigedemokraterna har alltsedan 2010 pläderat och röstat för införandet av tonnageskatt. Därmed har vi en majoritet i riksdagen. Enda problemet är regeringen som skyfflat ärendet framför sig med nya utredningar.

Vi vill införa tonnageskattning för att ge bättre förutsättningar för rederierna att långsiktigt planera sin ekonomi.

Miljöpartiet har i dagsläget inga synpunkter på systemet och är öppna för en dialog i frågan.

Regelförenklingar är bra och lagstiftningen behöver kontinuerligt ses över, för den svenska konkurrenskraftens skull. Vi utesluter inte regelförändringar.

Förutsatt att begrepps- förändringen till oceanfart inte leder till annat än marginella skatteintäktsförluster, så kan vi tänka oss att titta mer på detta. Frågan behöver dock beredas i sedvanlig ordning med hörande av berörda myndigheter och sjöfartens parter.

Frågan har ännu inte diskuterats i mitt parti, men jag kan se en poäng i SBF:s förslag.

Vi har i dagsläget inga förslag på förändrade villkor. Vi är öppna för att lyssna på förslag på förenklingar som stärker rättstrygghet och samtidigt är stabila ur skattesynpunkt.

Det är av största vikt att Sverige får en större handelsflotta. Svensk sjöfart har stor potential att ta över en del av det gods som idag går med lastbil och därmed bidra till minskad klimatpåverkan.

Ja. Sverige är helt beroende av sjöfarten. Alliansregeringen har som första regering tagit fram en handlingsplan med en rad åtgärder för att stärka den svenska sjöfartsnäringsens konkurrenskraft.

Den svenska sjöfarten är ytterst viktig för Sverige som export- och industriland. Våra satsningar på ett kraftigt förbättrat järnvägsunderhåll gynnar sjöfarten, genom att godstransporter kommer fram i tid till hamnarna.

Självklart vill vi återfå en svensk handelsflotta. Vi tror inte att ett internationellt register löser problemen utan satsar för närvarande på sänkta farledsavgifter samt, som nämnts ovan, tonnageskatten.

Vi vill säkra tillgången på sjöfartskompetens med stark miljö- och säkerhetsmedvetenhet. Man bör utreda förutsättningarna att finansiera Sjöfartsverkets verksamhet över statsbudgeten.

# Importerade befäl i Trinidads färjor

Det är långa dagar för befälen på passagerarfärjorna mellan Trinidad och Tobago. Atlantströmmarna utmanar manövreringen, och de skulle gärna se fler inhemska befäl ombord. *TEXT OCH FOTO LARS SOOLD*

**TRINIDAD/TOBAGO** MAJ 2014

I Port of Spains hamnterminal råder livlig aktivitet. Mannen i vaktkuren låter lite lojt, men ändå uppmärksam, bilen passera grinden ut på kajen. Rampen är hal efter regnet. Från färjans tak breder sig en fantastisk utsikt över huvudstaden.

I den kombinerade styrhytten och mässen är stämningen uppsluppen och avslappnad en timme före dagens andra tur till Tobago. Befälen sitter lugnt ned-sjunkna i soffan runt ett bord fyllt av vattenflaskor, mat och bröd. Jag frågar vilka väderförhållanden de kommer att mötas av där ute.

När de rundat öns nordvästra udde kommer en kraftig motström från Atlanten. Då vill kapten Kerron Brebnor dra på.

– Strömmarna är en utmaning ibland. Jag försöker dra på mer styrka, men då kommer chiefen och biter mig i örat, säger han med glimten i ögat.

Chiefen Brendon Powder, 33, ser på honom med slug blick och kniper ena

örsnibben mellan två fingrar. Efter 16 år till sjöss på färjan, varav sex som chief, vet han vad motorerna tål.

– Det gäller att hitta en balans mellan att klara sjön och motorerna, säger kapten Kerron Brebnor.

Mäss och mäss förresten. Lunchutrymmet utgörs av en stor hörnsoffa bakom bryggan. Soffan är också det enda stället där de kan vila sig.

– Om det är något vi saknar så är det någonstans att kunna gå undan en stund. Det har vi inte nu. Ingen hytt eller så, säger Kerron Brebnor, 30, som mönstrade på som kapten i januari förra året.

## Dyrt med för låga löner

Han är den första inhemska kaptenen på dessa färjor. Det har inte utbildats tillräckligt med befälhavare, plus att många försvunnit utomlands och till privata redare. Kadettskolans svårigheter att hitta praktikplatser har också bromsat rekryteringen, ett problem som funnits här i flera år, men som man inte gjort något åt.

Befälhavarna tycker att för få inhemska sjömän får chansen. Också det en fråga som varit uppe på agendan under flera år. Men inget händer. Politiska hinder och privata personliga intressen sätter hinder i vägen.

– Vår lag måste ändras, så vi får samma kvotering som finns i andra länder, säger Brendon Powder.

Om staten vill kunna attrahera manskap till sina fartyg behöver de höja lönerna. Passagerarfärjorna tvingas flyga in befäl från Europa. Det blir dyrt med högre löner, hotell och reskostnader.

– Hinner de inte hit blir det problem. Dessutom blir kommunikationen och säkerheten bättre med fast inhemska personal ombord, säger kapten Kerron Brebnor.

Chiefen Brendon Powder tjänar ungefär 40 000 kronor i månaden, har en bra pension och fri sjukvård. Övertiden vid de långa dagarna från tidig morgon till sen kväll är inräknad i lönen. Han jobbar fyra veckor i stöten och är sedan ledig lika länge.

## Maskinentusiast

Han visar ned i maskinrummet. Han tycker om den lilla ytan, att det är hanterbart, att maskineriet inte är så stort och att de inte har så stora tankar.

Port of Spain





Brendon Powder, teknisk chef



Kerron Brebnor, befälhavare

– Här gillar jag att vara. Att fixa med motorerna är, förutom kamratskapen, det bästa med jobbet.

Halv sex på morgonen ser han över att nattens tekniker gjort sitt jobb, startar och värmer upp motorerna, kontrollerar växlar och styrning för att kunna lämna kaj halv sju. Han har med sig två fartygsingenjörer och alternerar själv mellan att vara på bryggan och nere i maskin när det behövs.

#### Tar ett år i taget

Dagar när de gör två turer är de inte färdiga förrän fram emot åtta på kvällen. Om det gått bra.

– Ibland blir det mycket senare, säger Brendon Powder.

