

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR8 DECEMBER 2015 ÄRGÅNG 4



VAL TILL KONGRESSEN

Ombudskandidaterna presenteras

SATSNING PÅ REN SJÖFART

Fossilfrihet ska nås inom 35 år

MOST SHIPS FOLLOW SULPHUR RULES

And so far low bunker prices compensate the price

TRÅNGT PÅ VÄGFÄRJOR

STÄNDIGT DILEMMA ATT FÖLJA SÄKERHETSMARGINALERNA



35 kronor i timmen skäligt, enligt AD-dom

DECEMBER

I november avgjorde Arbetsdomstolen (AD) den segslitna striden mellan det norska rederiet Fonnship å ena sidan och de svenska fackförbunden Transport och Seko å den andra.

Bakgrunden var två blockader som Transport respektive Seko utfärdade så tidigt som 2001 och 2003 mot Fonnships Panamaflaggade fartyg *Sava Star*. Facken krävde att få teckna ITF:s standardavtal för besättningen, fyra polska befäl och två ryska matroser. Rederiet skrev på men har fortsatt att hävda att fackens stridsåtgärder var olagliga, bland annat eftersom de stred mot EU:s princip om fri rörlighet för varor och tjänster. En kärnfråga därvidlag var om den principen över huvud taget är tillämplig i detta fall, eftersom fartyget var Panamaflaggat.

Först 2012 begärde AD ett förhandsbesked från EU-domstolen i denna fråga. 2014 kom beskedet att den fria rörligheten kan vara tillämplig, eftersom det norska rederiet Fonnship är verksamt inom EES.

Domstolens besked grundades på en förordning, som antagits av EU:s ministerråd redan 1986. Men den förordningen förutsatte att det EU/EES-etablerade företaget inte bara ägde det aktuella fartyget utan också helt och fullt tillhandahöll de transporttjänster som utfördes. Så är långt ifrån alltid fallet inom sjöfarten, och i det här fallet hade rederiet knappast lagt fram några klara bevis i det avseendet.

Men redan EU-domstolens besked motogs med oro och irritation på fackligt håll i Sverige. Det förefaller märkligt att ett rederi först flaggar ut fartyget till tredje land, utanför EU/EES, och därmed fransäger sig många skyldigheter – framför allt skyldigheten att teckna avtal på sitt hemlands nivå, i detta fall norskt avtal. Sedan ska de ändå åtnjuta de rättigheter som råder inom EU/EES.

I rättegångshandlingarna är det lätt patetiskt att läsa företagets betydanden om hur väl panamansk lagstiftning skyddar de anställda. Det låter som att det är i princip ingen skillnad mellan att flagga i Panama eller Norge. Varför flagga ut över huvud taget i så fall? Då hade de väl kunnat registrera fartyget i NIS lika gärna.

mar i månaden. En matroslön enligt det avtalet ligger på ungefär 35 kronor i timmen. Det är alltså den nivå som det kan vara skäligt för facket att ta strid för, kan man tolka AD-domen som.

Domen är lindrigt talat uppseendeväckande. Stridsåtgärderna ägde rum i Sverige, och Sverige är redan före inträdet i EU

SVERIGE ÄR REDAN FÖRE INTRÄDET I EU BUNDET AV BLAND ANNAT ILO:S KONVENTION 87 OCH DEN EUROPEISKA SOCIALA STADGAN I EUROPARÅDET, VILKA GARANTERAR RÄTTEN TILL FACKLIGA STRIDSÅTGÄRDER. AD GÖR INTE ENS NÅGOT FÖRSÖK ATT FÖRKLARA HUR DOMSLUTET STÄMMER ÖVERENS MED DESSA GARANTIER.

Men naturligtvis handlar det om lönekostnader, och ett NIS-avtal skulle i likhet med ITF:s standardavtal vara bra mycket dyrare än de löner Fonnship tidigare betalade sina anställda. De lönerna baserades för övrigt på ett avtal med ett ryskt fackförbund, som inte är registrerat någonstans och naturligtvis inte är anslutet till ETF eller ITF.

AD kom ändå fram till att de fackliga blockaderna, även om de varit lagliga, hade ställt oskäligen krav. Att kräva löner enligt ITF:s standardavtal var alldeles för långtgående. På sin höjd kan man kräva löner på miniminivå, vilket i detta sammanhang skulle vara liktydigt med ITF:s så kallade TCC-avtal. Ett sådant avtal skulle legat något högre än det avtal som Fonnship tecknat med det ryska facket.

