

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR7 NOVEMBER 2015 ÅRGÅNG 4

BEKVÄMA BÅTAR I NILEN
med segel för syns skull

TEMA LITAUEN
Traditioner byggs upp från försovjetisk tid

SEAMEN WHO HAVE BEEN TAKEN HOSTAGES BY PIRATES
get far too little support

INTENDENTUREN

HUR SER DERAS ARBETSMILJÖ UT EGENTLIGEN?



Livsviktig insats – värsta krisen på 70 år

NOVEMBER

Under andra världskriget var Sverige ett långt fattigare land än i dag. Men i motsats till hela vår närmaste omvärld lyckades vi hålla oss utanför kriget. Det gjorde att många flyktingar sökte sig hit. För att bara redovisa några kalla siffror, så tog vi emot 72 000 finska krigsbarn och 30 000 flyktingar från de baltiska länderna. De flesta av krigsbarnen återvände senare, medan praktiskt taget alla balter stannade och etablerade sig väl i det svenska samhället.

Detta var 1945, när nästan hela Europa låg i ruiner. Miljontals människor migrerade, ibland frivilligt för att söka sig en framtid någon annanstans, men ofta blev de förvisade av regeringarna i det land där de bott i flera år. Faktum är att mer än 14 miljoner etniska tyskar – ett antal som motsvarar nästan hela dåvarande Skandinavien – tvingades flytta från de områden Nazi-Tyskland ockuperat före och under kriget. Att omvärldens empati för dessa människor var begränsad är ett försiktigt sätt att uttrycka saken.

Under de 70 år som gått sedan dess har Sverige mottagit ytterligare ett par större flyktingströmmar från krigshärjade områden. Den klart största är under de krig på 90-talet som slog sönder den jugoslaviska staten. Drygt 100 000 människor därifrån sökte sig till Sverige.

Fel flagg

I artikeln "Mord ombord" i förra numret slank tyvärr en felaktighet med som stått i norska medier. Fartyget *Anangel Explorer* har grekisk flagg och inget annat.

På kort tid har Europa nu fått se flyktingströmmar som i antal börjar närma sig situationen efter andra världskriget. De kommer i huvudsak från de krigshärjade länderna Syrien, Irak och Afghanistan. I två av dessa fall har i varje fall USA ett

ning på frivilliga krafter. Sjöräddarna är människor som har andra arbeten och som på sin fritid är redo att rycka in och rädda människor i sjönöd.

I insatsen Gula båtarna har Sjöbefälsförbundet rekommenderat SSRS att be-

EN DETALJ SOM I HÖG GRAD BERÖR OSS ÄR DEN FRUKTANSVÄRDA SITUATIONEN FÖR DE MÅNGA FLYENDE I MEDELHAVET. HÄR BEHÖVS OMEDELBARA INSATSER FÖR ATT RÄDDA MÄNNISKOR FRÅN ATT DRUNKNA ELLER FRYSA IHJÄL, SÄRSKILT UNDER DE KOMMANDE HÖSTSTORMARNA.

tungt medansvar för situationen i landet, i varierande utsträckning även andra länder i västvärlden.

Vi har ingen bestämd åsikt om detta och inte heller exakt hur den nuvarande flyktingströmmen till Sverige ska hanteras. Vi konstaterar bara att antalet flyktingar per vecka ökat från 2–3 000 för ett tag sedan till 9–10 000 i dag, och Migrationsverket har en prognos om 160 000 för hela 2015. Sveriges statsminister betecknar situationen som ohållbar och kräver att övriga EU-länder tar ett större ansvar.

Men en detalj som i hög grad berör oss är den fruktansvärda situationen för de många flyende i Medelhavet. Här behövs omedelbara insatser för att rädda människor från att drunkna eller frysa ihjäl, särskilt under de kommande höststormarna. Med stöd av flera företag inom mediesektorn har Sjöräddningssällskapet (SSRS) dragit igång räddningsinsatsen "Gula båtarna" till hjälp åt flyktingarna. SSRS arbete grundas som bekant i stor utsträck-

ning på frivilliga krafter. Sjöräddarna är människor som har andra arbeten och som på sin fritid är redo att rycka in och rädda människor i sjönöd. I insatsen Gula båtarna har Sjöbefälsförbundet rekommenderat SSRS att be-
 manna fartygen med anställd personal. Frivilliga volontärer bör främst sökas bland de som har relevant yrkeskompetens som läkare och annan sjukvårdspersonal. Arbetet är mycket krävande och psykiskt påfrestande. När man konfronteras med människor i desperat flykt möter man död, lidande och även interna motsättningar, som kan vara mycket svårhanterliga. Det gäller särskilt när de värst drabbade, som alltid i sådana här fall, är kvinnor och barn. Om båtarna skulle bemannas av aldrig så välmenande frivilliga oavlönade, är risken större att dessa drar sig ur och åker hem, när upplevelsorna blir alltför svåra. Med anställd personal har man också fördelen att kunna ha ett avlösningssystem, som möjliggör nödvändig vila.

Gula båtarna behöver allt stöd. Bidrag som oavkortat går till aktionen kan sättas in på bg 5037-0378 eller som sms till nummer 72600. Meddelandet i sms-et är BÅT omedelbart följt av det insatta beloppet.



sjöbefälen Nr 7

- 04 Från föreningsstyrelsen
FS beslöt bl a att säga upp de centrala avtalen
- 05 Andre vice ordföranden har ordet
Jan Häggblom skriver bl a om intendenturens situation
- 06 Maktlysten EU-domstol
EU-domstolens domslut står ibland i strid med ILO-resolutioner
- 08 Intendenturens arbetsmiljö uppmärksammas
De utgör 60 procent av de långtidssjukskrivna
- 09 Sexuella trakasserier
Avtalskonferens åhörde en skarp föreläsning
- 10 Usel personalpolitik i danskt rederi
Krävde 2e styrman på 6 500 kronor för ospecificerade kostnader
- 11 Fler kan räddas ur sjunkna fartyg
Nytt dykprojekt syftar till att bättre komma åt luftfickor
- 12 Gisslan hos pirater – och sedan?
Mer resurser behövs till sjömän som stöttit i piraters våld
- 14 Vad väger containern?
Ny Solas-resolution ska förbättra stabiliteten i containerfartyg
- 16 Ålandsutbildad sjökaptan fick jobb i Norge
Trivs bra med jobbet – men det är en tjänst som lättmatros
- 18 Tema Litauen
Sjömansfack äldre än Sovjet-ockupationen, aktiv ITF-inspektör och sjömanscenter som bildades under Sovjettiden
- 24 Seglats med mångtusenårig tradition
Men idag är det bara en stillsam turistupplevelse



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 4 Utgivningsdag 4 november 2015

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 Sankt Eriksgatan 26, plan 4

Telefon 08-598 99 085 vx

Telefax 08-651 08 48

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2015

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

Framsidesbild En dahabeah, guldbåt, är rymlig och bekväm att segla i Nilen med, men seglen är mest för syns skull. Transporten sköts av gamla bogserbåtar. Foto Leif Hansson.

TS-kontrollerad upplaga 8 300 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

MANUSSTOPP 2015
Nr 8 – 24/11

MANUSSTOPP 2016
Nr 1 – 26/1 Nr 2 – 1/3 Nr 3 – 5/4 Nr 4 – 17/5
Nr 5 – 16/8 Nr 6 – 20/9 Nr 7 – 18/10 Nr 8 – 22/11



Avtalen uppsagda

Sjöbefälsföreningens styrelse sammanträdde den 29–30 september 2015 och behandlade bland annat följande.

- **Fortsatt luddigt om skatteregler.** SBF har tillsammans med sjöfartens övriga parter uppvaktat en statssekreterare om 183-dagarsregeln för utlandstjänstgöring. Frågan bereds i kanslihuset, men ännu förlorar sjöbefäl jobb i fartyg som sätts under utländsk flagg. Det nya skattekontoret för sjömän har inte blivit någon fördel, eftersom de mer verkar gå in för att granska sjömännen än hjälpa dem.
- **Arbetstidsregler i inre vattenvägar.** Tekniska föreskrifter har tagits fram för denna form av sjöfart, men det gäller att se till att arbetstidsreglerna överensstämmer med vilotidslagen.
- **Problem med sjöfartsstöd.** Delegationen för sjöfartsstöd har i flera fall blivit mer rigid i sin tolkning av reglerna. Det är raka motsatsen till de ambitioner som den förra regeringen uttryckte i fråga om stödet.
- **Avtalsuppsägning utan prolongering.** Den 31 januari 2016 löper det centrala avtalet med Sarf ut. Normalt brukar SBF säga upp avtalen med prolongering, under vilken sju dagars uppsägningstid gäller. När det gäller avtalet med Sarf uttrycktes en önskan att denna gång koppla den avtalsuppsägningen till den olösta tvisten med Destination Gotland, som är medlem i Sarf. Beslutet blev att säga upp avtalet utan prolongering, så länge tvisten med DG inte är löst.
- **Avtalsuppsägning med prolongering.** Avtalet med Almega, som löper ut 31 december, ska sägas upp med sedvanlig prolongering med sju dagars uppsägningstid. Enighet råder med motparten om att skärgårdsavtalen ska ensas, och SBF väntar på ett förslag från Almega om hur det ska se ut.
- **Tekniska chefer på TAP-avtal?** Ett rederi har uttryckt önskemål om att anställa filippinska tekniska chefer på TAP-villkor. TAP-avtalet gäller inte befälhavare och tekniska chefer.
- **Svensk flagg efter protester.** Stena Line hade planerat att sätta sitt nya fartyg *Ask*, som ersätter *Stena Scanrail*, under DIS-flagg. Efter omfattande protester blir det svensk flagg.
- **Söka anslutning till Saco m m.** Beslöts söka medlemskap i Saco samt i Saco-S, Akademikeralliansen och PTK.

Positiv hovrättsdom

Hovrätten i Helsingfors avgjorde i september det segdragna rättsfallet med uppsagda Superfast-anställda, som SB skrivit om flera gånger. Hovrätten fastslog att tysk lagstiftning ska tillämpas till den del den ger arbetstagarna ett starkare skydd än finsk. Det är ett domslut som är positivt för de 38 sjömän som Helsingfors tingsrätt i maj 2014 tilldömde ett skadestånd från arbetsgivaren på sammanlagt 2,2 miljoner euro (20,6 miljoner kronor).

- **Kandidater till kongressombud.** SBF:s valberedning har fullgjort sitt uppdrag att ta fram minst 90 kandidater till uppdragen som ombud på ordinarie kongressen nästa år. Rapporten godkändes, och kansliet fick uppdraget att utarbeta en valseedel till kongressvalet.
- **Mats Jäderland vd i SBF-O.** Sjöbefälsföreningen-Offentlig-anställdas vd Hans-Dieter Grahl går i pension vid årsskiftet, och till ny vd valdes Mats Jäderland. Enligt stadgarna ska votum inhämtas från de ordinarie ledamöter som var frånvarande vid sammanträdet.
- **Trassel med utbildningspraktik.** Sjöfartshögskolan i Kalmar har tagit in studenter till 3-årig utbildning utan tillräcklig sjötid, varför de måste söka sådan efteråt för att få ut sin behörighet. Ett annat problem är att en del som läst på norska sjöbefälsskolor efteråt söker till svenska skolor i stort sett enbart för att få erforderlig praktik.
- **Kommande elutbildning.** Sjöfartshögskolorna planerar ny elutbildning, men de har olika upplägg. SBF har liksom Transportstyrelsen inbjudits att lämna synpunkter i ärendet.
- **Oenighet med motpart om säkerhetsbestämmelser.** I många vägfärjor känner sig befälhavarna tvungna att bryta mot säkerhetsbestämmelserna för att inte orimliga förseningar ska uppstå. Motparten Färjerederiet vill inte skriftligen medge att de är medvetna om problemet utan ser det som befälhavarnas ansvar.

11 november sista dag att lämna e-postadress

Sjöbefälsföreningens styrelse har beslutat att valet av ombud till kongressen 2016 kommer att vara elektroniskt via e-post. Det är därför viktigt att alla aktiva och interaktiva medlemmar uppdaterar sin e-postadress i registret, så att de får tillgång till valsedelen.

Som det stått på hemsidan under hela året och tre gånger förut här i SB kommer det inte vara möjligt att rösta utan e-postadress. Om en medlem saknar e-postadress, kan föreningens kansli hjälpa till att skaffa en. Onsdagen den 11 november är absolut sista dag som SBF:s kansli kan registrera en giltig adress. Medlemmar som känner minsta tveksamhet om det finns en giltig adress i medlemsregistret – kontakta SBF via e-post sbf@sjobefal.se eller på telefon 08-598 99 085.

Jörgen Lorén

har fått en anställning i land inom området säkerhetsfrågor, som alltid legat honom varmt om hjärtat. Därför avsäger han sig sina fackliga uppdrag inom SBF. Han ersätts som ordinarie ledamot i föreningsstyrelsen av Annelie Hamberg, styrman i Destination Gotland. Vem som ersätter honom som ledamot i presidiet bestäms senare.

TANKAR FRÅN INTENDENTUREN

På förra kongressen ställde jag en fråga i egenskap av medlem av intendentur-sektionen, till de två sjöfartshögskolorna i Sverige om de kunde tänka sig driva en utbildning för högre intendenturbefäl.

Svaret var jakande från skolan i Kalmar. Det tog ett tag att knuffa igång arbetet med detta, men sedan hade vi ett bra samarbete där det gjordes mycket bra saker av alla inblandade parter. Men efter några personella omdispositioner på skolan hamnade detta projekt helt i bakvatten. Det är synd, jag tycker man lite har missat pointen att man skulle kunnat utbilda för "export". Kryssningsindustrin världen över söker hela tiden efter kompetent personal inom intendenturen. Vi får återigen ta krafttag med detta, kanske vi hittar lämpliga utbildningar utanför Sveriges gränser.

Slutklämmen i detta är att vi måste få till en ordentlig utbildning för våra intendenturbefäl, och det av skäl jag listar här under:

- Vi måste få ordning på nomenklaturen, så att man lätt kan jämföra befattning och ansvar mot nautiker och tekniker, i slutändan för att kunna ensa våra avtal så långt det går. För tillfället har vi de till innehållet svagaste avtalen.