Då och då tar han utlandsjobb för att dryga ut kassan.

– Det värsta är att vara borta från familjen och barnen. Det funkar när jag jobbar här hemma, även om barnen ibland somnat när jag kommer hem. Är jag utomlands pratar jag på skype, men det känns inte bra.

Han skulle kunna ta ett jobb i land, men tänker sig segla länge än. Kapten Kerron Brebnor ser endast det närmaste året framför sig.

– Då tror jag att jag seglar här. Men jag kan inte se så långt som tre år framför mig. Vi får se vad som händer. Det pågår en diskussion om villkoren. **LS**

#### Trinidad & Tobago

Antal invånare 1,3 miljoner

Statsskick Republik

Yta 5 128 km<sup>2</sup> (Sverige 450 300 km<sup>2</sup>)

Huvudstad Port of Spain

Folkgrupper Indier 40%, svarta 37,5%, av blandat ursprung 20,5%, övriga 2%

Läs- & skrivkunnighet 99 %

Språk Engelska är det officiella språket.

Spanska, franska, hindi och blandspråk talas också.

Viktigaste exportvaror Olja, gas

Religion En dryg fjärdedel katoliker, en fjärdedel protestanter och en dryg femtedel hinduer. Det finns också en grupp muslimer. På Tobago finns ett stort antal små religioner.

Källa Svenska utrikespolitiska Institutet

# Passionerad kapten blev lots

Längtan efter stabil ekonomi har fått Wazim Mohammed att lämna drömjobbet som sjökapten. Nu lotsar han i stället fartyg i Trinidad & Tobagos hamnar. *TEXT OCH FOTO LARS SOOLD*

Efter flera soliga dagar har molnen lagt sig tunga över övärlden. Wazim Mohammed går tillsammans med sin kollega Davion Mohammed ombord på lotsbåten som ska ta oss ut i Point Lisas hamnbassäng. Vi befinner oss på Trinidads västra kust inte långt från Venezuela. Från Point Lisa exporteras i huvudsak ammoniak, metanol samt

stål- och järnprodukter.

Regnet har precis upphört när lotsbåten skjuter fart, och ute på fördäck griper det varma vinddraget tag i kinderna.

– Det var inget lätt beslut att lämna kaptenskarriären. Men jag börjar gilla det här mer och mer, säger Wazim Mohammed.

#### Problem med banken

Sjöbefälen har följt hans karriär. För fyra år sedan mötte vi en passionerad navigatör, utbildad i South Shields i England, som såg en lång karriär framför sig på bryggan.

Han seglade då färjorna mellan

Trinidad och Tobago, färjor där han tillbringade mycket tid som liten tillsammans med sin far. 2011 tog han chansen att bli kapten på taxifärjorna mellan huvudstaden Port of Spain och andra större städer på Trinidad. Han hade en bra lön och en bra pension men trivdes inte med de korta ettårskontrakten.

– Jag fick nej av banken för att låna till bostad. De tyckte inte att ettårskontrakt var tillräckligt.

När han på våren året därpå fick frågan om ett fast jobb som lots kunde han inte tacka nej. Hans plan är att skapa förutsättningar för att bilda familj. Han har nu bra lön och pension, tjänstebil och



Wazim Mohammed, kapten i hjärtat men nu lots för bättre anställningsvillkor.



Davion Mohammed, lots sedan åtta år.

### Lotsföreningen

Trinidad och Tobagos lotsförening är en privat förening, som arbetar på uppdrag av staten. Föreningen har hand om all lotsning i landet, vilket gör staten beroende av föreningen och jobben som lots trygga. Lotsservicen räknas som en av samhällets femte viktigaste allmänna uppdrag efter sjukvård, brandkår, polis, militär och skola.

Föreningen startades 1939 och firar alltså 75-årsjubileum i år. Men den smygstartade redan 1934, då även kajbefälen var med. Wazim Mohammed invaldes som medlem i februari i år.

framför allt, en tillsvidareanställning.

– Kaptensjobbet är min passion som jag känner stark kärlek till. Kanske går jag tillbaka en dag. Men jag måste se om mitt liv först.

I juni 2012 påbörjade han sin utbildning. Efter 600 förflyttningar under sex månader upp till 2 500 nettoton stegrades kraven, och efter ett år fick han sin licens för obegränsad fartygsvikt.

En bit ut siktas en bogserbåt på väg in i hamnbassängen. Wazim Mohammed diskuterar lotsyrket med sin kollega Davion Mohammed, som är inne på

sitt åttonde år som lots hemma i Trinidad & Tobago efter en karriär som kapten i Europa och jorden runt. Han menar att de mest aktuella frågorna för lotsarna är behovet av fler bogserbåtar och förbättrat underhåll av kajerna.

I början av april befinner vi oss i slutet av torrperioden. Under förmiddagen är vindarna snälla, men de stegas fram emot eftermiddagen. Då ökar behovet av bogserbåtarna, eftersom det också är mycket trångt i hamnen.

– Det finns inte en chans att vi skulle kunna få ut eller in något av dessa stora fartyg utan hjälp av bogserbåtarna. Men den utmaningen är det roliga, att manövrera på små ytor, säger Davion Mohammed.

Det glimtar till i Wazim Mohammeds ögon när han hör sin kollega prata om jobbet.

– Ja, det är roligt och spännande. Vi är ute mycket och jag får träffa många olika typer av befälhavare. Jag börjar mer och mer få in känslan för det här, säger Wazim Mohammed.

### Regnet försvårar lotsningen

Vågorna är oftast inget problem under torrperioden, de blir sällan högre än en och en halv till två meter. Däremot kan strömmarna göra det svårare att hålla kurs med mindre fartyg. Under regnperioden, maj–oktober, händer det att man varken ser farledsmarkeringar eller radarn. Då får fartygen avvakta till havs.

Lotsarna är privatanställda av lotsföreningen, som i sin tur har ett kontrakt med staten för att sköta all lotsning. Lotsarna kan snabbt och enkelt anmäla förslag och förbättringar via en mobilapplikation som lotsföreningen tagit fram.

– I fjol ramlade en av oss ned från lejdaren. Men som tur var föll han i vattnet och repade sig snabbt igen, säger Davion Mohammed.

Point Lisa är en av nio hamnar som lotsarna ambulerar mellan. De arbetar en vecka i en hamn, men kan få rycka in i andra hamnar.

– Det bästa med lotsjobbet är den uppskattning man får av kapten och de andra befälen, säger Wazim Mohammed.