TCC-avtalet bygger på en normal arbetsvecka på cirka 70 timmar, alltså 280 tim-

bundet av bland annat ILO:s konvention 87 och den europeiska sociala stadgan i Europarådet, vilka garanterar rätten till fackliga stridsåtgärder. AD gör inte ens något försök att förklara hur domslutet stämmer överens med dessa garantier.

Det juridiska resonemanget haltar även på andra punkter. Att över huvud taget hänvisa till EU-domstolens Laval-dom från 2007 är helt irrelevant. Den domen, som i och för sig är högst diskutabel, bygger på utstationeringsdirektivet, som inte är tillämpligt inom sjöfarten.

Nu är fallet färdigbehandlat – i Sverige är AD högsta instans. Det är nedslående att denna domstol fattat ett beslut, som helt bygger på en okritisk tolkning av ett antal rättsfall i EU-domstolen. I Norge och Danmark har de högsta domstolarna varit mycket mer kritiska mot EU-domstolens tolkningar.



sjöbefälen Nr 8



- 05 Arbetsgivarna angriper sitt eget vapen
Attackerar sympatikonflikter som de själva slagit vakt om
- 06 Satsning på miljövänlig drift
Sjöfartens strävan efter fossilfri drift uppmärksammas dåligt
- 08 Kandidater till kongressombud
Presentation av de 98 bland vilka kongressombuden ska väljas
- 12 Tummar på reglerna dagligen
Vägfärjornas befälhavare är frustrerade över trängseln
- 14 Sjöfartsinspektionen avhandlingsämne
Kalmarforskare doktorerar på inspektörernas arbetssituation
- 15 Länge planerad muddring drar igång
Muddring och ombyggnader i Mälaren startar i vår
- 16 Diskussion om skärpta hälsokrav
Är skärpta krav en lösning på psykosociala arbetsmiljöproblem?
- 20 Miljömässig förebild
Aalborg vill bli Nordens ledande miljöhamn
- 22 Behjärtansvärt utställningsämne
Sjöhistoriska museet tar upp sjömannens inställning till sex
- 24 100-årsjubilerande isbrytare
Det gäller legendariska *Sankt Erik*, ursprungligen *Isbrytaren II*
- 26 Preliminär utvärdering av svaveldirektiv
Ännu har sänkt bunkerpris vägt upp fördringen av lågsvavligt

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 4 Utgivningsdag 8 december 2015

Ansvärig utgivare Christer Themné

Redaktör Benkt Lundgren, 08-598 99 121,
från 1/1 08-518 356 45, mobil 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, från 1/1 08-518 356 00 vx

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 *Ada* är en av fyra vägfärjor på Hönö-leden
i Bohuslän. Foto Benkt Lundgren.

TS-kontrollerad upplaga 8 300 ex

MEMBER AV **SVERIGES
TIDSKRIFTER**



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

Alltid nyheter på facklig kurs

STOCKHOLM NOVEMBER 2015

SBF:s årliga fackliga kurs avhölls på Sjöfartshotellet i Stockholm. De 17 deltagarna fick genomgång av föreningen, de olika avtalen och fick träna förhandlingssituationer genom rollspel. Extern gäst var Tom Möller från PRI Pensionsgaranti som informerade om pensionsfrågorna ur alla aspekter.



Ditte Hedrenius, befälhavare i *Emelie*, Ressel:

– Jag har inget förtroendeuppdrag utan jag går kursen för att jag vill kunna förstå avtalen bättre. Och det känner jag redan att jag gör.

Kjell Holmström, data controller i *Birka*, Eckerö:

– Jag har gått kursen förut, och det är värdefullt. Man får nya infallsvinklar, så det är alltid lika intressant. Därmed är den både en grund- och fortsättningskurs.



Jens Sandin, överstyrman i *Huckleberry Finn*, TT-Line:

– Jag går kursen för andra gången. Det är alltid något nytt att snappa upp. Man stöter på nya problemställningar genom att man träffar andra människor.

Rättelse om Wallhamn

Wallhamns hamn ligger på Tjörn, som är en egen kommun. I förra SB råkade det tyvärr stå något annat.