- Vi har ett avtal som innehåller skrivningar om examenstillägg för intendenturbefäl. Då är det ju rimligt att vi skapar en utbildning så våra medlemmar kan tillgodogöra sig detta tillägg.
- Även våra intendenturbefäl ska vara gångbara "worldwide".

Något litet för kalenderbitaren:

- 2005 fick vi igenom examenstillägget för intendenturbefäl.
- 2006 fick vi igenom 30 dagars semester för icke arbetstidsreglerat intendenturbefäl.

Examenstillägget

Så här är det. Parterna, Sjöbefälsföreningen och redarnas organisation har kommit överens om att en relevant högskoleexamen innehåller 120 högskolepoäng. Och det är parterna som tolkar överenskomsten, inte någon representant för ett enskilt rederi. Detta ska anses som en tolkningsfråga för det centrala avtalet som parterna har ingått. Därför ska vi skapa en adekvat utbildning för våra intendenturbefäl.

Kocksteward/ekonomiföreståndare

Jag anser att kocksteward/ekonomiföreståndare hör hemma inom intendentur-

befälet. Det som hände när Seko tog över var mycket osnyggt gjort av de inblandade. De som idag seglar som kocksteward har ett mycket ansvarsfullt arbete med tidiga morgnar och sena kvällar. De ska kunna laga näringsriktig och välsmakande mat, fungera som kostrådgivare, de ska sköta sina proviantlistor och annan pappersexercis, ansvara för städ, disk, tvätt och 100 andra saker.

Roligt vetande

Visste du att Sigvard Karlbjörn 1958 skrev boken "handbok för ekonomibefäl" utgiven av Svenska stewardföreningen? Kanske SBF kan ge ut ett nytryck som kuriosita?

Trakasserier

Tyvärr är vi inte befriade från trakasserier inom färjesjöfarten heller. Låt oss gemensamt arbeta för en arbetsmiljö, som så långt det låter sig göras är befriad från sådana företeelser. Och kom ihåg följande: Att inte ta ställning är att tillåta.

Allergener

är ju något som blivit allt mer aktuellt efter att EU:s informationsförordning nr 1169/2011 har trätt ikraft.

De är 14 till antalet och består av de ämnen som orsakar mest allergier eller annan överkänslighet. Dessa ska vi nu i passagerartrafiken kunna redovisa för våra gäster som vill veta. Det är i sig ingenting komplicerat, men problemet är att de förekommer i så många livsmedel och under så många namn. Detta kräver att våra leverantörer klarar av att skriva en innehållsförteckning, som är korrekt och begriplig för den som ska använda varan.

Visserligen finns det dataprogram att ta till hjälp, men jag skulle ändå helst se att detta inte görs ombord i färjorna utan sköts centralt av en adekvat utbildad person. Det är ganska allvarliga konsekvenser som kan uppstå om något går fel. Och dessutom innebär det delvis slutet för den "konstnärliga friheten" för den personal som de facto tillreder maten. Hädanefter blir det att hålla sig till receptsamlingen.

JAN HÄGGBLUM

Ny mejladress – @sjobefal.se

Förberedelserna för Sjöbefälsföreningens organisatoriska utträde ur Ledarna vid årsskiftet pågår för fullt. De fasta telefonnumren till kansliet (se sidan 29) kommer att ändras, vilket vi meddelar senare. En förändring som redan genomförts är e-postadresserna, som tidigare ingick i Ledarnas domän. Numera har SBF den egna domänadressen @sjobefal.se.

Föreningens centrala adress är alltså: sbf@sjobefal.se

Tidskriften Sjöbefälens adress är: sjobefalen@sjobefal.se

Nu är det hög tid att boka din
Julhälsning till Sjöbefälens läsare

Julhälsningen presenteras
i nr 8 som ges ut den 8/12.
Formatet är 65x40 mm
och kostar 1300 kr.

Boka genom att kontakta
Martin Stolt 090-711 540
martin.stolt@display-umea.se



Svensk grundlag och EU-domstolen

Sverige håller på att få en författningsdomstol, trots att det rått politisk enighet om att vi inte ska ha det. Det är den allt mer aktiva EU-domstolen, som verkar vilja ta på sig den rollen. Stig Gustafsson beskriver problemet i denna artikel.

I många europeiska länder finns författningsdomstolar. En författningsdomstol är en domstol som ska pröva om en av parlamentet stiftad lag strider mot grundlagen. I Sverige har vi ingen författningsdomstol. Det är politisk enighet i riksdagen om att vi inte ska inrätta någon sådan domstol – senast manifesterad i den utredning om grundlagen som kom för några år sedan. I Sverige har vi ansett att jurister i en domstol inte ska kunna överpröva lagar som de folkvalda i riksdagen stiftat. Bara riksdagen kan fungera som en yttersta garant för den svenska demokratin.

EU-domstolen kan sägas vara en författningsdomstol för EU. EU-domstolen är det mäktigaste organet inom EU. Den kan överpröva EU-kommissionens beslut lika väl som den kan ingripa i beslut som fattats av medlemsstaternas olika myndigheter – även domstolarna. Utan egentlig debatt har det skett en maktförskjutning från de folkvalda till EU-domstolens jurister. När EU-domstolen fattar ett beslut tar den till exempel inte hänsyn till om en medlemsstat redan är bunden av en ILO- eller FN-konvention eller Europarådets konvention om de mänskliga rättigheterna.

Laval-domen

För svensk del är Laval-domen ett övertydligt exempel. I domen ställdes den svenska grundlagsfästa strejkrätten mot EU:s regler om fri rörlighet och etableringsfrihet. Konsekvenserna av domen är allvarliga, eftersom demokratiskt fattade beslut undermineras. Strejkrätten är dessutom skyddad enligt ILO:s konvention nr 87 och Europarådets konvention om

mänskliga rättigheter. ILO har också kritiserat Laval-domen från den synpunkten.

Vill ha mer makt

EU-domstolen utövar sin makt även på andra sätt. Ett exempel är att kräva förhandsavgörande i EU-domstolen av mål i de nationella domstolarna. Från EU:s sida har man framhållit att ett mer ”aktivt förhållningssätt” från svenska domstolars sida erfordras om EU-rätten ska tillämpas korrekt i Sverige. Med andra ord: Det är för få fall där svenska domstolar begär förhandsavgörande av EU-domstolen.

Arbetsdomstolen (AD) drev länge den linjen att man avgjorde målen utan att begära förhandsavgörande. I något fall har detta skett efter yrkande av en av parterna. I något fall konstaterade AD att rättsläget var så klart att man avslög ett sådant yrkande. En påtaglig nackdel med förhandsavgöranden är att ett mål i exempelvis AD fördröjs. Det kan handla om ett halvår eller ännu längre. Mot denna bakgrund kan man förstå att varken parterna eller domstolen i normalfallet har något större intresse av att gå till EU-domstolen.

Med anledning av denna svenska obehägenhet att begära förhandsavgöranden inledde EU-kommissionen för några år sedan ett sk överträdelseförfarande mot Sverige och krävde att särskilt Högsta domstolen (HD; endast två förhandsavgöranden på 10 år) i större utsträckning skulle skicka mål till EU-domstolen för förhandsavgörande. Sverige har också med anledning av denna EU-propå – som i själva verket är ett hot om att inleda en formell utredning om fördragsbrott – gjort vissa ändringar i lagstiftningen som inne-

bär att åtminstone HD kommer att skicka fler fall till EU-domstolen för förhandsavgörande.

Kontroll av EU behövs

I Tyskland har man på senare tid insett att EU:s rättsutveckling försvagar den tyska demokratin. EU-domstolens domar är så oförutsägbara att den tyska författningsdomstolen krävt en egen inhemsk kontroll och övervakning av EU. Det är något som även vi i Sverige borde överväga.

Eftersom vi inte har någon författningsdomstol har man från EU-kommissionens sida antytt att det vilar en särskilt tung börda på våra högsta domstolar att ”föra en dialog” med EU-domstolen genom att begära förhandsavgöranden! Alltså en slags författningsdomstol införd bakvägen.

Från svensk sida och alldeles särskilt från fackligt håll har vi anledning att vara uppmärksamma på EU-domstolens rättspraxis och reagera på ett tidigt stadium – till exempel genom att i fall där ILO:s konventioner åsidosätts framföra klagomål till ILO.

STIG GUSTAFSSON

Wallhamn färdigmuddrad

Wallhamn AB, Trafikverket och Sjöfartsverket har nyligen avslutat muddringsarbetena i hamnbassängen och farleden in till Wallhamns hamn i Orusts kommun i Bohuslän.

De allt större fartygen, inte minst biltransporter, har tidigare haft problem att angöra hamnen i Wallhamn vid hård vind och dåligt väder. De har då ibland tvingats ankra upp utanför Marstrand i väntan på bättre väder.

PETER LORIN

Källor Sjöfartsverket, Trafikverket

Exposed seamen get poor support

Seamen kidnapped and tortured by pirates are abandoned by irresponsible employers and flag states. These sailors get support from a small volunteer organization, fighting with bad economy. At the same time the international community is investing billions in the struggle against pirates.

A seaman from Ghana being kidnapped for more than three years had nowhere to go when he came home. He got hold of a machete and built a shelter for the night. Another sailor wears a scarf round his head as protection, since the pirates had cut off his ears, because he had not been able to give them more diesel. A third seaman, who had been a hostage for more than 1 000 days, was left waiting for a flight alone in a youth hostel with bad food.

These stories are told when international operators of the pirate hunt are gathered in London's fashionable business districts. The meeting is arranged by Oceans Beyond Piracy, which inform about piracy around the world. The participants come from Kenya, Nigeria, USA and other places around the world. Here are guests from the UN, IMO, the International Shipowners' Association Bimco, EU Navfor Atalanta, experts about Somalia and other organizations on a long list.

Stories cause silence

The horrible stories are told by an official from the UN program to support kidnapped sailors. A deeper silence and greater thoughtfulness spread in the room.

– I don't want to be excessively negative. Large parts of the industry have done a lot. But these people have suffered tremendously, been forgotten and no one has helped them, says Leonardo Hoy-Carrasco, consultant for the UN humanitarian aid to sailors hit by pirates.

He emphasizes that this is a small group and that it ought to be possible, without greater economic efforts, to secure their living conditions quickly.

– There are good examples, and I am glad to say that this has worked in India. But in other places it has not worked out as well.

The needs for help to sailors hit by pirates are very big. 4 000 seamen have been affected, according to international estimations, and a thousand of these suffer from posttraumatic stress.

All shipowners not responsible

The vast majority of the affected sailors are taken care of by responsible owners and flag states. But what happens with the others? After the meeting Sjöbefälén investigates what is done, and by whom.

The United Nations' program for humanitarian aid to exposed sailors consists only of a couple of employees, of whom one is part-time employed. The UN, ITF and IMO all refer to the volunteer organization MPHRP.

The problems arise because the owners don't take their responsibility, go bankrupt or in some other way make themselves unreachable. They often lack insurances to pay ransoms to the pirates. It has happened that owners have paid the ransom to get the ship free, but neglected to pay the salary to sailors who had been in captivity.

The flag state has also a great responsibility.

– In most cases where the owners have abandoned their seamen the vessels have been flagged in Panama or Malaysia and owned by Nigerian or Iranian shipowners, says MPHRP:s Chiraq Bahri.

MPHRP started in 2011 when the attacks were at its worst. ITF Seafarers Trust was the first donator and was followed by TK Foundation, Seafarers UK and others.

Must get new papers

From the office in India the organization helps sailors from India, Pakistan, Bangladesh and Sri Lanka. As soon as they get to know that a ship has been kidnapped the organization tries to get in contact with the owner to offer help. MPHRP has been

in contact with just over 150 sailors, has made home visits and has helped them and their families. Some of the seamen have also received help from their employers.

It can be hard to come back to work after captivity. The situation is even more complicated if the sailor has lost his passport, his certificates and his employment. Chiraq Bahri is pleased with how the Indian authorities have acted.

– They have fixed new papers, even certificates, very quickly. They have also helped many sailors to get new jobs at sea.

Fairly low cost

But what is the cost for helping a kidnapped seaman? MPHRP:s Indian office tells that in some cases it can do with about 12 000 USD for a long captivity and a longer rehabilitation period. The sum can be compared to the cost for the global struggle against piracy; according to the World Bank approximately 12 billion USD in 2011.

MPHRP works to broaden its work to Southeast Asia and West Africa. But the donations have diminished. This year they are about 310 000 USD, which has caused a reduction of the staff. Two of three offices, in the Philippines and Ukraine, have been forced to close down.

The largest part of the money comes from ITF for running costs of the headquarters and from UK Seafarers Fund for consulting fees for the staff at the Indian office.

Tom Holmer is newly appointed program manager at MPHRP.

– We believe that the economy will be stronger with an established maritime volunteer organization. We hope that a clearer strategy will attract donors, says Tom Holmer.

In September, however, no new money was expected and it was unclear if the offices in Ukraine and the Philippines could open again.

This is a short version of the article on the pages 12–13.

Uppmärksamhet intendentur

På den årliga SAN-konferensen fick intendenturpersonalens arbetsmiljö en välbehövlighet uppmärksamhet. Sjöingenjören och tekn. doktorn Cecilia Österman rapporterade om ett forskningsprojekt om intendenturens arbetsmiljö. En annan av föredragshållarna kom från intendenturen i Eckerölinjen. Och pristagaren Monica Öberg arbetar med rehabilitering och arbetsträning inom Eckerölinjen. *TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN*

GÖTEBORG OKTOBER 2015

Vi citerar ur motiveringen till Monica Öbergs pris: "Hon är en stor humanist som med mycket värme och medmänsklighet håller samman rederiets samtliga rehabiliterings- och arbetsträningssärenden på ett föredömligt sätt. Regelverken kan hon utan och innan, och hon är totalt orädd inför att ifrågasätta regler och myndighetspraxis för att hjälpa enskilda människor som har svårt att hantera den byråkrati som ofta möter den som blir långtidssjukskriven... Men hon har också förmågan att ge tydliga besked och leverera sanningar, ibland obekväma sådana, utan att för den skull döma eller komma med pekpinna."