En vanlig dag gör han fem-sex förflyttningar, men det kan bli fler. Inför ett uppdrag brukar han fundera över fartygstypen och vilken kultur han kan tänkas möta på bryggan. De första mi-



# Drucken sjöman i finrummet



Tro't eller ej, men det finns en exotisk blomma som på svenska inte kallas något annat än "druckne sjömannen". Undertecknad vän av ordning, som är stolt över sin egen sjömansbakgrund, undrade naturligtvis vad som förärar oss denna koppling till fylleri och en vacker blomma.

TEXT TORBJÖRN DALNÄS ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

Fenomenet finns inte enbart på svenska, visar det sig. De engelsktalande kan säga drunken sailor, de tysktalande besoffener Matrose och de spansktalande marinero borracho, med samma besynnerliga innebörd. Skillnaden är att de även har andra, vanligare namn på plantan, exempelvis Rangoon creeper, Rangunschlinger och

arbusto milagroso (mirakelbuske).

Det rör sig om tropikmandelväxten *Quisqualis indica*, som ursprungligen kommer från Syd- och Sydostasien samt det östafrikanska kustlandet.

Någon har föreslagit att "smeknamnet" kan ha med blommans starka doft att göra. Men här rör det sig om en omvittnat

angenäm doft, något som en berusad persons andedräkt och kroppsodör knappast brukar förknippas med. Dessutom är "druckne sjömannen" en mycket elegant uppenbarelse, som snarare borde associera till en vacker kvinna.

## Redlös och rödbrusig

Desto troligare kan två andra teorier vara. "Druckne sjömannen" sägs hänga redlöst över andra buskar i stället för att stå upp av egen kraft. Vidare skiftar blomman färg från vitt till skärt och rött, som ljushyllta europeer och deras ättlingar på andra kontinenter när de blir rödmosiga av alkoholförtäring.

Men varför peka ut just sjömän? Gissningsvis för att de förr dominerade bland ljushyade främlingar i Indiska oceanens hamnar. Vilket även leder tanken till ett malajiskt öknamn på västerlänningar, mat sallah. Det anses vara en förvrängning av engelska mad sailor (galen sjöman) och syfta på deras i lokalbefolkningens ögon underliga sedvänjor.

I Asien är "druckne sjömannen" en uppskattad medicinalväxt. Det är även den vackra stenbräckeväxten aronsskägg, som av okänd anledning brukar kallas creeping (krypande) eller roving (kringflackande) sailor på engelska. I sina japanska hemtrakter heter den helt enkelt yukino-shita (under snön).

En stilig nordamerikansk vallmoblomma har fått det för yrkeskåren mera smickrande namnet "sjömanshjärta", obekant av vilken anledning. På engelska bär den det opoetiska namnet Dutchman's breeches (holländarens knäbrallor). **TD**

nuterna på bryggan försöker han framstå som lugn och förtroendeingivande och etablera ett bra samarbete.

Oftast går det bra, men om de har olika åsikter kan han behöva stoppa fartyget. Samtidigt som kapten har det yttersta ansvaret så är Trinidad & Tobagos lotsar ansvariga i hamnen. Därför viker de inte från sina krav på hur fartyget ska manövreras, om kaptenens planer äventyrar säkerheten eller miljön i hamnen. Då stoppar de fartyget tills de är överens.

– Det är roligt och lärorikt att lära känna så många fartyg och kulturer. Det har jag glädje av om jag går tillbaka till kaptensjobbet, säger Wazim Mohamed som hemma i lägenheten har ett stort fartygsbibliotek.

Lotsyrket ger honom ökad förståelse för befälhavarnas situation.

– De kanske har arbetat i tolv timmar, är trötta och stressas av pressade tidsmarginaler. Även om han är på dåligt humör är det mitt jobb att hjälpa honom. **LS**

## Arbetstid Lotsar

Lotsar i Trinidad & Tobago utför fem till sex förflyttningar om dagen, ibland fler. De arbetar tre veckor och är lediga en, plus sex veckors semester.

Under de tre arbetsveckorna ambulerar de mellan hamnarna och jobbar en vecka i varje hamn. Skiften ser lite olika ut i hamnarna och kan variera mellan 12 och 24 timmars tjänstgöring eller jour och 24 eller 30 timmars vila.

# Första källan om Leif Eriksson

Den kanske utförligaste källskriften om vikingarna är en krönika av munken Adam av Bremen. Han är också den förste som skriver om Leif Eriksson och dennes "upptäckt" av Vinland, som säkerligen var Nordamerikas fastland. TEXT ULF NIHLÉN

LUND APRIL 2014

Hur uppfattade samtiden vikingatidens Norden, och hur levde människorna där under detta dramatiska, nästan 300-åriga skede av vår historia? Vikingarna själva lämnar ytterst knapphändiga skriftliga upplysningar om den saken. Men det finns några enstaka utländska historiker som i fragmentariska "resehandböcker" ger glimtar från Norden för 1 000 år sedan. Den främsta av dessa källskrifter är Adam av Bremens krönika över ärkestiftet Hamburg-Bremens historia från 500-talet fram till 1070-talet.

Krönikan innehåller mängder av geografiskt-historiska notiser om de då nästan helt okända nordiska länderna. Adam, som var föreståndare för domkyrkoskolan i Bremen, bygger sin krönika på ögonvittnesskildringar och egna resor i Danmark; han var i detta avseende århundraden före sin tid, och hans "resehandbok" användes långt in på 1400-talet.

## Adams geografi

Kartor i modern bemärkelse existerade inte på Adams tid. Man utgick då från en primitiv bild av jorden som en cirkelrund, platt skiva med oceanen som en ring runtom. Det är tydligt att Adam inte accepterade denna världsbild och hade också klart för sig att jorden var klotformad.

Adam har alltså samlat en mängd geografiska och andra upplysningar om Norden, men hans text åtföljs inte av någon karta. Hans framställning är emellertid så detaljerad – beträffande ländernas form, storlek, inbördes läge och avstånd – att



Adam av Bremen var den första i världslitteraturen som kunde berätta om Leif Erikssons "upptäckt" av Amerika. Målning av Christian Krogh från 1893.

man med ganska stor exakthet borde kunna konstruera en Nordenkarta med utgångspunkt från krönikan. Och det är också just vad som har gjorts av den danske arkeologen A A Björnbo och den tyske forskaren Hermann Krabbo, oberoende av varandra.