Viktig information om Sjöbefälsföreningens gruppförsäkringar

När Sjöbefälsföreningen vid årsskiftet lämnar Ledarna kommer de eventuella gruppförsäkringar medlemmarna har i Bliwa att avslutas. Emellertid har Sjöbefälsföreningen ett avtal med EuroAccident avseende grupp-försäkringar. Har du idag försäkring via Ledarna i Bliwa kommer du automatiskt att föras över till motsvarande försäkring i EuroAccident. Villkor och villkorsskillnader mellan Bliwa och EuroAccidents försäkringsskydd kan du läsa mer om på hemsidan under fliken försäkringar.

Har du ett pågående skadeärende ska du begära fortsättningsförsäkring hos Bliwa. Inga befintliga skador tas över av EuroAccident. Det är inget som hindrar att du är medlem i Sjöbefälsföreningen och har kvar en fortsättningsförsäkring i Bliwa.

Har du en medförsäkrad till din försäkring behöver du anmäla detta till Sjöbefälsföreningen. Annars kommer den medförsäkrade att stå oförsäkrad från och med 2016-01-01.

Du som har en **sjukvårdsförsäkring** måste vara fullt arbetsför vid byte till ny motsvarande försäkring i EuroAccident. Är du inte detta, så ansöker du om en fortsättningsförsäkring hos Bliwa eller i förekommande fall hos Förenade Liv.

Har du frågor om försäkringsvillkoren och fakturor kan du vända dig till **Hjerta**, som administrerar SBF:s grupp-försäkringar. E-postadress: gruppliv@hjerta.se eller telefon 042-13 18 30.

Har du andra frågor kan du vända dig till SBF:s kansli e-postadress sbf@sjobefal.se eller telefon 08-598 99 085 (efter årsskiftet 08-518 356 00).

”Obalans” – för vem?

Rätten till fackliga sympatiåtgärder sticker i ögonen på arbetsgivarna och vissa politiker. Men historiskt har det varit arbetsgivarnas vapen, framgår det av Stig Gustafssons redogörelse nedan.

Rätten att vidta sympatiåtgärder kommer inom kort att diskuteras i riksdagen, med anledning av en motion om att förbjuda sådana åtgärder.

På senare tid har man inte bara från arbetsgivarhåll utan även från visst politiskt håll börjat ifrågasätta rätten till sympatiåtgärder, som man anser har blivit ett alltför starkt vapen för facket och därmed skapat en ”obalans” på arbetsmarknaden, som Svenskt Näringsliv (SN) uttrycker det. Vad SN glömmer är att det var arbetsgivarna som ursprungligen under starka protester från fackföreningsrörelsen började använda sig av sympatiåtgärder som en stridsmetod. Nu har det även väckts en motion i riksdagen med samma argument som SN fört fram. Motionären – en ledamot från SD – anser att flera fackliga stridsåtgärder inte hör hemma i ett modernt samhälle. Fackliga sympatiåtgärder innebär enligt motionären att ”oskyldiga drabbas”. Vidare anser motionären att det är orättvist i ett modernt samhälle att företag som inte har med en konflikt att göra kan drabbas.

Saf ville ha undantag från fredsplikten

Kollektivavtalet har alltsedan slutet av 1800-talet haft huvudsakligen två viktiga funktioner. Den ena är att skapa enhetliga arbetsvillkor. Den andra är att garantera arbetsfred under den tid avtalet gäller. Men det finns ett undantag från den absoluta fredsplikten – sympatiåtgärder. Redan i början av 1900-talet genomdrev Svenska arbetsgivarföreningen (Saf) denna princip. Ursprungligen var det också bara arbetsgivarna som använde sig av metoden. När vi 1928 fick den första arbetsrättslagstiftningen – lagen om kollektivavtal – var det ett oeftergjivligt krav från Saf att rätten till sympatiåtgärder skulle skrivas in i lagen. Så skedde också, och bestämmelsen återfinns oförändrad även idag i lagen om medbestämmande (MBL). Lagen säger att sympatiåtgärder är tillåtna

under förutsättning att den strejk eller lockout som man avser att stödja är lovlig.