Detta problem berör i hög grad intendenturpersonal. Cecilia Österman vid Linnéuniversitetet (tidigare på Chalmers) berättade om ett pågående forskningsprojekt om intendenturens arbetsmiljö.

– 60 procent av de långtidssjukskrivna i sjöfarten är intendenturpersonal, berättade hon. Men även för övriga besättningskategorier är känslan av "upplevd utmattning" högre i passagerarfartyg än i andra fartyg.

Positivt "fluffluff" i budgetproppen

Temat för konferensen var "Rätt kurs mot framtida arbetsmiljöutmaningar". Föreningen svensk sjöfart vd Pia Berglund påpekade att begreppet hållbarhet inte bara handlar om miljö utan även säkerhet och ekonomi. Hon urskuldade sig för att den sistnämnda aspekten lät väldigt arbetsgivartillvänd, men naturligtvis har hon rätt. Ett rederi eller ett företag i vilken bransch som helst är knappast hållbart utan en stabil ekonomi. Hon framhöll även att svenska redare tar ansvar för den



Monica Öberg, Eckerölinjen, fick årets SAN-pris.

sociala hållbarheten oavsett flagg och besättningens nationalitet. Dock tvingas de ännu konkurrera med vissa redare som håller inne lönen åt sina anställda. Hon hyllade MLC, som förhoppningsvis är ett vapen mot sådana skumraskföretag.

Hon uttryckte sin tillfredsställelse över budgetpropositionen, inte bara för förslaget om tonnageskatt.

– Det "fluffluff" som står i texten före tonnageskatten innehåller ett välkommet erkännande av sjöfartens insats och betydelse, påpekade hon.

Optimistisk vision

Hon levererade en mycket optimistisk framtidsvision: 2020 hoppas hon att 18 000 nya jobb skapats i sjöfartsklustret (varav 80 procent i land), 300 fler fartyg fått svensk flagg och 500 fler utlandsflag-

gade fartyg är svenskkontrollerade.

Nyexaminerade sjökaptanen Andreas Andersson berättade om det examensarbete om arbetsskador som han gjort tillsammans med Karin Lindqvist.

– I förhållande till antalet förvärvsarbetande är det tre gånger fler olyckor till sjöss än i andra branscher, berättade han. De vanligaste riskmomenten är dörrar, trappor och glatta underlag.

En paneldebatt hölls med tre nyexaminerade studenter och tre representanter för rederikontoren. Där diskuterades bland annat handledarnas viktiga roll under ombordpraktiken. De måste vara motiverade och fungera socialt. Men även för nyanställda är det mycket viktigt med en bra introduktion på arbetsplatsen.

– Vad gör rederierna för att motivera handledarna? frågade SBF:s 1e vice ordförande Jörgen Lorén.

Per Barkman från Crewcomp, tidigare Sirius, erkände att det finns brister på den punkten, men man är medveten om detta. Skolverket fastslår faktiskt att handledarutbildning är obligatorisk.

2 mobbade i veckan begår självmord

Stefan Blomberg, psykolog vid Linköpings universitet, gav en kuslig upplysning.

– Förr var lösningsmedel i målarfärger den mest dödliga arbetsmiljöfaktorn, sa han. I dag är det mobbning. För mer än 100 självmord årligen är mobbning en bidragande orsak.

Han lärde också åhörarna att begreppet "psykosocial arbetsmiljö" numera inte används. I stället talar man dels om social arbetsmiljö, där nyckelorden är "tillit och stöd", och dels om organisatorisk arbetsmiljö, där nyckelorden är något så elementärt som "ordning och reda".

Cecilia Österman avrundade dagen med en mycket underhållande beskrivning av Sveriges eviga nationella trauma: Vasas förlisning 1628. Men tänk vilken förlust det hade varit om hon inte hade sjunkit där och då. Då hade hon säkert varit helt bortglömd, och vi hade inte haft Vasamuseet! **BL**

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

ARBETSMILJÖPROBLEMET NR 1

”Hur länge kan Åhfelt behålla oskulden? – Vafan, det här är en manlig värld, du får tåla den tonen!” Det är i grov sammanfattning vad Emilia Åhfelt fick höra som soldat när hon sökt och tagits ut till den svenska militära styrkan i Kosovo. I dag har hon ett företag som utbildar arbetsplatser om sexuella trakasserier och annan mobbning.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

STOCKHOLM SEPTEMBER 2015

Emilia var inbjuden till SBF:s klubbordförandekonferens för att tala om detta utbredda men oftast nedtystade arbetsmiljöproblem. Den klassiska knappålen hade kunnat höras falla bland publiken, när de lyssnade till hennes berättelse från Kosovo, som var skrämmande men kanske mest beklämande. Att det finns idioter som slänger ur sig kommentarer som den ovan citerade är illa nog. Men ännu värre är de kolleger som skattar med åt ”skämten” och de chefer som inte lyfter ett finger. I Emilias fall skyllde plutonchefen på att han var ovan att leda kvinnor...

Att problemet är utbrett bekräftades under den efterföljande diskussionen. Kvinnliga deltagare på konferensen hade egna erfarenheter, om än kanske inte så grova som Emilias. Men även flera manliga deltagare kände till problemet – se till exempel SBF:s ordförandes kolumn i SB nr 5/2015.

Hanteringen av de konkreta fallen varierar åtskilligt. Ibland har det träffats uppgörelse, när förövaren sagt upp sig själv, ibland blir han förflyttad till ett annat fartyg!

Men, som Emilia avrundade sitt framträdande med:

– Ni är varandras arbetsmiljö. **BL**



Emilia Åhfelts företag Emja Hälsozialog AB arbetar med värdegrundsarbete, processledning och individuell coaching. Hon arbetar alltså både med företag och med individuellt stöd.



Hur många av de här orden är acceptabla på en arbetsplats?

Svenskt befäl varnar för dansk redare

Ett svenskt befäl i ett danskt rederi var av personliga skäl mycket angelägen att vara hemma ett visst datum. Han meddelade detta två veckor i förväg och lade ner åtskillig energi på att skaka fram en avlösare. Rederiet vägrade acceptera hans förslag. Han åkte hem ändå, och naturligtvis lyckades rederiet hitta en ersättare. Men nu kräver de honom på 6 500 kronor i ersättning för kostnader i samband med avlösningen. *TEXT BENKT LUNDGREN*

DANMARK MAJ 2015

Vi lämnar i den här artikeln inte ut namnet på någon av de inblandade. Vi kallar den svenske andre styrmannen för Peter, hans avlösare Mikael och det danska rederiet, som primärt sysslar med offshoreuppdrag för vindkraftindustrin, helt enkelt för Rederiet.

Bort med tv och gym

Peter trivdes i och för sig inget vidare i Rederiet, som hade en märklig personalpolitik. Bland annat hade redaren, som övertagit verksamheten från ett annat rederi, tagit bort nästan alla tv-apparater – ”sjömän behöver inte titta på tv” – och all styrketräningsutrustning. Helst hade de velat ta bort hela gymmet, men filippinarna ombord gömde ett löpband, en cykel och en crosstrainer i maskin. En annan grund för otrivsel var rökningen. En befälhavare – tillsammans med en redarrepresentant, när denne var ombord – rökte för full hals på bryggan. Detta trots att rederiet hade en rökpolicy, som sa att man riskerade uppsägning, om man rökte inomhus.

– Jag hade funderat på att säga upp mig i vilket fall som helst, berättar han för SB. Men i februari i år erbjöd jag mig ändå att jobba en åttaveckorstörn, för att komma i fas med övriga befäls avlösningsperioder, och det var jag och min avlösare överens om. Normalt tillämpades sexveckorstörnar ombord.

– Dock var han inte heller nöjd med Rederiet, och han sa upp sig två veckor innan min törn skulle avslutas.

– Nu blev det till och med lite drygt åtta veckor för mig, men i slutet av den sista veckan var jag mycket angelägen att komma hem en viss fredag. Det meddelade jag Rederiet två veckor i förväg. Det var i samband med min avlösares uppsägning, i hopp om att komma hem ett par dagar tidigare vilket jag hade personligt behov av. De lovade aldrig att detta skulle gå att lösa, men sa att ”de skulle göra vad de kunde” (vilket var ett frekvent återkommande svar när man bad dem om något överhuvud taget). Sedan Mikael hade sagt upp sig, hittade de en efterträdare som dock inte kunde komma förrän efter att jag gjort 10 veckor. Jag sa nej till att jobba så länge, av tidigare angivna skäl, och då skulle de lösa problemet genom att tvinga Mikael att ta två veckor till, med hänvisning till hans uppsägningstid. Det var okay, enligt honom.

Gick med på förlängning

– I det skedet frågade de mig om jag kunde tänka mig att kompromissa ytterligare med törnlängd framöver efter den nyanställdes behov. Jag svarade ja och poängterade igen att det enda viktiga för mig var att komma hem senast på angiven fredag. Jag hörde inget mer ifrån rederiet efter det och skickade på söndagen inför avmönstring ett konkret avlösningförslag med flygtider och allt. Befälhavaren var

införstådd med detta.

– Men så ringer Mikael och har hamnat på sjukhus efter en olycka. Jag började ringa runt efter folk jag visste som hade de DP-papper som behövdes. Jag hittade en kille som var tillgänglig och meddelade Rederiet det. Samma dag på eftermiddagen ringde den personalchef på rederikontoret jag varit i kontakt med och bad att få tala med befälhavaren. Efter samtalet kom denne till mig och sa att Rederiet till honom hade sagt att jag inte kunde åka hem den fredag jag ville. Jag blev ganska förbannad, också för att de inte tordes framföra detta till mig själv.

Kontaktade facket

– Dagen därpå kontaktade jag mitt fack SBF, som i sin tur kontaktade det danska facket, som kontaktade Rederiet. Det blev en lång diskussion, där de skyllde på mer jobb på kontoret och extra kostnader. De blev väl sura för att jag dragit in facket också. Jag påpekade att jag hjälpt till genom att ta på mig extra veckor och dessutom hjälpt till aktivt med att rekrytera en avlösare.

– Då skyllde de på att den jag skakat fram inte dög till jobbet, vilket är rent skit-snack. Jag har själv jobbat ihop med en befälhavare utan DP-erfarenhet. Men här skulle tydligen en kille med DP-papper och DP-erfarenhet inte duga till andre styrman! Jag fick också veta att om jag åkte hem den aktuella fredagen, skulle det uppfattas som en uppsägning.

– Diskussionerna höll på fram till fredagen, då jag betalade min egen hemresa och mönstrade av. Konflikten hade vid detta lag nått orimliga proportioner, och det var uppenbart att rederiet hade alla möjligheter att lösa situationen men valde att inte göra det. Efter hemkomsten fick jag veta att de flera dagar i förväg haft en back-up. Men det hade de inte berättat för mig.

– Sen fick jag vänta bra länge på inne-

Fortsättning på sidan 13 ►

Dykare räddar liv



Dykare från kustbevakningen, polisen, försvarsmakten och räddningstjänsterna samlas i projekt Dyksmart där de övar tillsammans och utvecklar nya metoder för att rädda liv vid en färjeolycka.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

STOCKHOLM OKTOBER 2015

Det var olyckan med *Costa Concordia* som satte bollen i rullning. Den italienska räddningsledaren höll föredrag, och i publiken satt hans svenska kollegor och tänkte att samma sak kan hända här, utan att det finns en beredskap för det.

De bestämde sig för att gå samman för att inventera de resurser som finns i Sverige när det gäller dykning och räddningsledning.

– Det handlar om förmågor, kompetenser och material för att möta större händelser med komplex räddningsinsats under vatten, säger Jonas Westerberg, dykföretagare som blev ledare för projektet Dyksmart – Dykeri, statens maritima resurser i samverkan.

Det finns 681 skattefinansierade dykare i Sverige, och de finns inom räddningstjänsterna, försvarsmakten, polisen och

kustbevakningen. Sedan tre år övar de tillsammans inom Dyksmart vid de tre dykarskolorna som finns: Försvarsmaktens dykarskola DNC, Dyk- och navaltekniskt centrum samt Räddningstjänsternas dykarskola i Stockholm och Göteborg stads dykskola Yrigo, Högre yrkesutbildning Göteborg.

Det handlar om att kunna ta sig fram i trånga utrymmen med skräp och möbler som flyter omkring, att navigera och hantera luftslangar samtidigt som man snirklar sig fram. I övnings scenarierna finns dockor som föreställer överlevande i luftfickor i fartyget.

Det gäller att hitta dem och att få dem med sig ut, vilket kan vara problematiskt. En lösning kan vara speciella räddningsdräkter, som är på väg att utvecklas. Dessa prototyper påminner om heltäckande sov säckar som kan ge luft och skydd mot kyla under färden upp till vattenytan. Dessa

dräkter utvecklas av privata företag.

Räddning av människor i luftfickor har en prioriteringsordning.

– Nummer ett är att vi ska ta oss in till dem, nummer två är att de ska överleva på väg till ytan och nummer tre är att de ska överleva på ytan.

Om de befunnit sig länge långt under vattenytan har de utsatts för högt tryck och löper risk att få dykarsjuka när de kommer upp till ytan. Därför måste resurser med tryckkammare till.

Provats med gott resultat

Ibland är det omöjligt för dykare att ta sig in till de nödställda. Därför utvecklas metoder att ta håll på skrovet eller skottet. Efter modell från brandförsvaret har man utvecklat en metod där en ram monteras på skrovet eller skottet. Sedan skär man med högt vattentryck och ett sandliknande material så att man får ett hål där dykare och överlevande kan passera.

– I Kina var det en olycka där ett fartyg välte. Där skar man hål i skrovet och plockade ut människor levande. Det gick bra.

I olyckan med *Costa Concordia* lyckades dykare få ut människor genom att de firade sig ner och dök ner i fartygets innandömen. Jonas Westerberg tror att vid en liknande olycka i svenska vatten idag skulle man också kunna rädda människor som befinner sig i luftfickor, eftersom *Costa Concordia* låg på grunt vatten.