## "Världens ände"

Man skulle annars kunna vänta sig att det geografiska innehållet i Adams bok – hans Norden-atlas i ord – satt sina spår i de närmast följande århundradenas kartografi; medeltidens lärde borde ju haft samma möjlighet som nutida forskare att översätta Adams upplysningar till en tecknad karta. Men så skedde inte. Den gamla föreställningen om Norden som "världens ände" levde envist kvar långt efter den bremenske korherrens död.

Man finner att Adam i åtminstone grova drag har klart för sig hur Norden ser ut. Hans information kommer bland annat från Bremen-kyrkans rika arkiv. Dessutom har han personligen träffat den danske vikingakungen Sven Estridsson (som han kallar "den namnkunnigaste av barbarerna") och biskop Adalvard d y, en kristen missionär i Sverige, som fördrevs efter sitt misslyckade försök att förstöra hednatemplet i Uppsala.

Adam har, i motsats till sin samtid, klart för sig hur länderna runt Östersjön grup-

perar sig, och det är tydligt att han hört talas om de svenska vikingarnas långfärder längs de ryska floderna till Orienten. Han noterar att Jylland mäter tre dagsresor från söder till norr, han beskriver den nu raserade vikingastaden Hedeby i Schleswig-Holstein, han nämner de jylländska städerna Ribe, Århus, Viborg och Ålborg, han tecknar konturerna av Fyn (med Odense), Själland (med Roskilde – Köpenhamn existerar inte ännu) och de andra danska öarna.

I sin beskrivning av Skåne omtalar Adam Helsingborg, Lund och Dalby (den sistnämnda nu en rätt obetydlig ort). Skåne är, skriver han, "den skönaste delen av Danmark", bördig, folkrik och rik på kyrkor.

Om Norge och Sverige skriver han att det tar en månad att genomfara Norge, två månader att ta sig igenom Sverige. De svenska städer Adam nämner är Birka, Skara, Sigtuna, Tälje och naturligtvis Uppsala. Beträffande Norge omtalas bara Tronhjem och Vig (som låg vid Oslofjorden). Island, eller Thule, känner han till, liksom Grönland, "som man seglar till från Norge på fem eller sju dagar."

## Måttlösa på kvinnor

Sin uppräknings av Oceanens öar avslutar Adam med att – för första gången i världslitteraturen – omtala Leif Erikssons upp-



täckt av Vinland, det vill säga Nordamerika, omkring 75 år tidigare; uppgiften har han fått från Sven Estridsson.

Adam var även en framstående etnograf och lämnar en rad intressanta och ofta drastiska uppgifter om Nordens folk, om seder, religion, lagstiftning etc. Svenska är till exempel "ypperliga krigare såväl till land som till sjöss". De bryr sig inte särskilt mycket om guld eller silver, men är måttlösa när det gäller kvinnor. Många män har upp till tre hustrur. Det sägs också att de svenska vikingakungarnas makt bestäms av folkets vilja. Den demokratiska traditionen skulle alltså ha djupa rötter i vårt land.

Danskarna kategoriseras som "tappra men trolösa". Normmännen är de anspråkslösaste av de nordiska folken. Även "finnlapparna" omnämns, bland annat sägs de att de "i mycket djup snö kan förflytta sig snabbare än de snabbaste djur".

När Adam däremot ger sig till att beskriva vad som finns ännu längre österut hamnar han i rena mytologin. Han talar om de märkligaste folkslag som cykloper, "de enbenta", "människoöatarna", "amasonerna", "hundhuvaderna" etc.

### Det hedniska Sverige

Det som ligger Adam varmast om hjärtat att naturligtvis de religiösa förhållandena. När han skrev sin krönika pågick ännu striden mellan kristendomen och heden i Norden, och missionen i de nordiska länderna var Bremen-kyrkans huvuduppgift. Danmark och Sydnorge hade antagit den kristna läran (enbart i Skåne fanns enligt Adam vid denna tid inte mindre än 300 kyrkor!) men i Sverige förekom ännu "avgudadyrkan". Adam gör en initierad skildring av Sveriges religiösa centrum Uppsala, som han tydligt bygger på ögonvittnesskildringar.

"Detta folk", skriver han, "har en mycket berömd helgedom som heter Uppsala och som inte ligger långt från städerna Sigtuna och Birka. I detta tempel, som helt och hållet är beklätt med guld, finns det tre gudastoder som folket tillber, så att Tor, som den mäktigaste, har sin tron mitt i salen, medan Oden och Frej har sina platser på vardera sida om honom."

### Människooffer

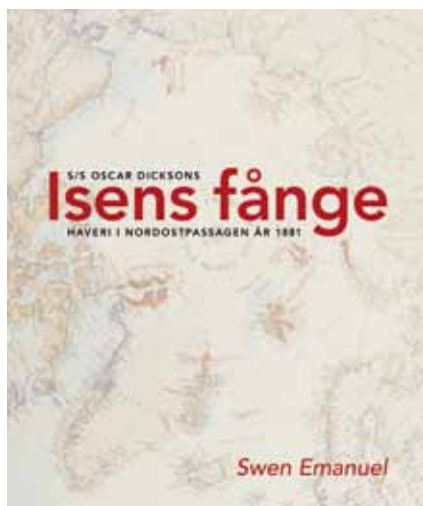
Så berättar Adam om den blotfest som hålls vart nionde år i Uppsala och dit gåvor sänds från alla delar av Sverige. I en lund vid templet, intill de ännu intakta Uppsala högar, slaktas offerdjuren och även människor för att blidka gudarna. Adam nämner med avsky "att en kristen berättat för mig att han sett 72 sådana kroppar hänga i lunden". Under hela blotet sjunger de församlade, skrämmande, entoniga sånger. **U N**

# Äventyrligare än Vega

Alla med någorlunda allmänbildning känner till A E Nordenskiöld och hans pionjärresa med Vega genom Nordostpassagen 1878–1879. Men några månader efter Vegas hemkomst 1880 gav sig ångfartyget Oscar Dickson i väg till samma farvatten på en färd som kom att bli minst lika äventyrlig och besvärlig som Vegas. Swen Emanuel fick personliga dagböcker om resan, när han gick i sjätte klass, eftersom hans farfars far Emanuel Andersson var eldare ombord. Swens lärarinna hade nämligen bett eleverna skriva en uppsats om något som hänt i släkten. Ändå blev det ingen uppsats om Oscar Dickson utan om Vega. För som han urskuldande skriver i förordet till den aktuella boken: "Vem vill läsa eller höra om en misslyckad resa?".