Omstridd inställning

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

På arbetsgiversidan var man mycket medveten om att den nya hållningen som beslutet innebar skulle kunna ifrågasättas. I samma beslut framhölls därför att Saf-företagen och allmänheten skulle förberedas genom att styrelsens åsikt att ”kollektivavtal ej brytes genom lockout” skulle framföras i pressen. Ändå framfördes kritik mot Safs lockoutplaner även i tidningar som annars inte var fackföreningsvänliga.

Ett starkt arbetsgivarvapen

Sverige har, jämfört med andra länder, alltid haft en generös syn på sympatiåtgärders lovlighet. Förklaringen är de förhållanden som rådde på arbetsmarknaden under 1910 och 1920-talen. Sverige var då ett av de mest konflikttrabbade länderna i världen. Om en löneförhandling inte gav önskat resultat vid ett företag kunde facket gå ut i strejk, eller också blev det lockout. I båda fallen var det mycket vanligt att arbetsgivarna tillgrepp sympatilockouter på andra arbetsplatser för att få en snabb lösning på konflikten. Saf betraktade sympatilockouten som sitt starkaste vapen.

Den centrala fråga som arbetsgivarvidan nu vill ha en ändring på är konfliktreglerna. SN:s mest inflytelserika medlemsorganisation Teknikföretagen har det radikalaste förslaget till lösning: Sympatiåtgärder måste förbjudas. ”Facket bör inte ha rätt att slå mot andra än dem man förhandlar med” är deras recept. Tyskland – som annars av arbetsgivarna gärna åberopas som det goda exemplet – går i motsatt riktning. Den tyska Högsta arbetsdomstolen har för några år sedan slagit fast att sympatistrejk, som tidigare varit förbjuden, numera är tillåten.

Det finns skäl att erinra om sympatiåtgärdernas historia och hyfsa debatten om ”obalansen” på arbetsmarknaden.

STIG GUSTAFSSON

Brudgåva

Ordensällskapet Neptuni-Orden i Stockholm lämnar understöd till sjömän, deras änkor och barn samt utövar hjälpverksamhet till havets män i allmänhet och deras efterlevande. Inom ramen för understödsverksamheten utses årligen en Neptunibrud. Denna tradition instiftades av majoren och järnvägsbyggaren Claes Adelsköld till minne av hans son Axel Kristian, som avled strax före sitt bröllop.

Neptunibruden erhåller en penninggåva på 15 000 kronor samt enligt

statuterna ”bidrag till utrustning och resa till en frisk, dygdig och intelligent flicka i åldern 18 till 30 år, som står i begrepp att gifta sig och vars fader tjänat i svenska örlogsfloktan”.

Ansökan om brudgåvan ska vara Neptuni-Orden till handa senast den 7 januari 2016. Ansökningsblankett beställs från:

Neptuni-Orden
Skeppsbron 10, 111 30 Stockholm
tel. 08-20 15 34, fax 08-10 63 17
e-post neptuniorden@telia.com

KLIMATNEUTRAL SJÖFART

I den statliga utredningen "Fossilfrihet på väg" nämns sjöfarten bara i förbigående. Därför presenterar nu Svensk Sjöfart en klimatfärdplan. Från 2030 ska koldioxidutsläppen ner med 30 procent, och från 2050 ska näringen erbjuda fossilfrihet. TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG NOVEMBER 2015

Carl Carlsson, ansvarig för hållbarhetsfrågor, forskning och innovation vid Svensk Sjöfart, är kritisk mot att sjöfarten inte finns med i utredningen Fossilfrihet på väg. Där har sjöfarten inget eget kapitel utan nämns bara i förbigående.

– Vi kan hjälpa till så att Sverige och EU uppnår klimatmålen för transportsektorn, säger han.

Det kan ske genom att gods och persontrafik förs över till fartyg, men också genom att sjöfartsnäringen själv minskar sin energiförbrukning och därmed sitt koldioxidutsläpp.

Enligt Svensk Sjöfarts klimatfärdplan kan sjöfarten minska koldioxidutsläppet med 30 procent till år 2030 med idag känd teknik. Detta jämfört med år 2010.

– Det finns praktiska exempel på att detta är möjligt. Det handlar om LNG-

fartyg, metanolfartyg, batterifartyg. Problemet är bara finansieringen.

Nollutsläpp om 35 år

Till 2050 ska näringen ner till noll i koldioxidutsläpp, och det kan bara ske genom utökad forskning. För att klara detta krävs offentlig finansiering av forskningen med 100 miljoner kronor per år till 2016 och med 300 miljoner kronor per år till 2030. Idag får den offentligt finansierade forskningen kosta 50 miljoner kronor årligen.