Men vid en olycka liknande *Estonia*

Fortsättning på sidan 13 ►



Jonas Westerberg är dykföretagaren som blev projektledare för Dyksmart. Foto Kustbevakningen

Utsatta sjömän får klent stöd

Sjömän kidnappade och torterade av pirater överges av oansvariga arbetsgivare och flaggstater. Dessa sjömän stöds av en liten frivilligorganisation, som kämpar med dålig ekonomi. Samtidigt satsar världssamfundet många miljarder på piratkampen. *TEXT LARS SOOLD*

LONDON SEPTEMBER 2015

En sjöman från Ghana som suttit kidnappad i över tre år hade ingenstans att ta vägen när han kom hem. Han fick tag på en machete och byggde sig ett vindskydd för natten. En annan man bär en scarf runt huvudet som skydd eftersom piraterna skurit av hans öron för att han inte kunde ge dem mer diesel. Den var slut. En tredje, som suttit i fler än 1 000 dagar,



Leonardo Hoy-Carrasco, konsult för FN:s humanitära hjälp till piratdrabbade sjömän.



Chirag Bahri, regionchef frivilligorganisationen MPHRP.

lämnas i väntan på flyget hem ensam på ett vandrarhem med dålig mat.

Dessa berättelser och bilder återges när piratjaktens internationella aktörer samlas i Londons fashionabla affärskvarter. Mötet arrangeras av Oceans Beyond Piracy, som rapporterar om piratläget runt om i världen. Deltagarna har flugit in från Kenya, Nigeria, USA och andra platser runt jorden. Här syns gäster från FN, IMO, Internationella redareföreningen Bimco, EU Navfor Atalanta, experter om Somalia, ja, listan kan göras lång.

Berättelserna väcker tystnad

De hemska berättelserna och bilderna återges av en tjänsteman från FN:s program för stöd till kidnappade sjömän. En djupare tystnad och större eftertänksamhet sprider sig i salen.

– Jag menar inte att vara överdrivet negativ. Stora delar av industrin har gjort mycket. Men det är viktigt att understryka, att dessa människor lidit enormt, blivit bortglömda, och att ingen har hjälpt dem, säger Leonardo Hoy-Carrasco, konsult för FN:s humanitära hjälp till piratdrabbade sjömän.

Han poängterar att detta är en liten grupp och att det borde vara möjligt att, utan större ekonomiska insatser, snabbt säkra deras livsvillkor.

– De behöver uppmärksammas på ett systematiskt sätt. Det finns bra exempel, och jag är glad att det fungerat i Indien. Men det finns andra ställen där det inte fungerar lika bra.

En man med indisk accent begär ordet. Det är den indiska regionchefen för MPHRP, en frivilligorganisation för rehabilitering av sjömän som utsatts för pirater. Han säger att det inte stämmer att ingenting görs. Hans organisation har arbetat med detta i fyra år och fick dagen innan pris av IMO.

Behoven av hjälp till sjömän som drab-

bats av eller kommit i kontakt med pirater är mycket stora. Enligt internationella bedömningar har 4 000 sjömän drabbats, och ett tusental av dessa lider av post-traumatiska stressyndrom. Det har visat sig att man kan få stressreaktioner i efterhand även av att bara segla genom högriskområden.

Alla redare inte ansvarsfulla

Den allra största delen av de drabbade tas om hand av ansvarsfulla ägare och flaggstater. Men vad händer med de andra? Efter mötet sonderar Sjöbefälen terrängen kring vad som görs, av vem eller vilka.

FN:s program för humanitär hjälp till utsatta sjömän består endast av ett par anställda, varav en på en liten deltid. De, ITF och IMO hänvisar alla till frivilligorganisationen MPHRP.

På telefon från Indien säger regionchefen Chirag Bahri, att han vid mötet i London ville nysansera bilden.

– Men visst stämmer det att det görs för lite och att det har hänt att familjemedlemmar försökt ta sina liv för att de inte klarar av ekonomin.

Problemen uppstår för att ägarna inte tar sitt ansvar, går i konkurs eller på annat sätt gör sig onåbara. Ofta saknar de försäkringar till att betala piraternas lösesummor. Det har hänt att de betalat lösesumman för att få loss fartyget men struntat i att betala lön till sjömän som suttit i fångenskap.

Flaggstaten har också ett stort ansvar.

– I de flesta fall där ägare har övergett



Tom Holmer, chef för Iswan, internationella nätverket för sjömans välfärd.

sina sjömän har fartygen varit flaggade i Panama eller Malaysia och ägda av nigerianska eller iranska redare, säger Chirag Bahri.

MPHRP startades 2011 när attackerna pågick som värst. ITF Seafarers Trust var först som bidragsgivare och följdes av TK Foundation, Seafarers UK och andra.

Från kontoret i Indien hjälper man sjömän från Indien, Pakistan, Bangladesh och Sri Lanka. Så fort man får veta att ett fartyg har kidnappats söker man kontakt med ägaren för att erbjuda sin hjälp. Man har haft kontakt med drygt 150 sjömän, gjort hembesök och hjälpt dem och deras familjer tillrätta i tillvaron. En del av dessa hade också fått hjälp av sin arbetsgivare.

Måste ha nya papper

Efter fångenskapen kan det vara svårt att komma tillbaka till jobbet. Det försvåras också av att man förlorat sitt pass, sina certifikat och sin anställning. Chirag Bahri är nöjd med hur indiska myndigheter agerat.

– De har mycket snabbt ordnat fram nya papper, till och med certifikat. De har också hjälpt många att komma tillbaka till nya arbeten till sjöss.

Men vad kan det kosta att hjälpa en kidnappad sjöman? MPHRS Indienkontor säger att det inte finns några exakta siffror, men att det i vissa fall kan räcka med omkring 100 000 kronor för en lång fångenskap och en längre rehabiliteringsperiod. Summan kan ställas i relation till vad bara mötet i London kostade, eller de ungefär 100 miljarder kronor som den globala piratkampen enligt Världsbanken kostade 2011.

Men vem hjälper de som inte kommer från Sydasiens?

Tidigare nämnda FN:s lilla program arbetar med sjömän kidnappade utanför Somalia och en EU-fond på två miljoner kronor är endast till för dessa sjömän.

MPHRP arbetar på en strategi för att

Fortsättning från sidan 10 ►

stående lön. När den slutligen kom en månad för sent, hade de dragit av ungefär 6 500 kronor för påstådda kostnader för vikarie, utan att styrka någon utgift.

SBF:s ombudsman Mikael Huss ser det hela som en krock mellan svensk och dansk kultur.

– Jag har aldrig hört talas om att någon svensk redare kräver en sjöman på en så

bredda sitt arbete mot Sydostasien och Västafrika. Men donationerna har gått ned. I år ligger de på omkring 2,6 miljoner, vilket lett till nedskärningar i personalstyrkan och att två kontor av tre kontor, i Filippinerna och Ukraina, fått stängas. I september hade man mycket små summor till några enstaka sjömän.

Det mesta kommer från ITF till drift av huvudkontoret och från UK Seafarers Fund till konsultarvoden för personalen på Indienkontoret.

Sedan i somras ligger verksamheten under välfärdsorganisationen ISWAN, nätverket för internationella sjömäns välfärd. Tom Holmer är nytillträd programchef för MPHRS.

– Vi tror att det kan innebära bättre ekonomiska förutsättningar med en etablerad maritim välgörenhetsorganisation i stället för att verka på egen hand, säger Tom Holmer.

I september hade man dock inga nya pengar på ingång och visste inte om man ska kunna öppna kontoren i Ukraina och Filippinerna.

– Vi hoppas att en tydligare strategi ska attrahera donatorer, säger Tom Holmer.

Men ska hjälpen till dessa sjömän hänga på att en välgörenhetsorganisation lyckas dra in pengar? Eller kan man förvänta sig att det samlade maritima världssamfundet tillhandahåller tillräckliga och kontinuerliga resurser?

Vid första anblicken kan det tyckas självklart och enkelt. Men är det så?

– Många andra brott begås mot sjömän. Det är svårt att dra gränsen för vilka brott där offren ska särbehandlas, säger MPHRS Chirag Bahri.

Bollar över till varandra

Men ändå. Det handlar om väldigt lite pengar. Så vad säger de stora globala organisationerna?

ITF svarar att MPHRS gör ett banbrytande arbete och har stöd från många aktö-

rer, men att de är ensamma i sitt arbete till den dagen då aktörer och stater tar sitt ansvar.

– ITF hade genom ekonomiskt bidrag en avgörande roll i starten av MPHRS. Men vi vill att deras arbete omfattas och stöds av en organisation med ekonomiska resurser för ett heltäckande arbete över hela världen, säger Sam Dawson, talesperson för ITF.

IMO säger att praktisk hjälp till utsatta sjömän inte är deras uppgift.

– IMO arbetar med tekniska frågor och har lämnat råd för skydd av fartyg. Vi kan inte svara på frågor av social karaktär. Det är upp till stater att gemensamt besluta om det finns ett behov av en fullt finansierad permanent organisation, säger Natasha Brown, presstalesman för IMO.

Hon hänvisar till FN:s program för humanitär hjälp till piratdrabbade sjömän, vilket detta reportage tidigare berättar om, och till Internationella arbetsorganisationen, ILO.

ILO:s pressavdelning svarar att de inte har rätt kompetens för den här frågan och hänvisar tillbaka till IMO. **L S**

Mer om Rehabiliteringsprogrammet för sjömän utsatta för pirater, MPHRS: www.mphrp.org

Fortsättning från sidan 11 ►

kan inte dykare göra mycket, eftersom hon hamnade för djupt.

– Vi vet inte om det fanns överlevande i luftfickor i *Estonia*.

Han berättar en solskenshistoria om en nigeriansk fiskebåt som förläste. Efter tre dagar gick dykare ner för att kontrollera vraket och fann skeppskocken i en luftficka, levande. De lyckades få upp honom till ytan och han överlevde.

I projekt Dyksmart övar också räddningsledningarna tillsammans, och man arbetar med att samordna sina resurser. Men i Östersjön är Sverige inte ensamt utan fler länder borde ha en gemensam beredskap, anser Jonas Westerberg.

Därför har Dyksmart tagit initiativ till ett gemensamt projekt med Finland, Polen, Danmark, Tyskland, Estland, Lettland och Litauen. De hoppas på EU-pengar för att kunna starta projektet.

– Med samordning och övning kan man korta ner räddningstiden avsevärt, säger Jonas Westerberg. **A O**

CONTAINRAR SKA VÄGAS

En ny Solas-resolution om vägning av containrar ska träda i kraft internationellt 1 juli 2016. En precisering av vikten ska underlätta lastning och främja stabiliteten ombord. Syftet med obligatorisk vägning av containrar är att minska risken för allvarliga olyckor och haverier i samband med containertransporter till sjöss.

TEXT JOHAN ERICHS MERAMEDIA FOTO GÖTEBORGS HAMN

STOCKHOLM/GÖTEBORG OKT 2015

Befälhavaren ska idag, om så är praktiskt möjligt, före lastning försäkra sig om att lastenhetens totalvikt överensstämmer med den vikt som finns angiven i transportdokumentationen. Idag finns inget krav på att vikten av en container ska vara verifierad genom vägning före lastning på containerfartyg. Risken med bristande precision av vikten blir att en containers verkliga vikt kan skilja sig en hel del från den uppskattade. Följden kan då bli att fartyget lastas på ett sätt som gör att stabiliteten vid yttre påfrestningar äventyras. Därmed ökar risken för allvarliga scenarier i samband med exempelvis för-

skjutning av lasten. Utredningar av olycksförlopp har genom åren visat att felaktigt uppskattad vikt av container har haft en bidragande orsak till olyckor och haverier i samband med containerbefraktning. Containrar med felaktigt deklarerade vikter utgör inte bara ett problem till sjöss utan även vid containerhantering i samband med lastning, lossning och landbaserade transporter och ökar därmed risken för person-, anläggnings- och fordonsskador.

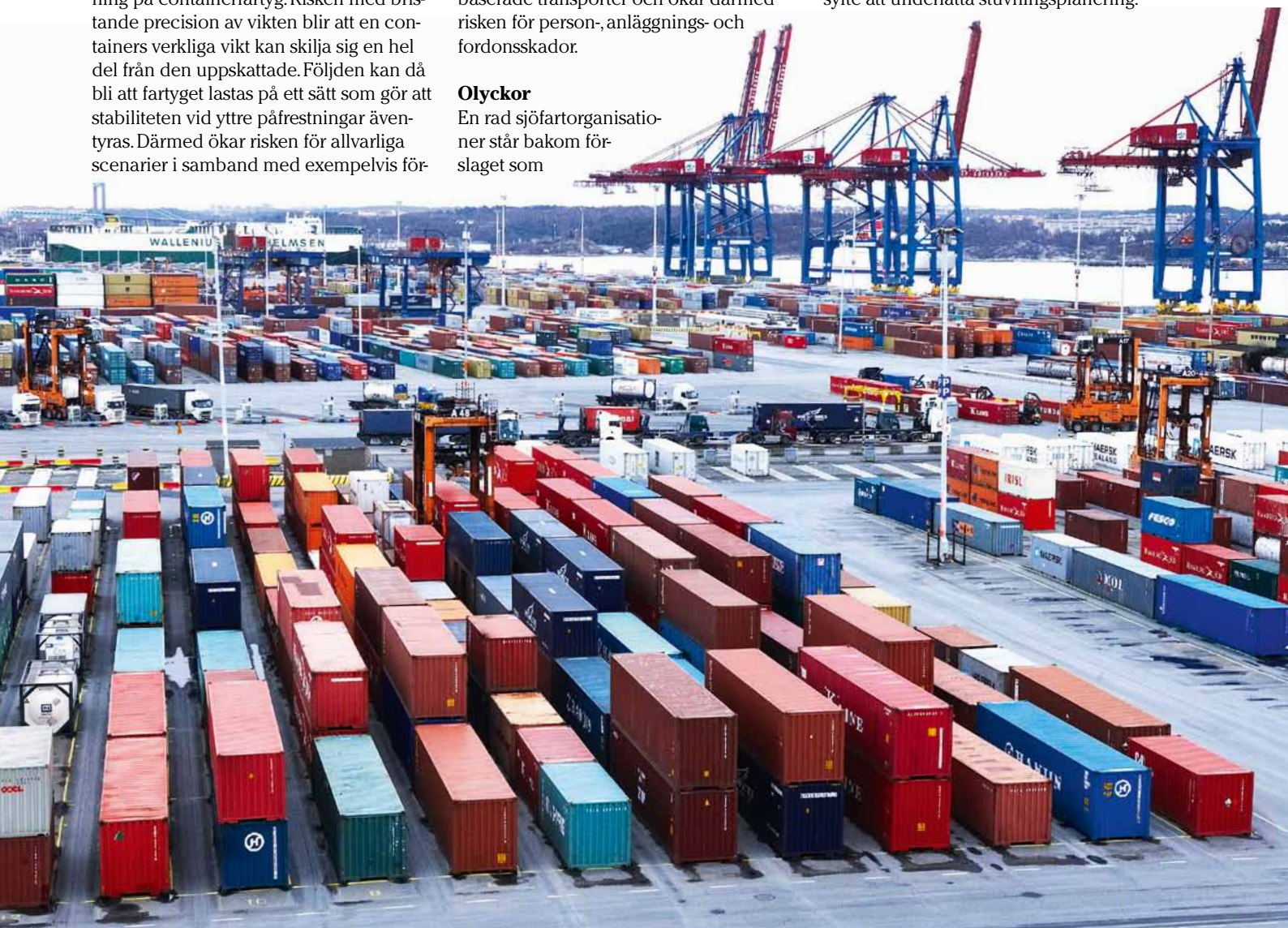
Olyckor

En rad sjöfartorganisationer står bakom förslaget som

IMO:s Maritime Safety Committee har antagit till förändring i Solas-konventionen.