### Kommit på bättre tankar

Ja, man får ursäkta den 13-åriga Swen Emanuel för den tanken. I dag, 54 år senare, har han alltså kommit på bättre tankar och skrivit en bok om Oscar Dicksons öde. Att anfadern och hans kamrater klarade umbärandena i svinkalla Sibirien är en beundransvärd prestation. Ett år efter avfärden skruvades nämligen Oscar Dickson ner i isen och förliste. Först efterföljande vår, 1882, kunde de via hästskjuts



Swen Emanuel: Isens Fånge, Breakwater Publishing, ca-pris 195:-

och tåg ta sig hem till Sverige. En av många dråpliga detaljer är att denna besättnings uppfattning om folkgruppen samojedernas kultur och levnadssätt är ungefär lika nedlåtande som Nordenskiölds, samtidigt som de är tacksamma mot samojederna för den hjälp de fick.

Swen Emanuel har gjort en gedigen bok av anfaderns dagböcker och andra

dokument. Den ger även en gripande bild av de sorgliga livsöden som var så vanliga ännu på 1800-talet. Samtidigt som Emanuel Andersson anträder den långa resan är både han och hustrun Lotten tyngda av sorgen över dottern Matilda, som gått bort i scharlakansfeber. Det framgår av den kärleksfulla brevväxlingen mellan makarna – dåtidens postgång fungerade tydligen bra mellan Sverige och Sibirien – hur svårt det känns särskilt för Emanuel att tvingas bort och inte kunna gå igenom sorgearbetet tillsammans med hustrun och treårige sonen Gustaf. Tyvärr räckte det inte med det. Strax efter avfärden kan han glädjas åt beskedet om den nyfödda dottern Judith. Henne fick han alltså inte se förrän hon var cirka ett och ett halvt år. Några månader senare kommer ett nytt dråpslag. Den lilla flickan insjuknar i mässlingen och avlider även hon.

Samtidigt måste de klara livhanken i denna hårda tid utan några som helst samhälleliga skyddsnet. Efter en usel skörd sommaren 1883 fann Emanuel det för gott att söka en ny eldartyjänst på ångaren Sverige, som avgick i januari 1884.

Med denna information avrundas boken. Makarnas och Gustafs vidare öden är en annan historia. **B L**



# Aktiviteter i Sjöfartsmontern

B05:02 • Svenska Mässan i Göteborg

**Fredag 26 september 9–19**

- 12.00 Sveriges Maritima Index**  
Lennart Fougelberg från Breakwater Publishing presenterar årets utgåva av skeppslistan *Sveriges Maritima Index*.
- 13.00 Länspumpen, en annorlunda sjöfartstidning**  
Presenteras av redaktören Krister Bång.
- 14.00 Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek**  
Den nautiska klubben presenteras av Per-Anders Lundström från Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek.
- 15.00 Sjöfartsklubben Katarina – en kulturell oas för Stockholms sjöfolk**  
Samtal mellan tidigare föreståndaren Guy Rosvall och dagens team på klubben, Kicki och Torbjörn.
- 16.00 Sailor's Grave**  
Sjömannen Mikael Esping presenterar sin nya dramatiska roman om dagens sjöfart tillsammans med bokens lektör Henrik Swahn.
- 17.00 Sjöfacket under 100 år**  
En diskussion mellan de tidigare sjöfolksordförandena Anders Lindström, Tomas Abrahamsson och dagens ordförande Kenny Reinhold. Samtalsledare Lennart Johnsson.  
*Årets tema i Sjöfartsmontern Det svenska manskapsfacket 100 år.*
- 18.00 Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris**  
Stiftelsen Sveriges Sjömanshus delar ut årets litteraturpris.

Varje dag utlottning av tre exemplar av Stefan F Lindbergs bok *Sjömän II* till de som i montern passar på att teckna medlemskap i Sjöfartens Kultursällskap för perioden oktober 2014 och hela 2015.

**Lördag 27 september 9–18**

- 11.00 Jag söker en människa**  
Författaren Anders Wällhed presenterar sin nya bok om sjömannen, skådespelaren, författaren och göteborgaren Kent Andersson. Anders presentation lägger tonvikten vid Kent Anderssons tid till sjöss och hur detta påverkade hans senare yrkesliv.
- 12.00 Sjömän II, en unik fotodokumentation**  
Ett samtal mellan fotograf Stefan F Lindberg, Ove Allansson och Lennart Johnsson om det unika projektet. Under presentationen visas ett bildspel med Stefans bilder i sjöfartsmontern under bokmässan.
- 13.00 Segling i förbjudna farvatten**  
Författaren Pär-Arne Jigenius berättar om sin nya bok *Segling i förbjudna farvatten*. Utfrågare Kultursällskapets vice ordförande Lennart Fougelberg.
- 14.00 Isens fånge**  
Författaren Swen Emanuel berättar om sin nya bok *Isens fånge*. Utfrågare Kultursällskapets vice ordförande Lennart Fougelberg.
- 14.30 Göteborgsshippingbilder**  
Författaren Sten Zackrisson berättar om sin nyuppdaterade bok med göteborgsshippingbilder.
- 15.00 Mellan kaos och kontroll – social ordning i den svenska flottan 1670–1716**  
AnnaSara Hammar berättar om sin nya doktorsavhandling.
- 16.00 Sjöfolkets bildkonstnärer**  
Från Torsten Billman till Lars Mellis Melander. Ett samtal mellan bildkonstnären Mellis Melander och fotojournalisten Stefan F Lindberg om bildens betydelse för att skildra arbetet till sjöss. Samtalsledare Lennart Johnsson.  
*Årets tema i Sjöfartsmontern Det svenska manskapsfacket 100 år.*

- 17.00 Därför stöder Stiftelsen Sveriges Sjömanshus sjöfartskulturen**  
Christer Nordling, kanslichef på Stiftelsen samtalar om verksamheten tillsammans med Berit Blomqvist.