Sjöfartsnäringen ska motfinansiera med lika mycket som staten går in med.

– Staten måste gå in. Tidigare har de varit aktiva i forskningen om lastbilar och järnväg. Nu måste de bli aktiva i forskningen om sjöfart, säger Carl Carlsson.

Utöver forskning krävs finansiella mekanismer för att driva på utvecklingen. Det handlar till exempel om investerings-

bidrag och riskavtäckningsfonder. De senare innebär att Europeiska investeringsbanken och EU-kommissionen ställer säkerheter för fartygsbyggen som är dyrare än den nivå som krävs av reglerna.

Andra viktiga finansiella mekanismer är hamnavgifter och farledsavgifter, som kan vara klimatstyrda. Carl Carlsson anser också att sjöfarten ska med när man beräknar samhällsekonomiska kostnader för transporter.

Sjöfarten ignoreras

I Asek, Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet, finns modeller för att beräkna det ekonomiska värdet för att minska vissa utsläpp. Samhällsekonomiska kostnader är alla kostnader för sjukdomsfall med mera. Carl Carlsson anser att sjöfarten inte tagits med i tillräcklig utsträckning i Asek.

– Nu planerar man en ny fast förbindelse till Danmark, och det tycker vi är fel.

I en sådan infrastruktursatsning borde man ta med beräkningar av vilket klimatavtryck det gör jämfört med nu då färjor konverterar till eldrift, säger Carl Carlsson.

Jakob Lagercrantz är grundare till lobbyorganisationen 2030-sekretariatet. Även han anser att sjöfarten nämns alldeles för lite i utredningen Fossilfrihet på väg.

– Överflyttningen till sjöfart från andra transportslag är positiv. I utredningen saknas den strategiska roll som sjöfarten kan ha, säger han.

När det gäller övergång till biobränslen säger han att detta är en spännande utmaning, eftersom produktionen måste ökas utan att man skadar naturen. För sjöfartens del måste man kanske vänta, eftersom det är viktigare för fordon i städer att gå över till de renare biobränslena.

– Till att börja med kan man ha inblandningar. Det är en infasningsfråga, säger han.

Utredningen Fossilfrihet på väg genomfördes på uppdrag av den förra regeringen. Utredaren Thomas B Johansson säger att direktiven från uppdragsgivaren var att utredningen skulle gälla enbart vägtrafik. Men han har beskrivit helheten när det gäller bränslebehov och där konstaterat att sjöfarten, liksom arbetsfordon med mera, också behöver biobränslen.

– Därför finns lite text om det, säger han. **A O**



Bunker price is halved – but low sulphur is more expensive

The transition to the new SECA-rules seems to have gone smoothly. Analyses of AIS-data show that the movements of the vessels have not been affected, and measurements in exhaust plumes from vessels near land show that the vast majority follow the rules.

On the island Älvsborgsön in the harbour entrance of Gothenburg and on the Big Belt Bridge in Denmark gauges are positioned, which measure the sulphur level in the ship exhaust plumes to see if they live up to the requirements of no more than 0,1 per cent sulphur in the fuel. The new rules came into force at the beginning of this year within SECA, Sulphur Emission Control Area.

SECA in our surroundings are the Baltic Sea, the North Sea and the English Channel. The coastlines of the USA and Canada and the US waters of the Caribbean are also parts of the SECA-area.

The vessels can achieve the requirements by changing fuel or to use a scrubber, which cleans the exhaust gases.

Scientists at Chalmers University of Technology control how the rules are obeyed by placing out gauges, so called sniffers. They catch AIS-data so that you know which ship is passing. In the exhaust plume the quota between sulphur dioxide and carbon dioxide is measured, which reflect the sulphur level in the fuel, alternative degree of purification.

Nearly everyone follows the rules

Measurements made at the beginning of the year at Älvsborgsön show that 80 per cent of the vessels followed the rules. Even better was the result at the Big Belt Bridge. 98 per cent of the vessels followed the rules there.

– We are now analyzing why 20 per cent of the ships in Gothenburg did not reached the requirements, says Johan Mellqvist, assistant professor of Optical Remote Sensing at Chalmers.