– Den gängse uppfattningen inom IMO är att det varit en rad fartygsolyckor som kunnat relateras till en osann viktuppgift om lasten. Det finns exempel på containerfartyg som knäckts och som tappat lasten, sannolikt orsakat av oriktiga viktsdeklARATIONER, förklarar Johan Troive, handläggare av fartygstekniska frågor vid sektionen för sjövärdighet vid Transportstyrelsen.

I den kommande Solas-resolutionen ska avsändaren eller transportköparen garantera att den verifierade bruttovikten av containrar är i enlighet med skeppningshandlingen, och denna handling ska vara signerad av en person som är auktoriserad av avsändaren eller transportköparen. Denna information ska presenteras befälhavaren, hans representant och terminalrepresentanten i god tid före lastning i syfte att underlätta stuvningsplanering.



Transportstyrelsen har påbörjat ett föreskriftsarbete som syftar till att göra de skärpta kraven gällande i Sverige. Transportstyrelsen är även ansvarig för tillsynen över att de föreskrifter som myndigheten meddelar efterlevs.

Undantag

Alla lastfartyg med en bruttodräktighet på 500 gt eller mer på internationell resa berörs av resolutionen. Alla, utom containrar på chassi eller trailer som körs på och av ett rorofartyg som gör korta internationella resor enligt definition i Solas III/3, omfattas av den nya ordningen.

Hela transportkedjan från producerande enhet till sjötransport berörs av ändringen, och det finns en rad olika alternativ för i vilken länk auktoriserad vägning kan göras. Kostnadskrav och effektivitetskrav kommer sannolikt att styra var i kedjan vägning kommer att utföras.

Containern kan antingen vägas med sin last eller genom att innehållet vägs för sig eller tillsammans och sedan adderas med containerns egenvikt för att få fram en precis vikt.

Dokumentation av vägningen kan kommuniceras elektroniskt.

– Resolutionen uppställer inga krav på var vägningen görs, utan det som avgör är att vägningen görs och dokumenteras. I normalfallet kommer containern sannolikt att vägas innan den anländer till hamnen, men det är ingen fråga som Transportstyrelsen kan påverka, säger Johan Troive.

Saknar skeppningshandlingen uppgift om verifierad bruttovikt för en packad container eller om fartygets befälhavare eller terminalrepresentant inte lyckas att få fram önskad viktuppgift ska containern enligt resolutionen inte lastas ombord.

Tveksamhet

Mærsk Line ser positivt på den nya Solas-resolutionen.

– Det stärker framförallt säkerheten i hela transportkedjan, och i synnerhet betyder resolutionen ökad säkerhet för medarbetare både till sjöss och i land, förutsatt att den blir korrekt implementerad, säger Thomas Duus, Director Inland Operation vid Mærsk Line.

Men Mærsk Lines företrädare är skeptisk till att resolutionen hinner bli införd per den 1 juli 2016.

– Det kan bli svårt för alla nationella myndigheter som berörs i olika länder att hinna gå ut med tydliga föreskrifter om hur resolutionen ska verkställas. Dess-



En ny Solas-resolution kräver att alla containrar vägs före lastning. Syftet är att förhindra olyckor till följd av oriktiga viktuppgifter. Det finns dock en tveksamhet om resolutionen hinner att träda i kraft som aviserat, den 1 juli 2016.

utom är det tveksamt om godsleverantörerna hinner att etablera IT-system som gör hanteringen effektiv för att de nya kraven inte ska leda till onödiga förseningar.

Som en bakomliggande anledning till resolutionen lyfts argumentet om att vägning av containrar leder till bättre stuvning och minskad risk för olyckor och haverier med containerfartyg.

– Säkerheten förbättras på fartygen men vi ser en större positiv påverkan på säkerheten för de andra leden i transportkedjan, som vägtransporter och i samband med lastning och lossning av containrar, menar Thomas Duus.

Vägningsplats

Johan Woxenius, professor i sjöfartens transportekonomi och logistik vid Handelshögskolan i Göteborg, tycker att kravet om containervägning verkar vettigt.

– Över hela transportkedjan kan man använda och styra resurserna bättre om man vet exakt vad containrarna väger.

Det mest effektiva är nog att vägningen utförs någonstans i kedjan där containern lyfts och innan den når hamnen för att det ska bli logistiskt smidigt. För containrar som kommer med tåg är kombiterminalerna i inlandet en lämplig plats för vägning, säger Johan Woxenius. Det är knepigare med containrar som körs med lastbil.

Under en övergångsperiod kommer en kontrollmyndighet sannolikt att göra återkommande kontroller för att klargöra att den faktiska vikten överensstämmer med den som anges i skeppningshandlingen eller i underlaget till skeppningshandlingen.

– Förmodligen kommer den nya resolutionen ganska snabbt att bli ett naturligt inslag i hanteringen av containrar. För att få hög efterlevnad kan det vara av betydelse att vägning och rapportering sker i en punkt i transportkedjan där vikten spelar störst roll, till exempel inför en lastbilstransport, menar Johan Woxenius. **JE**

Sjökapten som lättmatros



– Den vackra naturen här ser jag mer som ett plus, säger Arash Ghasemi, sjökaptenen från Backa i Göteborg som arbetar som lättmatros på *M/F Urnes* i Norge.

Nyexaminerade sjökaptenen Arash Ghasemi massmejlade ut sitt CV till alla rederier i Norge med sin jobbansökan. Han fick ett enda svar. Nu arbetar han som lättmatros på en bilfärja i Lustrafjorden, ett par timmars körväg från Bergen.

TEXT OCH FOTO AGNETA SLONAWSKI

URNES, NORGE AUGUSTI 2015

– Jag massmejlade alla rederier i hela Norge och frågade om lediga anställningar tidigt i december 2013. Jag fick ett svar, ganska sent. Det var från det här familjeägda rederiet som har *M/F Urnes* och några andra färjor. Jag var välkommen att arbeta för en lön på 34 340 norska kronor, berättar Arash Ghasemi, som blev klar med

sin utbildning från sjökaptensprogrammet på Åland för knappt två år sedan.

Om man står på backen utanför Norges äldsta stavkyrka i Urnes och tittar rakt över fjorden, så förstår man varför turister vallfärdar hit i tiotusental – sommar efter sommar. I takt med vädret skiftar de omkringliggande bergen färg. Och stilla dagar speglas hela härligheten i vattnet.

– Jag älskar verkligen naturen runtom-

kring min arbetsplats. Det är jättevackert. Jag ser det som ett plus, utöver lönen. Sedan tycker jag väldigt mycket om mötena med alla människor på färjan, säger Arash Ghasemi, som har sällskap av ytterligare en lättmatros på färjan.

Ägaren befälhavare

På den här bilfärjan är det ägaren själv som kör. Arash Ghasemi tar betalt och dirigerar bilar för att de ska parkera tätt, tätt – med en till två decimeter mellan varje fordon. Allt för att färjan ska utnyttjas maximalt och kunna hålla tiderna. En dryg kvart tar det att åka över fjorden. Samhällena på båda sidor är mycket små och har ett litet antal året-runt-boende personer.

– Jag startar motorn en kvart i sju, sedan

går första turen 07:10. Det blir arton turer sammanlagt sommartid och tolv turer under vintern. Det kan låta enformigt, men det händer saker hela tiden, säger Arash Ghasemi, som efter att ha tagit betalt av gångpassagerare och bilister, går efter en svart t-shirt till en resenär som vill köpa en sådan, som rederiet säljer. Sedan stannar han kvar på däck och hjälper turister med att svara på frågor om omgivningarna. Han hjälper till med allt från vägbeskrivningar till att berätta när sista färjan lämnar Urnes för kvällen. Majoriteten av passagerarna tar båten tur- och retur, för att landa i trädgården på anrika hotell Walakers i Solvorn.

Det har inte varit helt lätt att få jobb efter sjöbefälsutbildningen. Men Arash Ghasemi har lyckats med att få vikariat både som styrman och lättmatros. Praktiken gjorde han på bland annat passagerarfärjan *Stena Nautica*, bulklastaren *Vindena* och rorofartyget *Viola Gorthon*. Dessutom har han sommarjobbat som styrman på den åländska skärgårdsfärjan *Skarven*.

Examensarbete om alkoholvanor

Arash Ghasemi och några av hans klasskamrater noterade att det var en hel del sjömän som "festade" väl mycket. Därför valde de att skriva ett examensarbete om "Alkoholvanor bland sjömän", som byggde på en enkät bland drygt 500 sjömän.

På Åland har han också startat ett läxhjälpföretag tillsammans med en kamrat. De har flera anställda som går hem till familjer på ön och hjälper till med läxorna. De flesta av dem som jobbar i företaget är studenter från gymnasium eller högskola.

– Jag vet hur viktigt det är att göra sitt skolarbete ordentligt och hur svårt det kan vara att begripa allt. Vi vill fungera som ett stödhjul för dem som behöver hjälp eller för elever som vill nå högre betyg, förklarar Arash Ghasemi som tycker att det är viktigt att vara engagerad i samhället.

Nyligen fick han en förfrågan om han vill ställa upp i kommunalvalet för socialdemokraterna i Mariefhamn. Det har han tackat ja till, med insikten att tiden ska räcka till många saker. Fotboll är en sådan sak. Det är en viktig ingrediens i livet och har varit så ända sedan tonåren. När en skada satte stopp för hans eget spel, så utbildade han sig till fotbollsdomare. Det har han fortsatt med de senaste 10 åren.

Arash Ghasemi är upp vuxen i stads-

delen Backa i Göteborg. Hans föräldrar kommer från Iran, och han beskriver sin uppväxt som ganska vanlig. Efter grundskolan började han under påtryckningar från sina föräldrar att läsa ett treårigt fordonsprogram och gick ut gymnasiet som färdig bilmekaniker. Men ganska snart därefter kom han på att det var på sjön han ville arbeta.

Efter sjöbefälsutbildningen blev han kvar på Åland. Där bor numera även hans sambo, också hon från Göteborg.

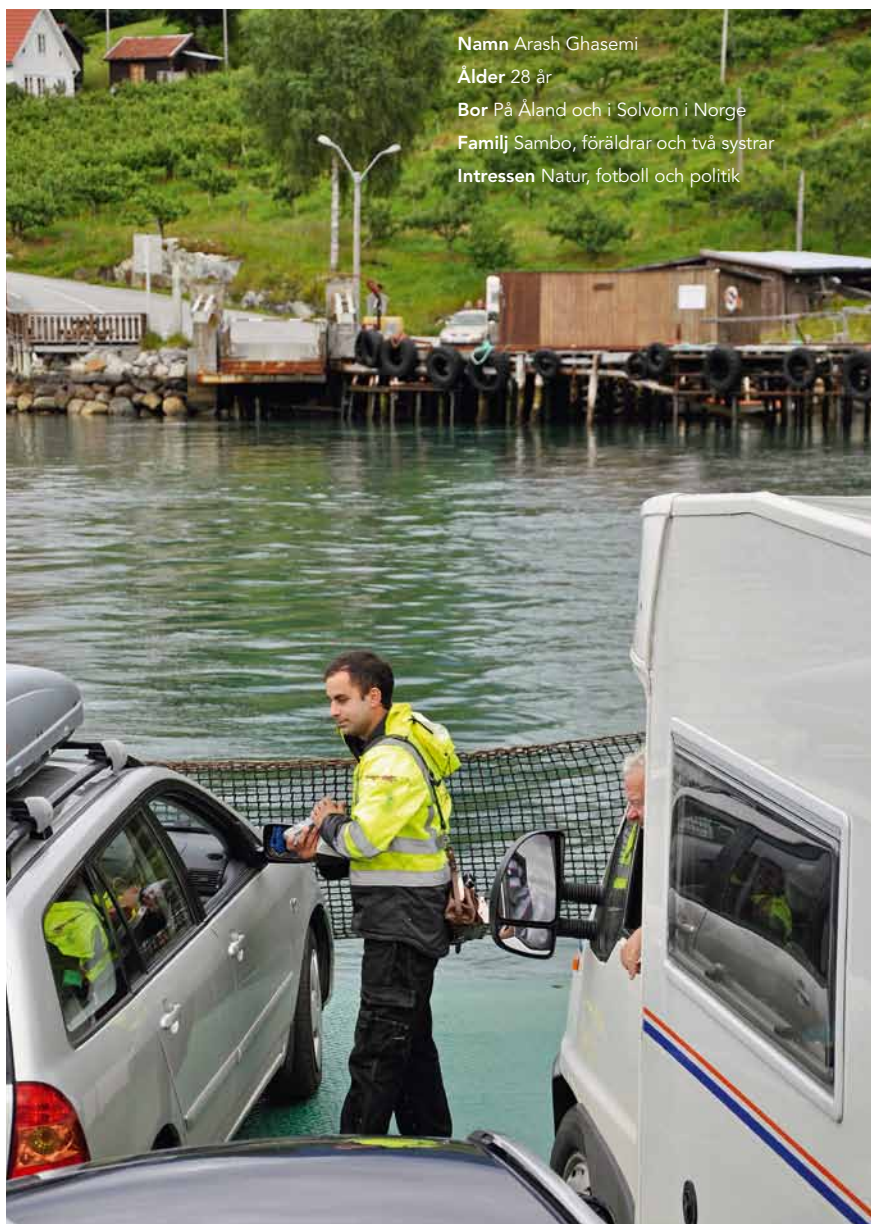
1-1-system

Arbetet på *M/F Urnes* är enligt 1-1, 14 dagar ombord och 14 dagar hemma. Ombord har han en liten hytt. Det händer

inte mycket i lilla Solvorn. Det finns gott om husbilar och turister under säsongen och en sommarbutik med tillhörande thai-kök.