**Söndag 28 september 9–17**

- 11.00 Sjömansbiblioteket på Rosenhill**  
Bibliotekarie Anna Selme presenterar Sjömansbiblioteket och ny sjöfartslitteratur.
- 12.00 Att sänka fartyg från luften – Ju 87 Stuka och störtbombning mot marina mål**  
Föreläsning av Peter Källoff. Ett program av Svenskt Militärhistoriskt bibliotek.
- 13.00 Havets ord**  
Författaren Torbjörn Dalnäs kåserar om sjöfolkets kärnfulla språk.
- 14.00 I Skåne blomstrar sjöfartskulturen**  
Exchiefen Karl-Erik Finnman och exbåsen Guy Rosvall berättar om den livaktiga sjöfartskulturella Marthaföreningen i Helsingborg.
- 15.00 Antwerpseglaren som aldrig kom "hem"**  
Lennart Johnsson berättar om Antwerpseglaren John Martin Andersson som skrev dagbok hela livet från första påmönstringen 1948 fram till att han avled 2012.  
*Årets tema i Sjöfartsmontern Det svenska manskapsfacket 100 år.*

Sjöfartens Kultursällskap



**VÄLKOMNA!**

Sjöfartens Kultursällskap samt medarrangörer:  
SEKO, Sjöfartsverket, Sjöbefälsföreningen, Katarina Sjöfartsklubb, Breakwater Publishing, Stiftelsen Sveriges Sjömanshus samt Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek.

Eventuella ändringar i bokmässeprogrammet 2014 publiceras löpande på vår hemsida: [www.sjofartskultur.org](http://www.sjofartskultur.org)

## Sänkt bogserbåt

Resurserna till bogserhjälp åt stora kryssningsfartyg i avlägsna hamnar behöver granskas ordentligt. Det konstaterar utredningen av en incident utanför norska Kirkenes i juni i fjol. 15 m långa *North Tug* skulle hjälpa *Ocean Princess* på drygt 30 000 gt från kaj. Men den stora kryssaren drog i stället bogserbåten akterut, så att *North Tug* tog in vatten, kantrade och sjönk. De två i besättningen lyckades hoppa över bord och simma i land.

Enligt norska haverikommissionen var *North Tug* inte en certifierad bogserbåt, och besättningen hade ingen erfarenhet av att bogsera så stora fartyg som *Ocean Princess*. Ändå betraktade de uppdraget som ett "rutinärende". Det är anmärkningsvärt att ingen certifierad bogserbåt fanns på plats, trots att *Ocean Princess* anlop var anmält långt i förväg. Den bristfälliga riskbedömningen av *North Tugs* besättning förvärrades av dålig kommunikation mellan de båda fartygen under arbetet. *North Tugs* befälhavare bad kryssaren att slå av maskin alldeles för sent, när haveriet var oundvikligt. (TELEGRAPH)

## 194 000 i böter för oljespill

Operatören för brittiskflaggade containlastaren *Ever Sigma* på 7 024 teu dömdes till sammanlagt 17 000 pund (194 000 kronor) i böter för ett oljespill på grekiskt vatten i januari i fjol. Teknisk chefen försökte göra en intern överföring av tjockolja genom att pumpa den kall genom två pumpar. Det skapade övertryck i tanken, och oljan trängde ut genom ett draghål. En del spillde ut i havet. Först 27 timmar senare anmälde detta – till italienska myndigheter, som beordrade fartyget att anmäla till Grekland.

– Vid rutinmässiga interna överföringar ska SMS följas, och om spill inträffar ska det anmälas omgående till lokala myndigheter, sa kustbevakningens miljöansvarige Jonathan Simpson.

– Bötessumman är löjligt låg och ingenting som bidrar till säkrare sjöfart, anser Nautilus seniorsekreterare Allan Graveson. (TELEGRAPH)

## Minister irriterad på svavellobbyn

Brittiska redare har i likhet med kolleger i andra länder, bland annat Sverige, lobbat intensivt beträffande svaveldirektivet som träder i kraft vid årsskiftet. Exempelvis har Chamber of Shipping (CoS) hotat med uppemot 2 000 förlorade jobb och nedlagda färjeliner. Vissa politiker har instämt, till exempel underhusledamoten Karl Turner (lab) från Hull, som pekat på DFDS' nedlagda linje mellan Harwich och danska Esbjerg.

Men brittiska sjöfartsministern Stephen Hammond reagerade kallsinnigt och uttryckte till och med besvikelse över redarnas hållning.

– CoS fortsätter att reagera som om gränsvärdena för svavel var en fullkomlig nyhet, som är ovälkommen, sa Hammond vid underhusdebatten. Faktum är att det handlar om skydd för hälsa och miljö. Redarna har haft sex år på sig att planera för de nya reglerna.

Hammond framhöll dock att möjligheterna till EU-bidrag för ökade kostnader håller på att undersökas.

Sverige, Norge, Danmark, Finland, Storbritannien, Nederländerna, Belgien och Frankrike har enats om att samarbeta för att bland annat utveckla metoder att kontrollera att de nya gränsvärdena efterföljs. (TELEGRAPH)

## Nonchalanta raffinaderier

Sjöfarten är orolig för kraftiga prishöjningar på bränslet nästa år, när nya och strängare regler om svavelhalt träder i kraft. Det gäller särskilt i kontrollområdena som Östersjön och Nordsjön, där högst 0,1 procent svavel tillåts.

Enligt internationella bunkerindustrins organisation Ibia handlar det delvis om osäkerhet om tillgången på det lågsvavliga bränslet. Om de stora raffinaderierna ger bättre information om detta, kan enbart det bromsa den befärade prishöjningen. Men som parter på en global kommersiell marknad är oljeindustrin ovillig att kommentera, även på direkt uppmaning av massmedia.

(LLOYD'S LIST)

## Gisslan i 3½ år

11 sjömän från Bangladesh, Sri Lanka, Indien och Iran släpptes fria den 7 juni i Kenya efter 1 288 dagar som gisslan hos somaliska pirater. De kom från Malaysia-flaggade *Albedo*, och två år tidigare släpptes sju pakistanier ur besättningen fria.

– Det är en lättnad att de släppts efter en chockerande lång tid i fångenskap, säger Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson. Men glöm inte att uppemot 40 sjömän alltjämt hålls som gisslan i Somalia. (TELEGRAPH)

## Undantag från kod – en omkom

Fartyg klassade som "lustjakter" behöver inte strikt följa säkerhetskoden för jakter (LY Code), och de undantas från lotsplikt. Det framgår av utredningen av en dödsolycka i Sydneys hamn i fjol. En besättningsman i Cayman Island-flaggade *Calliope* omkom, när han kastades över bord från en fender.