The measurements at the fixed stations are supplemented by aviation measurements over Danish water at the request of

the Danish Environment Board. This is done among other things to be able to prosecute those who break the rules.

The measurements show if the sulphur pollutions are high on a certain ship, but this information is not approved as evidence in court. However the results are put in the EU database Thetis, and the port states have access to the information when they make their inspections.

The aviation measurements have virtually given the same results as the surveys at the Big Belt Bridge, with some exceptions.

Sulphur is not the only problem

One of the motifs for the new sulphur rules is that sulphur dioxide forms hazardous particles in the atmosphere. But particles are also formed by other components in the fuel, depending on its quality.

Johan Mellqvist regrets that many ship owners with shipping within SECA run on so called SECA-oil, which is desulphurized heavy oil. Then you don't get the further environmental benefits that marine gas oil gives, among other things when it comes to particle emissions.

In the discussions about the tough SECA-requirements it has been expressed that cargo would be moved from ship to truck, since low-sulphur ship fuel is expensive. These fears have however not come true.

The analysis company Marine Benchmark, which has access to every AIS-data, shows that the traffic after the transition has not been affected at all.

– It is business as usual, says managing director Torbjörn Rydbergh.

This depends on the fact that bunker prices have halved from 2014 to 2015,

which means that the more expensive low-sulphur fuel today costs about as much as heavy oil in 2014.

In November 2014 heavy oil cost 500 USD per ton, while low-sulphur oil cost 800 USD per ton. In November 2015 heavy oil cost 250 USD per ton, while low-sulphur oil cost 500 USD per ton, according to Bunkerworld.

Slower container ships

Torbjörn Rydbergh has noted that a change in shipping is that container ships running in northwest Europe nowadays lower the speed when they go into SECA.

– Within SECA they run with expensive low-sulphur fuel in smaller tanks with precisely the amount of fuel they need. Outside SECA however they run on cheaper fuel, of which they can bunker a lot, he says.

Increased speed means higher fuel consumption. He has not noticed an equally big change among other types of ships. It is most obvious when it comes to container ships.

There is still a huge gap between heavy oil and low-sulphur oil even though bunker prices have lowered. The low-sulphur is twice as expensive as heavy oil. The gap worries Torbjörn Rydbergh. He questions whether all vessels really change to the cleaner fuel when they cross the border to SECA.

He points out that the implemented measurements have taken place near land. He believes that aviation measurements further out at sea would give a different result.

This is a translation
of the article on page 26.

KANDIDATER TILL KONGRESSEN

Här presenteras de som kandiderar till posterna som ombud på SBF:s/SBF-O:s kongress 14–16 juni 2016. Kandidaterna står här i bokstavsordning efter efternamn (på valsedeln har ordningen lottats). Observera att valsedeln, som skickats digitalt till alla röstberättigade med den e-postadress som står i medlemsregistret, ska vara mottagaren tillhanda senast 15 februari 2016.

JONAS ABRAHAMSSON, född 1962.
Befälhavare i Färjerederiet.

ROGER ALGELID, född 1956. Teknisk chef i BSM Sweden (ACL).



GRETEL ARONSSON, född 1957. Personalpurser i Tallink Silja. Ordförande i fackklubben.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Att samtliga kategorier får behålla jobben, stödja det lokala fackliga arbetet och mer utbildning åt lokala fackliga representanter.



DAN ASPLUND, född 1958.
Elingenjör i Wallenius

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Att våra arbetsgivare får möjlighet och ser nytta med att fortsätta bereda oss arbetstillfällen, utan dem har vi ingen organisation att jobba med.



STURE AXELSSON, född 1958.
Teknisk chef i Stena Marine Management.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Värna jobben, värna säkerheten och värna arbetsmiljön.



JOHAN BENNICH, född 1968.
2e styrman i Teekay.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Rimliga skatteregler i utlandsflaggade fartyg. Skatteverkets krav på oceanfart i 183-dagarsregeln måste avskaffas. Manilla-behörigheterna som utfärdas på blått papper av TSS till en kostnad av i dag minst 800 kr per behörighet, borde vara högst 150 kronor.

ROGER BERGMAN, född 1967. Befälhavare i Veritas.



ROBERT BERNTSSON, född 1973. Befälhavare i Färjerederiet.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Att jobba med att på ett smidigt och snabbt sätt komma in under vår nya tillhörighet, utanför Ledarna.