På kvällarna sitter han oftast i bilfärjans salong och tittar på TV, surfar på internet eller donar med det egna företaget. Genom passagerarfärjans fönster ser han en blank fjord och bergens grå siluetter med dess snötäckta toppar.

– Visst är det tråkigt att sitta ensam varje kväll, men man måste betala sina räkningar. Det viktigaste är att ha ett jobb. Det här är ett bra jobb och jag trivs. Men min dröm är att återigen arbeta på Stena Line, säger Arash Ghasemi, som helst vill bo på en plats nära till havet. **A S**



Namn Arash Ghasemi
Ålder 28 år
Bor På Åland och i Solvorn i Norge
Familj Sambo, föräldrar och två systrar
Intressen Natur, fotboll och politik

Facket återuppstod efter ett halvsekel

Lithuanian Seamen's Union (LSU) bildades 1923, förbjöds av Sovjet 1940, och återupprättades 1990. Idag är det återigen ett internationellt etablerat fackförbund med drygt 1 650 medlemmar. TEXT OCH FOTO CLAES HINDENFELT / FRILANSARNA

KLAIPEDA, LITAUEN SEP 2015

Petras Bekéza kom med i "nya" LSU 1993, och valdes till ordförande 1995. Först som ett ideellt uppdrag, efter 2002 som avlönad ordförande på heltid.

– Jag var aktiv i facket även under sovjet-tiden. Sovjetiska facket var starkt, som en utväxt av kommunistpartiet och hade även andra uppdrag än förhandlingar om löner och arbetsförhållanden. Men det hade vi också fram till förbudet 1940. LSU var ett litet men starkt fackförbund, som bland annat samlade in pengar för att köpa fartyg under parollen "landet behöver en egen handelsflotta". Under en period var general Nagius-Nagevicius ordförande, så visst hade de auktoritet och inflytande, säger Petras Bekéza.

LSU har sitt kontor på Wilties Gatve i Klaipeda, i ett grönt område som inte bombades under andra världskriget. Det är Litauens enda men stora hamnstad med drygt 10 km kajer och terminalanläggningar på den östra sidan av Kuriska sjön. Klaipeda är ett myller av byggnadsstilar från olika tidsepoker, som samsas med parker, grönområden, fontäner, vattenspel och floden Dané som rinner genom centrum. På samma sätt som husstilar har ändrats efter sin samtids makthavare har gatorna gjort detsamma. Dagens Liepo Gatve har hetat Alexanderstrasse, följt av Adolf Hitler Strasse innan det ändrades till Gorkijgatan under sovjettiden.

Aktivt redan under sovjettiden

Kontoret är ändamålsenligt utan att vara värdigt och ett populärt besöksmål för både aktiva och gamla sjöfarare, med eller utan ärende. När jag besöker LSU tittar folk in bara för att växla några ord



Petras Bekéza, ordförande för Lithuanian Seamen's Union har dagen till ära tagit på sig sin kaptensuniform.

med de som är på kontoret.

Med en egen karriär som andre styrman i oceanfart har Petras Bekéza en relevant bakgrund för sitt uppdrag. Efter tre år tvingades han monstra av på grund av problem med synen och började som kapten på en bogserbåt i Klaipeda. Där stannade han i 26 år, innan han avslutade karriären med två år bakom ett skrivbord som chef för hamnens bogserbåtsflotta.

Vid Litauens självständighetsförklaring 1990 var LSU redan aktivt. Fokus låg på förberedelser för en ny lagstiftning och juridiska system för den maritima sektorn samt kontakter med utbildningsväsendet, anhörig- och pensionärsföreningar, Redareföreningen och olika offentliga organisationer.

– Vi byggde nätverk och återupprättade de relationer som funnits före 1940. Bland annat med Maritime College för officersutbildning och Sjöfartsskolan för manskap, som vi har en mycket bra relation

med, medan Maritime Safety Authority sköter tillsynen av utbildningens innehåll och standard, säger Petras Bekéza, som föreläser på båda skolorna.

Det är bland annat om ITF och ETF om sjömäns rättigheter, anställnings- och kollektivavtal, vad MLC är och vilka rättigheter det innebär för sjöfarare. LSU delar även ut diplom till framstående elever och har donerat utrustning till ett helt gym.

Problem med facklig solidaritet

Medlemmarna i LSU består av befäl och manskap. Cirka 400 huvudsakligen manskap arbetar under litauisk flagg, medan resterande 1 200, främst befäl, är verksamma på den internationella marknaden. Och varken de eller studenterna från Maritime College har problem med att få arbete.

Problemen finns istället på hemmaplan, där fartyg inte flaggas ut utan säljs på grund av olönsamhet eller uteblivna frakter, och med dem försvinner arbetstillfällen. Den litauiska flottan är inte speciellt stor, totalt 104 fartyg inklusive supply-, fiske- och bogserbåtar. Av dem är 44 över 100 gt fördelat på styckegods, bulk och tankar.

– Arbetstillfällen i vår egen flotta är den viktigaste frågan just nu. De blir allt färre, och merparten av besättningarna är äldre och får svårt att hitta nya jobb. Det handlar om närmare 300 sjömän som löper en reell risk att bli arbetslösa, och majoriteten har ingen annan utbildning, säger Petras Bekéza.

Samtidigt är det dessa som är svårast att motivera att bli medlemmar i facket, främst på grund av den litauiska lagstiftningen. När LSU skriver under kollektivavtal (CBA) får medlemmarna samma förmåner genom den nationella lagstiftningen som de LSU erbjuder via CBA. Så varför vara med i facket, resonerar många, och ser avgiften på en procent av lönen som en kostnad som inte ger något tillbaka.

De som arbetar internationellt är avgjort mer intresserade av att vara medlemmar, konstaterar Petras Bekéza.

– Att gå med i facket idag är mycket en fråga om solidaritet mot facket och hemlandet. Den känslan har den nya generationen inte fått med sig, det är en annan mentalitet idag. Och självklart är det orättvist för de som är med och betalar sina avgifter. Vi har diskuterat och förhandlat med regeringen och tydligt påtalat vilka effekter lagstiftningen medfört, men tyvärr utan resultat.

Ansträngda relationer till regeringen

Däremot har konflikten mellan Ryssland och Ukraina och den frostiga relationen mellan Litauen och Ryssland inte påverkat det fackliga arbetet.

– Vi har bra kontakter med det ryska facket i St Petersburg, Kaliningrad och med facket i Ukraina och i alla andra länder. Vi inser att detta är politiska frågor som inte påverkar vårt arbete. Men självklart påverkar det folken mentalt och skapar spänningar mellan parterna, och mellan länder som stöder den ena eller andra sidan. Men det påverkar inte sjöfolket, deras problem är globala och påverkas sällan av sådana yttre faktorer. Men givetvis är det en faktor som tar energi och som kräver både uppmärksamhet och åtgärder, säger Petras Bekéza.

De försämrade kontakterna med regeringen i Vilnius har däremot blivit ett problem. Trots att avståndet mellan städerna bara är 300 kilometer kan det förefalla som ljusår utifrån regeringens bristande

kunskaper om sjöfart och maritim verksamhet, och vad den betyder för landet. Den marina näringen i Klaipeda sysselsätter cirka 23 000 personer och genererar motsvarande 4,5 procent av Litauens BNP.

Kommunikationen mellan LSU och Transportministeriet, som gärna vill ha förslag på lagändringar och tillägg till lagar, har blivit allt sämre.

– Vi har alltid varit aktiva med förslag och fått ett visst gehör, men de senaste två åren har vi inte fått någon respons på våra förslag. Det känns som att de vet bättre och inte tar till sig våra förslag, vilket är en stor besvikelse. Vår strategi nu är att ta direkta kontakter med medlemmar i parlamentet, som vi upplever har bättre kunskaper om sjöfartsnäringen än regeringen och en förståelse för våra förslag och synpunkter. Det betyder inte att vi lyckas varje gång, men vi får presentera våra förslag och förklara varför vi vill ha en förändring, säger Petras Bekéza.

Men eftersom regeringen ändras vart fjärde år tvingas LSU att börja om från början och lära nya ministrar om och om igen för de har oftast ingen aning om hur den marina verksamheten fungerar,

medan parlamentsledamöterna som sitter över flera mandatperioder har bättre kunskaper.

Att behålla arbetstillfällena i den egna flottan, mana på regeringen att uppdatera lagstiftningen och ändra det som inte fungerar är viktiga bitar i det fackliga arbetet både på kort och lång sikt. En annan viktig del är att lämna över till den nya generationen, menar Petras Bekéza, som är född 1948.

Även om framtiden är svår att förutse är förhoppningen att mentaliteten ska ändras hos folket och gynna rekryteringen av nya medlemmar. Litauen lider inte så mycket av PSM (Post sovjet mentalitet), men det saknas karriärmöjligheter vilket är en stor anledning till att främst ungdomar och utbildad arbetskraft lämnar landet.

Efter 25 år av oberoende har LSU återtagit sin position och roll i Litauen, och i det internationella samfundet. Att Litauen hade 22 år av oberoende mellan 1918 och 1940 har sannolikt gjort det enklare att återskapa de demokratiska traditionerna, och för LSU att i huvudsak vila på samma ideologiska fundament som före 1940. **CH**

FAKTA LITAUEN

Inv cirka 3 milj

Statskick republik

Areal 63 303 km² (Sverige 411 000 km²)

Huvudstad Vilnius, ca 500 000 inv

Befolkningsstillväxt -1,4 (2011; stor utflyttning av unga o utbildade)

Språk litauiska

Största religion katoliker (79%)

Valuta euro

BNP per inv 2013 11 652 euro (Sverige 53 856 euro)

Kort historik

Oberoende från Ryska imperiet 1918

Invaderades av Sovjetunionen 1940, av Tyskland 1941 och återigen av Sovjetunionen 1944 och inlemades i unionen.

Självständighetsrörelser bildades i slutet av 1980-talet. Självständighet utropades 11 mars 1990.

Erkändes 6 september 1991.

Medlem i FN, EU och Nato.



Det helt nyrestaurerade segelfartyget *Meridianas* ligger förtöjd i floden Dane i centrala Klaipeda. Det är inte bara en vacker symbol för staden utan används även i utbildningen för kadetter på Klaipedas navigationskola.

En sport att klämma åt oseriösa redare

– Det blir som en sport att ta oförtjänta pengar från en redare och ge till besättningen, och jag gillar det bara mer och mer, säger Andrey Chernov, 38 och ITF-inspektör i Klaipeda.

TEXT OCH FOTO CLAES HINDENFELT

KLAIPEDA, LITAUEN SEP 2015

2003 blev Andrey Chernov Litauens första ITF-inspektör i Klaipeda, Litauens enda hamnstad med mellan 7 000 och 8 000 anlöp per år. Med en akademisk examen i juridik, med fokus på sjö- och civilrätt samt fackliga rättigheter, är han rätt man på rätt plats, och kommunikationen fungerar utmärkt på litauiska, ryska och engelska. Även om fyra år på ITF:s kontor i London var intressant, med huvudansvar för klagomål från ryska sjömän och möjlighet att få stanna, valde han att flytta hem till Klaipeda med hustrun Julia och dottern Eva.

– Visst är det ett annat liv här än i London. Och Litauen har både in- och utrikesproblem, men detta är mitt hem och jag hoppas verkligen att situationen ska förbättras, säger Andrey Chernov.

Tillbaka i Klaipeda vidgades hans ansvarsområden, även om arbetet främst är att besöka och inspektera fartyg. Nu har han även ansvar för sjömän på

bekvämlighetsflaggade fartyg, CBA-kollektivavtal samt litauiska sjömän på utländska fartyg. Det kan gälla generella problem, olycksfall eller arbetsskador samt kontakter med anhöriga.

– Litauiska fartyg där besättningen har problem är prioriterade. Ofta får jag preliminär information på plats och kan ta med eventuell dokumentation som jag lämnar vidare till vårt eget fack LSU som tar över, allt annat hamnar på mitt skrivbord, säger Andrey Chernov.

Grekiska fartyg största problemet

Fartygsbesöken sker i första hand där besättning hört av sig med klagomål, annars är oannonserade inspektioner vanligast. Och även om han inte vill peka ut något speciellt problemland hamnar grekiska fartyg alltid på första plats, det har inte förändrats sedan han började, även om mycket har förändrats till det bättre.

– Generellt har arbetsförhållanden blivit mycket bättre sedan jag började, då

saknade många kollektivavtal medan 80–85 procent har det idag. Lönerna och standarden ombord har också förbättrats men påverkas av respektive lands ekonomiska situation, och de vanligaste problemen är fortfarande inestående löner och övertidsersättning samt byte av besättningar, säger Andrey Chernov.

”Krångligt” betala inestående löner

Under 2014 fick ett hundratal sjömän hjälp att få ut drygt 150 000 US dollar, under första halvåret 2015 är siffran redan uppe i 100 000 dollar fördelat på ett 50-tal sjömän. Ett vanligt argument från redarna för att slippa betala ut inestående löner är att det blir så mycket administrativt krångel...

Det är ett problem Andrey Chernov och hans kollegor på ITF har hittat en enkel väg att komma runt:

– Vi ber redaren sätta in pengarna på ITF:s konto i London, så sköter de fördelningen och ser till att rätt person får rätt summa. Jag är precis klar med ett ärende, där jag förberett hur pengarna ska fördelas på var och en i besättningen med namn, adresser, bank och kontonummer.