I rapporten uppmanas myndigheter att överväga riskerna med att lustjakter undantas från lotsplikten i till exempel Sydneys hamnområde. (TELEGRAPH)

## Befälsbrist ger sämre lönsamhet

Enligt en rapport från konsultföretaget Drewry kommer bristen på sjöbefäl att öka till 21 700 på fyra år. Det försämrar lönsamheten för rederierna, eftersom befälslönerna är tämligen marknadsstyrda.

Sedan den ekonomiska världskrisen bröt ut 2008 har rederiernas besparingar helt riktats mot bemanningen, och befälsrekryteringen har i ökad utsträckning gjorts från de "billigaste" länderna.

Bristen på sjöbefäl är särskilt stor för tekniska seniorbefäl och på specialfartyg som LNG-tanker.

– Det här har vi varnat för länge, säger Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson. Kortsiktiga besparingar förvärrar problemen på lång sikt. Regeringarna måste bidra till bättre utbildning och befälskompetens. (TELEGRAPH)

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



### TEGEFJÄLL

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

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



### SÄLEN

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

Vecka	Pris
1–16	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 Rocio Arevalo Perez via e-post: [sbf.stugor@ledarna.se](mailto:sbf.stugor@ledarna.se). För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningdatum 15/9. För huset i Torre vieja lottas veckorna 16–40, sista anmälningdatum 31/1.



## STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



### Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

#### Frågor om arbetslöshet?

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

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

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

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

### Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till [sbf@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

T f Verkställande direktör  
Christer Themnér  
–08-598 99 110  
Vice verkställande direktör  
Hans-Dieter Grahl

### Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör  
Hans-Dieter Grahl  
–08-598 99 478  
T f Vice verkställande direktör  
Christer Themnér

#### Ombudsmän i Stockholm

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

#### Ombudsman i Göteborg

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

#### Informationschef

Marie Halvdanson – 08-598 99 288

#### Medlemsservice & Administration

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

#### Human Resources

Charlotte Lindberg – 08-598 99 111  
Margaretha Norling – 08-598 99 161  
Caroline Sjöblom – 010-510 06 32

#### Ekonomi

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

#### Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm  
Besöksadress Västmannagatan 4  
Telefon 08-598 99 085  
Telefax 08-651 08 48  
E-post [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se)  
Internetadress  
[www.sjofebalsforeningen.se](http://www.sjofebalsforeningen.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

## Fler pirater i Västafrika

Sett över hela världen har piratproblemet minskats till sin lägsta nivå sedan 2007, konstaterar International Maritime Bureau (IMB). Under första kvartalet i år rapporterades 49 incidenter. 37 fartyg bordades, fem besköts, fem utsattes för bordningsförsök och två togs i beslag. Sammanlagt 46 sjömän togs som gisslan, och två kidnappades.

Det enskilt mest drabbade landet var Indonesien med 18 incidenter, men det område där problemet bedöms som allvarligast och växande är utanför Västafrika. Båda kidnappningsfallen och nästan alla gisslantagningar gjordes där. I maj dödades en indisk sjöman ombord i *SP Brussels* under en strid mellan pirater och beväpnade säkerhetsvakter. Även två av piraterna dödades. (TELEGRAPH)

## Hot om total utflaggning

Tyska storrederiet Reederei NSB hotar flagga ut sina 42 tyskflaggade containerfartyg med 500 europeiska sjömän, om inte facken under året kommer med ett acceptabelt förslag.

Rederiet hävdar att ekonomin i tysk sjöfart omöjliggör anställning av europeer på rådande villkor. För första gången på decennier finns det färre än 400 handelsfartyg i det tyska registret. (LLOYD'S LIST)

### 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 föreningen.

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

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

## Sjökaptenring



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

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

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

I priserna ingår moms, valfri gravyr och ett snyggt etui. Svenskt 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 Rocío Arevalo Perez, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 090, e-post [sbf@ledarna.se](mailto:sbf@ledarna.se).

## Sjöingenjörarring och sjökaptenring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Septemberkrysset".  
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 23/9 2014. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn \_\_\_\_\_  
 Gatuaadress \_\_\_\_\_  
 Postadress \_\_\_\_\_

## Halva böterna till visseblåsare

Fyra ombordanställda i tyskägda, Marshall Island-flaggade containerlastaren *Bellavia* får dela på en halv miljon dollar (3,3 miljoner kronor) i belöning enligt beslut av USA:s kustbevakning. De har slagit larm om att fartyget anlöpt hamnen i Long Beach med skrovsador som kunnat orsaka oljeläckage. Rederiet Herm. Dauelsberg ådömdes en miljon dollar i böter plus ytterligare en kvarts miljon till en miljöfond för att de underlåtit att själva rapportera skadan, som tidigare medfört utsläpp av oljeförorenat vatten i havet. (TELEGRAPH)

## Brandskydds-föreningens kurser höstterminen 2014

### Grundkurs

V 46 10-14 nov Helsingborg

### Fortbildningskurser

V 37 8-10 sep Göteborg

V 38 15-17 sep Helsingborg

V 40 29 sep-1 okt Kalmar

V 41 6-8 okt Göteborg

V 42 13-15 okt Helsingborg

V 45 3-5 nov Göteborg

V 47 17-19 nov Göteborg

V 49 1-3 dec Göteborg

### Advanced Fire Fighting

V 40 29 sep-1 okt Helsingborg

V 43 21-23 okt Kalmar

V 48 24-26 nov Helsingborg

### Fortbildning Advanced Fire Fighting

V 44 27-28 okt Göteborg

V 50 8-9 dec Helsingborg

För anmälan och ytterligare information kontakta:

**Gunilla Friberg**  
Svenska Brandskyddsföreningen  
11587 Stockholm  
Telefon 08-58847494  
Fax 08-6623507  
E-post utbildning@svbf.se  
www.brandskyddsforeningen.se

## Befäl kritiseras efter roderfel

Besättningen på Bermudaflaggade *Norfolk Express* kritiseras av den tyska haverikommissionen BSU efter ett roderfel utanför Bremerhaven förra året. Rodret låste sig bara några minuter efter avgång, men användning av rorkulten gjorde att man åter fick kontroll över navigeringen. Tekniska chefen och elektroingenjören undersökte aldrig vad som orsakat roderfelet. Mindre än en halvtimme senare hade fartyget accelererat till 18 knop, och rodret låste sig åter i sju grader babord. Denna gång hjälpte inte rorkulten. Maskin stoppades och ankaret släpptes ned, vilket inte hindrade kollision med en vågbrytare. BSU anser att trippen skulle ha uppskjutits tills felet lokaliserats och lagats. Senare undersökningar av specialister tog fyra dagar att hitta felet i en strömventil i styrbords kontrollenhet. "Ett fartyg ska inte tillåtas avgå, när ett ökat fel som försvårar navigeringen och därmed säkerheten har upptäckts", anser BSU. De rekommenderar rederiet Anglo Eastern att bättre utbilda sina befäl i ISM-koden. (TELEGRAPH)

## Kritik mot usel brandutrustning

Danska haverikommissionen har granskat en svårsläckt brand i *Eugen Mærsk* förra året. De kommer till slutsatsen att besättningen agerade föredömligt, men brandskyddsutrustningen ombord var usel.