I detta fall hade besättningen även hört av sig till hamnstaten, som tillsam-

Stora som små, alla fartyg samsas i den drygt 10 kilometer långa hamnen i Klaipeda.





– Det är inga problem med sysselsättningen, säger Andrey Chernov, ITF-inspektör i Klaipeda, och visar mappen med delar av dokumentationen som ligger till grund för stämningen av krabbfiskefartyget *Beams* ägare.

mans med ITF gjorde en inspektion av fartyget. Förutom inestående löner hade det även allvarliga brister och riskerade kvarstad, vilket agenten informerades om.

– Förutom redaren och agenten hörde vi även av oss till den som chartrat fartyget, som i sin tur satte press på redaren, vilket gav snabba resultat. Hela logistikkedjan kan sätta press på redaren, som har det absoluta ansvaret för fartyget och besättningen. Om han krånglar, faller logistiken för alla inblandade. I London hade jag flera fall där chartraren gick in och betalade för att få loss ett fartyg. För min och ITF:s del spelar det ingen roll vem som betalar eller hur de gör upp i efterhand. Vårt



– Det händer saker hela tiden, så det gäller att vara nåbar och att försöka lösa så mycket som möjligt via telefonen, säger Andrey Chernov.

fokus är besättningen och att de ska få ut alla sina pengar i ett sammanhang, säger Andrey Chernov.

Kvarstad i ett halvår

Kvarstad är ett kraftigt tvångsmedel och därför relativt ovanligt. Samma gäller att stämma en redare inför domstol, men det händer, och i år har ITF stämt ett nybildat litauiskt rederi med ryska intressenter. Deras representanter höll en hög profil och var inte rädda för att gå till domstolen. Väl där hade Andrey Chernov all dokumentation i ordning, domstolen belade fartyget med kvarstad mot rederiets vilja och vägrade häva kvarstaden.

– Den processen fortsatte i ett halvår innan de begrep att de var tvungna att följa gällande lagar och betala ut lönerna till besättningen, som åkte hem när kvarstaden var ett faktum. Fartyget låg kvar i sex månader med ett minimum av folk ombord som skötte el och pumpar, vilket måste ha blivit väldigt dyrt för redaren. Det är inte första gången jag mött redare med den attityden, men de visar bara att de är nybörjare som tror de kan tjäna snabba pengar, säger Andrey Chernov.

Men ibland måste det gå fort, fartyget kanske ska avgå nästa dag, och förhandlingar med redaren brådskar. Då sätts arbetstiden ur spel. Fem timmar på fartyget med besättningen ger underlag för kvällsarbete med att räkna på inestående löner så alla siffror är klara inför förhandlingen med redaren nästa morgon, som ska acceptera eller riskera tvångsåtgärder för sitt fartyg som är klart att lämna kaj. Vissa arbetsveckor tangerar 60 timmar, andra 40, och då finns inga helgdagar. Men det stör varken honom eller hustrun Julia, som är ekonom med ett fackligt hjärta och har svårt för folk som betar sig illa.

– Jag är väldigt flexibel och kan kompensera med tid hemma när det inte är så hektiskt som det kan bli ibland. Och jag är mycket nöjd med mitt arbete och min och familjens livssituation, säger Andrey Chernov.

Hela Östersjöregionen är väl täckt av ITF-inspektörer, och även om det för det mesta är hög kvalitet på fartygen letar sig en och annan tvivelaktig redare in och håller inspektörerna sysselsatta. Och de har ett bra samarbete, vilket den politiska situationen inte har påverkat, och träffas en gång varje år där de

pratar ihop sig om vad som händer i regionen. Det är heller inga problem att ringa en kollega för en inspektion eller uppföljning av ett problemfartyg, om det finns anledning att tvivla på redarens uppsåt.

– Däremot har vi inga gemensamma projekt vi driver i regionen, som kollegorna i Svarta havet. På årets möte pratade vi dock en del om att sjömän är delaktiga i lossning och lastning av en del fartyg, istället för att det sköts av hamnarbetarna. Det gäller speciellt



Hamnen med 17 terminaler är uppdaterad och helt modern och tillika Östersjöns nordligaste isfria hamn.

färjorna, som går i linjetrafik här i Klaipeda. En del av det skötes av hamnarbetarna efter tillstånd av kaptenen, som är ytterst ansvarig. Men nu saknar de tillstånd, och besättningarna har tagit över den uppgiften. Hur vi ska gå vidare är inte klart, men det har blivit en fråga som vi har att fundera på, säger Andrey Chernov.

Parallellt pågår arbetet att förbättra det juridiska systemet generellt med bland annat uppehållstider i Litauen för sjömän vid långa varvsarbeten, och beträffande ansvar för övergivna fartyg. Det händer inte ofta, men när det händer är det ett stort problem och en potentiell fara för fartyget och hamnen, och ett stort merarbete.

– De juridiska systemen behöver uppdateras i flera avseenden, så vi behöver aldrig vara sysslolösa. Men det är inget problem, jag har ett unikt och flexibelt arbete och får bra betalt för att hjälpa andra människor, vilket ger mig en dubbel tillfredsställelse, säger Andrey Chernov. **CH**

CENTER SEDAN SOVJETTIDEN

I 55 år har Klaipeda Seamen's Center (KSC) varit en träffpunkt för besökande sjömän. 2005 flyttade verksamheten till nybyggda lokaler, sedan dess har omkring 40 000 sjöfarare besökt centret och använt dess tjänster.

TEXT OCH FOTO CLAES HINDENFELT / FRILANSARNA

KLAIPEDA, LITAUEN SEP 2015

En ljus och varm julikväll besöker fem sjömän från Filippinerna centret på sin enda lediga kväll under sitt första besök i Klaipeda. Efter att ha lossat majs i Belgien ska *M/S Blue Angel* lasta konstgödsel från Vitryssland till Chittagong i Bangladesh. Att de tillbringar sin enda lediga kväll på KSC menar de är helt normalt.

– Unga killar idag är praktiska och målinriktade, att gå till första baren var något man gjorde förr. Vi jobbar mycket, och det är så höga krav idag att det inte finns mycket utrymme för att festa. Då är en stabil internetuppkoppling intressantare, säger Diomar Catunao, elektriker på *Blue Angel*, och får medhåll av de andra.

Som alla fartyg som kommer till Klaipeda första gången fick *Blue Angel* besök av personal från KSC som informerade om centrets erbjudande och aktiviteter. Då erbjuds även billiga telefon- och internetkort, vilket är uppskattat av de som inte kan ta ledigt och gå iland.

Goda språkkunskaper

Kommunikationsproblem med besättningarna är sällsynt, tillsammans pratar centrets team åtta språk, och kinesiska sjömän blir ofta väldigt överraskade när de tilltalas på flytande mandarin av Jekaterina Kim, som även pratar litauis-



Jekaterina Kim och Algirdas Grybas lägger mycket energi på att få verksamheten att fungera.

ka, ryska, engelska och italienska och kan fuska till lite spanska, om det skulle behövas. Hennes kollega Monica Savickatte talar också ryska, litauiska och engelska och kompletterar med tyska.

Tillsammans med Jurgita Lengviniene

och centrets chef Algirdas Grybas delar de på det stora arbetet att besöka fartygen, informera om verksamheten samt hämta och lämna besättningar som besöker centret och Klaipeda.

– Naturligtvis skulle vi vilja visa våra

besökare allt fint som finns här, men det tråkiga är att de oftast stannar en kort tid. Men även om de bara har några timmar ledigt försöker vi medverka till att de får ett meningsfullt besök. Det är en stor hamn, drygt 10 kilometer med 17 terminaler, och en logistisk utmaning att hinna med alla fartyg samtidigt som förutsättningarna kan ändras väldigt snabbt. Plötsligt kommer skeppshandlaren och allt blir försenat två timmar, vilket ska pusslas ihop med önskemål från andra fartygs besättningar, säger Algirdas Grybas.

Förutom centrets egen verksamhet erbjuds guidade turer, rabattkort till många av butikerna i det stora köpcentret granne med KSC, arrangerade disco- och klubbkvällar à la Klaipeda by night inklusive transport tillbaka till fartygen. Besök på jazz- och bluesklubbar eller någon av de många kyrkorna, här finns katolska, lutheranska, litauisk-ortodoxa kyrkor samt synagoga och en baptistkyrka.

Men i kväll besöks centret av ett glatt gäng som turas om vid datorerna, tar en öl och håller liv i konversationen.

– Vi brukar fråga efter ett seamen's-center, finns det ett som här i Klaipeda väljer de flesta det. Här finns internet som hjälper oss att hålla kontakt med våra familjer och vänner som ofta är prioriterat. Tyvärr har vi inte internet på *Blue Angel*, men det finns fartyg som har, jag har varit på ett och det var fantastiskt bra, säger Mark Arroyo, 29 år och matros från Las Pinas City.

Tacksamma för MLC

Mark är utbildad sjuksköterska, bytte inriktning och läste in en akademisk examen i maritim transport och gick till sjöss. Han är yngst av elva syskon, fem systrar och fem bröder, och det var en ingift sväger som är sjökaptan, som var en inspiration för Mark att byta bana.

– Seamen's center är bra och viktigt för oss, nu är vi även tacksamma för MLC, som redan har gjort vårt arbete både säkrare och lättare. Att det tagits i bruk och används visar att en konvention inte enbart består av ord utan även kan omsättas i handling, säger Mark Arroyo.

De andra nickar, och Diomar Catunao berättar att det här är hans sjätte fartyg. Det är byggt 1994 i Japan men är väl underhållet och nyligen uppdaterat un-

der en fyra månader lång varvsvistelse.

– Vi är en del av en ny besättning på totalt 24 man som mönstrade på i Turkiet för en månad sedan. Alla är filippinare, så det är inga problem med språket, vi tänker ungefär lika och gillar samma mat, så det är mest fördelar.

Innan de åker tillbaka till fartyget ska de shoppa i det rejält stora köpcentret nära KSC. Både till sig själva och till kamrater som inte kunde följa med ikväll.

– Vi har en lång resa framför oss, jag räknar med en månad i sjön, då är det bra att ha med lite smått och blandat att ha längs vägen, säger Mark.

När chattandet och mailandet på internet och de stilla ölen är slut, planerar grabbarna med Jurgita Lengviniene hur de ska lägga upp transporten till köpcentret och tillbaka till fartyget.

Får inget statligt stöd

Algirdas Grybas har lång erfarenhet av Seafarers Welfare. Han var manager för det gamla sjömanscentret från 1999 fram till flytten 2005, som inte enbart innebar nya lokaler utan även en ny huvudman, vilket har skapat problem för verksamheten.

– Tidigare var centret en egen avdelning inom Klaipeda State Seaport Authority. Nu har vi Lithuanian Seamen's Union (LSU) med ITF bakom sig som huvudman, då upphörde merparten av stödet från hamnmyndigheten. Basverksamheten och grundidén är samma, liksom betydelsen för staden som helhet, och för sjömännen representerar vi hela Litauen. Men enligt litauisk lag får staten inte stödja facklig verksamhet, säger Algirdas Grybas.

Istället för att utveckla centret tvingas de lägga mycket kraft på att hitta inkomster till verksamheten. Bland annat hyr de ut stora delar av fastigheten till ett försäkringsbolag och arrangerar fester för externa grupper, vilket normalt inte ingår i verksamheten.

– Vi frågar inte hamnen efter bidrag, vi ber dem istället att köpa aktiviteter och service till besökande sjömän, eftersom de själva inte bidrar med detta. Vi hoppas att de lyssnar och att detta inte ska utvecklas till en politisk fråga, säger Algirdas Grybas.

Parallellt informerar LSU på minister-nivå och påongterar att landet har

Fortsättning på sidan 27 ➤



Diomar Catunao, elektriker, Ervin Soliva motorman samt Gabriel D. Guerra, Mark Arroyo och Jean Galilea som är matrosar har ett kort barhäng med Jekaterina Kim och Jurgita Lengviniene innan det är dags att shoppa inför den långa resan till Chittagong.

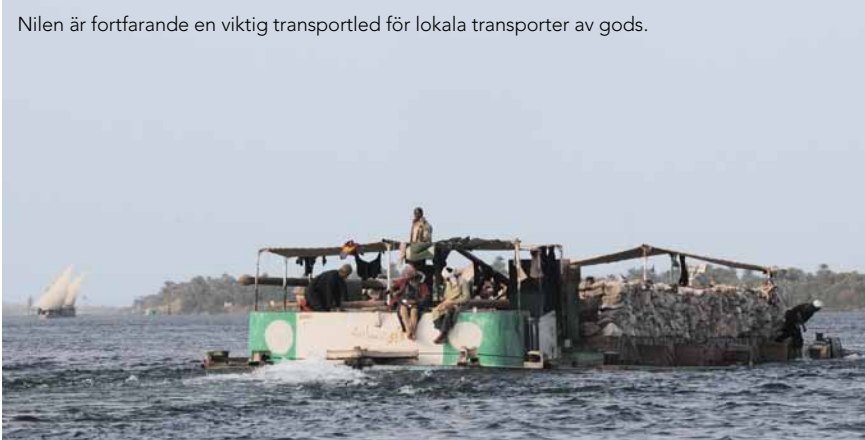
STILLA DAGAR PÅ NILEN

Sedan före faraonernas tid har felluccorna pilat upp och ned längs Nilen och transporterat både människor och gods. Allt det ändrades när tåg och lastbilar tog över rollen som transportörer. Fast för turister som letar efter en genuin och rofylld Egypten-upplevelse är en seglats med de små latinriggade båtarna något att rekommendera.

TEXT PETER AHLGREN
FOTO LEIF HANSSON



Nilen är fortfarande en viktig transportled för lokala transporter av gods.