Fartyget är på 170 794 gt med en lastkapacitet på 15 550 teu. Branden bröt ut i två containrar på huvuddäck under en färd från Malaysia till Rotterdam. Haverikommissionen berömmar såväl besättningens lugna, beslutsamma agerande som hamnmyndigheten i Djibouti för att fartyget beviljades nödhamn, där specialister kom ombord för att bekämpa branden.

Men brandutrustningen ombord "visade sig ha ringa eller ingen nytta", konstateras också. "Om en brand skulle bryta ut högre upp bland containrarna, skulle besättningen knappast kunna bekämpa branden med denna utrustning."

Eventuellt överskred en del containerstaplarna maximivikten, eftersom containrarna inte regelmässigt vägs före lastning. (TELEGRAPH)

### LÖSNING TILL SOMMARKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 4/2014



Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

**Astrid Thiman**  
Karlskrona

**Lars Ekengren**  
Nyhamsläge

**Karin Lindh**  
Varberg

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälerna gratulerar!



**AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA**

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

Jonas Lagerbäck,  
tel 0768-63 92 76, e-post jonas\_lagerback@yahoo.se

**DESTINATION GOTLAND**

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

**DFDS SEAWAYS**

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

**DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK**

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

**ECKERÖLINJEN**

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

**EUROVIK SHIPPING**

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

**FINNLINES**

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

**FÄRJEREDIET/TRAFIKVERKET**

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

**KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

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

**LULEÅ BOGSERBÅT**

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

**NMM RORO**

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

**ORNÖ SJÖTRAFIK**

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

**ORUST MARINE RECRUITMENT**

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

**RESSEL**

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

**SAND & GRUS AB JEHANDER**

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

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

**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**

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

**STRÖMMA**

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

**STYRSÖBOLAGET**

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

**SVITZER SVERIGE**

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

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

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

**TRANSATLANTIC**

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

**TT-LINE**

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

**TÄRNTANK**

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

**WALLENIUS**

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

**VIKING LINE**

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

**ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK**

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

**ÖCKERÖ BÅTTRAFIK**

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

**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**

Oskar Sigurdh, Jungs väg 6P, 392 43 KALMAR  
tel 0736-76 38 59, e-post oskar.sigurdh@hotmail.se

**Hjälp oss  
att rädda dig.**

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



# Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

## Så här beställer du

### Privatperson

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

### Företag

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

Företag \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Avdelning \_\_\_\_\_

Gatuadress \_\_\_\_\_

Postnr \_\_\_\_\_

Ort \_\_\_\_\_

Land \_\_\_\_\_

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

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

## FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

### AKTIVT MEDLEMSKAP

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

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnteckning

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Annons från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

# Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Många prisade förslag gav Stena Line hedersomnämning

– Jättekul! Jag är verkligen stolt å våra anställdas vägnar och att vi har en företagskultur som uppmuntrar till innovation. Stenas Lines vd, Carl-Johan Hagman, gladdes åt rederiets hedersomnämning vid Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdag i maj.

Specialverktyg för byte av glödlampor i lejdarhus, självgående ureatvätt och system för dokumentation av arbetsmiljöarbete. Det är några av de totalt sex belöningar som delades ut till ombordanställda i Stena Line under vårens belöningsdag. Att så många av rederiets anställda prisades ledde till att Sjömanshusstiftelsen beslutade att ge Stena Line ett hedersomnämning. Carl-Johan Hagman säger att det betyder mycket för hela sfären.

– Innovation är en av företagets grundbultar och det är tack vare duktiga medarbetare och nytänkande som vi kan bedriva sjöfart i Sverige idag. Inom Stena jobbar vi hela tiden för att skapa en miljö som gynnar kreativitet och den här utmärkelsen är ett bevis på att vi lyckas, säger han.

En platt organisation där såväl fartyg som drift, bemanning och teknik finns samlat inom samma familjeägda företag, tror Carl-Johan Hagman bidrar till att skapa det gynnsamma innovationsklimatet.

– Tycker man att medarbetarna är den viktigaste tillgången måste man också visa det. Alla på våra fartyg är anställda av Stena vilket skapar ett djup och en långsiktighet i det vi gör. Och den som är professionell och trygg i sin yrkesroll vågar också komma med egna idéer och till och med föreslå att andra ska pröva att göra på samma sätt, säger han.

*”Det är inte de enskilda, stora förändringarna som driver företaget framåt utan de många små brillianta idéerna”*

Goda idéer uppmuntras bland annat genom ett internt innovationssystem. Carl-Johan Hagman berättar att det kommit tusentals förslag från de anställda ute på fartygen. Av dessa har cirka



Carl-Johan Hagman gläds åt personalens kreativitet. Foto: Erik Lewenhaupt

1 500 införts ombord. Man är också långt framme när det gäller att sprida uppfinningar mellan fartygen.

– Inom roro och ropax har vi ett 60-tal fartyg, men det finns ju inte 60 best practice. Därför ser vi till att förmedla de bästa idéerna mellan fartygen och arbetar för att vi ska vara tillräckligt stolta och ödmjuka för att ta till oss det kollegorna gör, säger han.

Stena Line är en del av Stenasfären, Sveriges största rederigrupp med runt 20 500 anställda världen över.

– Vi vill att alla våra anställda ska bli bekräftade, hörda och sedda, inte minst för att skapa en kreativ kultur. För det är inte de enskilda, stora förändringarna som driver företaget framåt utan de många små brillianta idéerna, säger Carl-Johan Hagman.



## STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2015

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivselen ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det.

Förslaget skall vara oss tillhanda senast 30 oktober.

Läs mer om vår belöningsverksamhet på [www.sjomanshus.se](http://www.sjomanshus.se).