NILEN, EGYPTEN MARS 2015

Det är i slutet av februari i Aswan i södra Egypten. Trots att det är relativt tidigt på säsongen så har den torra heta ökenvärmen redan gjort sig påmind, och pannorna är svettiga på alla som samlats på den 23 år gamla felluccan *Marcarius* i hamnen. Vi är två svenskar som vill veta hur det är att färdas längs med, beroende på hur man mäter, världens längsta eller näst längsta flod. De är fyra egyptier, varav två är chefer för bolaget, som äger och hyr ut fartyget som tycker att det är oerhört spännande att ha två journalister på besök och gör allt för att bli reportagens centrum. Efter en kort lunch och en, i ett fall, smärtsam insikt om att vi inte är där för att skriva om egyptiska affärsmän går de dock iland och både vi och våra två besättningsmän, Momen Kobany och Mohamed "Ziggy" Mahmoud, slappnar märkbart av. De är två av traktens söner som liksom så många andra seglat på och levt av Nilen på samma sätt som deras fäder före dem och många, många generationer tillbaka.

På väg

När vi lämnar Aswan och seglar ut på Nilen för att på fem dagar ta oss de cirka 11 milen fågelvägen norrut från Aswan till Edfu lämnar vi också det högljudda moderna Egypten bakom oss. Det är nämligen ett helt annat land man får se från en fellucca. Små fiskebyar och lantbruk med allt från får till vattenbufflar. Man får också se mäktiga historiska monument – fast från rätt håll. Det var nämligen så att de flesta av de respektingivande templen, begravningsplatserna och landmärkena från faraonernas tid byggdes så att de härskande skulle kunna se och besöka

dem från floden. Nilen var på den tiden en effektiv transportled för allt från människor till gods. Så var det också ända fram till tåg och lastbilar tog över som primära transportmedel under 1900-talet. Och den som är historiskt intresserad får sitt lystmäte uppfyllt när man seglar på Nilen. Vi passerar allt från välkända tempel som det i Komombo och Edfu såväl som, för mig, helt okända gravmonument och försvarsanläggningar från faraonernas tid.

Upplevelser och stillhet

Fast allt det där är historia. När man seglar längs Nilen slås man istället av upplevelsen. De små fiskebåtarna med en eller maximalt två man ombord som tidigt på morgonen drar upp mängder med fisk med sina enorma metspön. Man slås av hur oerhört lite mark det krävs för att ha några betande djur. Ibland ser man ett par vattenbufflar som hålls på öar som inte är större än något hundratal kvadratmeter. Fast för en turist är det en annan sak som är det primära. Den fantastiska stillheten. Kryssande längs den bitvis förvånansvärt smala Nilen så är de enda ljud som hörs vattnet som skvalpar längs stålskrovet och ljudet av bomullsseglen som smattrar i vinden när Ziggy eller Momen med van hand gör ett slag. Det är verkligen en lisa för en stressad svensk själ att under några dagar färdas längs med denna uråldriga och historiskt viktiga vattenfarled. Det är inte svårt att föreställa sig hur det såg ut när farao med följe seglade här för så många tusen år sedan med sina rikt utsmäckade och färgglada fartyg. Antingen för nöjes skull – det finns nedskrivet hur faraonerna med följe var ute på Nilen utanför Luxor i stort sett varje kväll under de varma sommarmånaderna för att sval-

ka sig i kvällsbris – eller i affärer. Kanske var de på väg för att besöka ett tempel, träffa sina rådgivare eller en utländsk diplomat. Kanske tänkte de på sina enorma gravmonument och hur de skulle se ut från floden den dagen då det till slut var färdigt. Döden och hur gudar-na uppfattade en efter man avlidit var nämligen central i den egyptiska tron. Det var inget sorgligt över det, den som skött sig i livet skulle ju få ett evigt och behagligt liv efteråt.

Både lugnt och föränderligt

Att segla på Nilen är i sig rätt händelse-löst. Man gör sina slag och ankrar upp ibland för att laga och äta mat eller sova (vilket man gör ombord). Fast det där är en illusion. Nilen förändras hela tiden och den som inte känner till de säkra farlederna, beroende på vattenstånd och strömmar, skulle snabbt hamna i trubbel. Ziggy har fått lära sig genom sin pappa var, hur och när det är säkert att ta sig fram. Han är nu 27 år gammal men kommer fortfarande, med skräck i ögonen, ihåg hur det var den där enda gången han gick på grund.



Små färjor går med täta mellanrum mellan Nilständerna för att transportera folk till och från arbete och skola.



Vid flera tillfällen stannar vi till och köper fisk direkt av fiskarna på Nilen.

– När jag var 15 körde jag på en sten strax söder om Aswan, säger han och tillägger:

– Pappa blev väldigt arg.

En kväll berättar han hur det praktiskt går till när en fellucca-kapten får sin utbildning. Han (det är alltid män) får först vara med och se på när pappan och besättningen, som totalt består av två eller tre man, sköter båten. Han får sedan börja med enkla uppgifter ombord för att, med åren, tillförtros allt viktigare arbete. Och utbildningen genomsyras inte av moderna pedagogiska metoder precis.

– Min pappa hade ett rep med knutar på och gjorde jag fel eller vägrade att arbeta, exempelvis var jag rädd för att klättra upp i riggen, så hotade han med det där repet. Fast det fungerade ju, säger han och tillägger att han inte skulle använda de metoderna på sina barn.

Turistlivet ombord

Att som turist segla längs Nilen på en fellucca är, som sagt, en mäktig upplevelse. Det är verkligen som att kliva rakt in i det historiska Egyptens hjärta och själ. Livet ombord är väldigt enkelt och stilla och var garanterat likadant för 3 000 år sedan. Är man, som vi, bara ett par-tre turister finns det gott om plats ombord. *Marcarius*, som vi reste med, är något mindre än de upp till tolv meter långa felluccorna som byggs idag och tar upp till tio passagerare. Så många hade inte vi kunnat vara men sex-sju personer skulle utan svårigheter fått plats. Sover gör man ombord på madrasser. Som skydd för väder och vind samt insyn sover man



Sen han var i tidiga tonåringen har Momen Kobany arbetat ombord på olika felluccor.

under ett tak av filter och varje kväll spänner besättningen upp tyg runt den stälställning som är fäst vid båten. Maten består av det traditionella egyptiska köket och var i vårt fall extremt god. Hur Momen lyckades få till något så gott på de enkla och få råvaror som fanns är en gåta. De allra flesta inköpen av grönsaker, frukt, bröd och kött inhandlades i de små byar vi la till vid varje kväll. Fisk köpte vi direkt från fiskarna ute på Nilen. Någon av de ökända och gigantiska nilabborrarna såg vi aldrig utan den fisk vi fick tag i såg ut och smakade som ett mellanting mellan abborre och gös. Vi hade faktiskt med oss ett eget metspö men eftersom det bara var möjligt att fiska när båten låg för ankar på nätterna blev det aldrig något napp. Den som verkligen vill kan säkert få besättningen att stanna till på något lämpligt ställe och testa lyckan. För fisk finns det. Jag såg en ensam fiskare dra upp sju fiskar en tidig morgon bara under den tid det tog oss att passera honom – vilket var mindre än en kvart.

Goda råd

Funderar ni på att resa till Egypten och segla på Nilen så finns det en del att tänka på. För det första så är det inte allt som saluförs som "seglatser" som är just det. I de flesta fall menar man en fartygstyp som heter dahabeah, vilket betyder ungefär "guldbåt". Den är mycket större än en fellucca och även om den är utrustad med två master så är det idag ett fartyg som tar sig fram med hjälp av motor och, i de flesta fall, dras av en bogserbåt. De är dock väldigt mycket mer luxuösa än fel-



Maten ombord är enkel men väldigt, väldigt god. Råvarorna köps i byarna eller direkt av fiskarna.

Saker att ta med sig

Sovsäck och varma underkläder – det kan bli kallt på nätterna

Ficklampor och batterier – det blir kolsvart på nätterna

Böcker – om ni tycker om att läsa går det åt en hel del på några dagar

Myggmedel – för säkerhets skull

Toapapper

luccorna. För det andra; se upp med resebyråfolk på plats. Bokar ni en felluccaseglats på det sättet så kan ni vara säkra på att de lägger på en massa pengar. Nej, ta istället själva kontakt med någon av de numera mängder av arbetslösa felluccakaptenerna i Aswan eller Luxor. Bjud dem på en fika för att se hur duktiga de är på engelska och vad de har att erbjuda. De behöver ett tillstånd från Nilpolisen för att ta med er ut men det tillståndet fixar man på en dag eller två. Glöm heller inte att titta på båten. De finns en enorm stolthet bland fellucca-besättningarna som i de allra, allra flesta fall håller fartygen i toppskick och konstant skrubbar, målar och underhåller dem. Man ser dock ett och ett annat vrak som seglar omkring. Se också till att vara överens om vad som ingår i priset ni vill betala. Kanske är det bättre att betala en lägre summa per dag men sedan stå för mat och dricka ombord. Fast det allra viktigaste är att se till att komma iväg. Det är nämligen en upplevelse utöver det vanliga att få tillbringa några stilla dagar på Nilen. **P A**

undertecknat konventionen, att verksamheten är lagligt reglerad och måste uppfyllas enligt innehållet i konventionen, att vara nyttig för besökande sjömän och inte agera kommersiellt för att få medel till verksamheten.

– Egentligen är det mer ett attitydproblem från hamnens och myndigheternas sida än ett ekonomiskt problem, och det handlar om väldigt lite pengar för att få en sund ekonomisk bas. Vill vi sedan ha mer pengar får vi givetvis skaffa det på egen hand, säger Algirdas Grybas.

Det har funnits ett sjömanscenter i Klaipeda sedan 1960, det har aldrig varit stängt, och verksamheten fortsätter med hjälp av personalen och volontärerna. Medan Jekaterina Kim summerar läget startar Jurgita Lengviniene centrets buss för att köra Mark, Diomar och de andra till köpcentret.

– Jag tror att alla här, speciellt männen, har en relation till havet. Min pappa är kapten, min bror är styrman och mina kusiner är sjömän. Andra i vänskapskretsen är knutna till hamnen och sjön på ett eller annat sätt genom landbaserade jobb, därför är centret viktigt. Främst för sjömännen, och för andra att förstå idén med det. Och staden är ju byggd kring hamnen, så utan den knappast något Klaipeda. **CH**



Sjömanskyrkan Stockholm

Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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



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



**Refreshkurser Basic Safety
och Advanced Fire Fighting
– för riktiga sjömän**

sjöskolan®
PÅ BECKHOLMEN

www.sjoskolan.se tel 08-661 09 09 Stockholm

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



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålls 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@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@sjobefal.se och meddela detta! Medlemmar som anmält e-postadressen till medlemsregistret får det automatiskt. Sådan anmälan görs också via mejl till sbf@sjobefal.se eller på telefon 08-598 99 085.

Sjöbefälsföreningen

Verkställande direktör

Mats Jäderland
–0733-81 42 66

Vice verkställande direktör

Hans-Dieter Grahl

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Hans-Dieter Grahl
–08-598 99 478

Vice verkställande direktör

Mats Jäderland

Ombudsmän i Stockholm

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

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 (tjl)

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 (tjl)
Elaine Estrela Lokka –08-598 99 061

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.
Telefon 08-598 99 085
Telefax 08-651 08 48
E-post sbf@sjobefal.se
Internetadress
www.sjobefalsforeningen.se
Bankgiro 332-1478
Expeditionstid 8.00–16.10

Expeditionen i Göteborg

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

Befälhavare kan bötfällas på grund av fatigue

Befälhavare kan ådömas "höga böter", om de inte försäkras sig om att besättningarna får ordentlig vila. Det framgår av en haverirapport efter en kollision mellan två lastfartyg utanför tyska kusten.

Incidenten var mellan Antiga & Barbuda-flaggade *Francisca* och Cyprenregistrerade *RMS Bremen*. Den tyska haverikommissionen BSU konstaterar att inget av de båda fartygens vakthavande befäl hade verifierat GPS-positionen med oberoende system som radar eller visuell observation.

Vakthavande befäl på *Francisca* hade fått otillräcklig vila, och arbetstidsjournalen ombord var ofullständig. Båda fartygen hade flaggstatens minimibemanning (sex man ombord). Enligt haverirapporten tillämpades vakschemat 6/6 i *Francisca*, vilket gav otillräcklig vila för befälhavaren och överstyrman.

BSU skriver att ägare och operatörer måste förvissa sig om att deras fartyg är tillräckligt bemannade för sina uppgifter och för navigeringsutrustningen på bryggan. Befälhavare kan bötfällas, om de inte förvissas sig om att arbetstids- och vilotidsregler följs och i god tid meddelar redaren om det finns risk att reglerna inte kan uppfyllas. (TELEGRAPH)

Obetalda löner – igen

ITF-inspektören Tommy Molloy kontaktades av besättningen i Vanuatu-registrerade *Wisla* i Liverpools hamn i september. De hade då inte fått lön sedan i maj. Fartyget kvarhölls av kustbevakningen.

Rederiet sa sig inte kunna få fram lönerna med så kort varsel och lovade att betala i nästa hamn.

– Problemet är bara att det har de lovat i flera månader, och det var inte ens bestämt vilken hamn fartyget skulle anlöpa nästa gång, säger Molloy.

Han begärde även att en del av besättningen skulle skickas hem. Efter kontakt med en advokatfirma i Manchester gick rederiet med på att uppfylla kraven inklusive betalning av 100 000 dollar (817 000 kronor) i obetalda löner.

– Exemplet bekräftar, om det nu skulle behöva bekräftas, att många sjömän behandlas oacceptabelt trots introduktionen av MLC, kommenterar Molloy. (TELEGRAPH)

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.

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

Sjökaptensring



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

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

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

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

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

Sjöingenjörarring och sjökaptensring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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

Propellersmycke

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



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

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

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

ALLANDIA

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

A P MÖLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

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

FLOATEL ENDURANCE

Micael Larsson
e-post sbfendurance@gmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Anders Uller
e-post sbfsuperior@gmail.com

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

ÖRNSKÖLDSEVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

**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 sjoraddning.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 | — |
| Hel pärm | 950 | — |

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag

Namn

Avdelning

Gatuadress

Postnr

Ort

Land

E-post

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm

Telefon 08-598 99 121, Fax 08-651 08 48

E-post SMBF-Ekonomi@sjobefal.se

Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 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

Namn-teckning



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

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



Svart ryggsäck

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



Svart mössa

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

Svart Keps

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

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