CARL-GUSTAF BIGFELDT, född 1964.
Befälhavare i Färjerederiet.



ERLING BORG, född 1951.
Befälhavare i Färjerederiet.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Att verka för bra villkor som kan konkurrera på en såväl nationell som internationell marknad, både vad gäller löner och utbildning.

NILS BRANDBERG, född 1971.
Befälhavare i Färjerederiet.

HENRY BROMÉE, född 1957.
Befälhavare i Wallenius.



DANIELLE BÅGENHOLM, född 1981. 2e fartygsingenjör i Finnlines.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Få rederierna att förstå att personalvård och arbetsmiljön ombord ger stor vinst tillbaka. Glada och trygga människor jobbar bättre och är mindre sjukskrivna. Bättre villkor i avtalen för alla, inte bara vissa rederier och vissa positioner.



BIRGITTA CARLSSON, född 1963. Service manager i Stena Line.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Arbeta för våra medlemmars intressen när det gäller arbetsmiljö, säkerhet, arbetstillfällen och framtida pensioner.

JOAKIM CARLSSON född 1979.
2e styrman i Stena Line.



NILS DEWÅR, född 1956. Överstyrman i Stena Line.



JAN-OVE EDVARDSSON, född 1952. Elingenjör i Stena Line.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Att se till att vi får mer utbildning av nya tekniska system, även att SBF kontrollerar att de försäkringar vi har är de bästa och mest ekonomiska för medlemmarna.

PETER ELFVING, född 1962. Teknisk chef i BSM Sweden (ACL).



OTTO ELIASSON, född 1968.
Befälhavare i BSM Sweden (ACL).

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Fortsätta jobba för en framtid med svenskflaggade fartyg och svenskt befäl. Ett enkelt fungerande skatte- och försäkringssystem för arbetare under utländsk flagg. Inte försämrans pensionsavtalet.



MATTIAS ELISSON, född 1974.
Tidigare överstyrman i Tallink Silja och befälhavare i Blidö-sundsbolaget.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Göra föreningen mer synlig på fartygen, stärka de lokala klubbarna, kompetensutvecklingen, hävda Atenpolicyn.



LARS ENGQVIST, född 1954.
Teknisk chef i HH-Ferries.
Styrelsesuppleant i SBF.



TOMAS FEMENIA, född 1963.
Befälhavare i Stockholms sjö-
trafik.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Behålla tarifflönerna och att ensa skär-
gårdsavtalen.



PATRIK FJÄLLSTRÖM, född
1977. Överstyrman i Stena Line.



DICK FORSBERG, född 1955.
Elingenjör i Stena Drilling.

**SBF:s/SBF-O:s viktigaste upp-
gifter:**
Arbetsmiljön och arbetsklimatet.



ROLF FRANZÉN, född 1960.
Befälhavare i Färjerederiet.

**SBF:s/SBF-O:s viktigaste upp-
gifter:**
Arbeta för bättre arbetsmiljö. Driva och
bevaka våra medlemmars intressen genom
samverkan och förhandling med arbets-
givarsidan.



ANDERS FRYCKSTEDT, född
1971. Befälhavare i Stockholms
sjötrafik.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Verka för jobb för svenska sjöbefäl. Vara
en stark motpart till Almega och Sweref
vad det gäller avtal och krav på utbild-
ning/behörighet i skärgårdstrafiken.

ANDREAS GERHARDT, född 1985.
1e fartygsingenjör i Färjerederiet.



ALIREZA GHAYORI, född 1987.
1e fartygsingenjör i Wallenius.

**SBF:s/SBF-O:s viktigaste upp-
gifter:**
Arbeta för att behålla och främja förut-
sättningarna för en utökad svensk sjöfart.
Löneutveckling och bättre arbetsvillkor.



BENGT GOLLUNGBERG,
född 1958. Befälhavare i Styrso-
bolaget. Fackligt aktiv sedan
2009.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Förbundet ska jobba för alla medlemmars
bästa, värna om skärgårdstrafiken så att
vi kan behålla svenska besättningar och
jobba för att behålla tarifflönerna.

CATARINA GULLBERG WITTENBY, född
1990. 1e fartygsingenjör i Färjerederiet.

SUSANNE GUSTAFSSON född 1978.
Teknisk chef i BSM Sweden (ACL).



JOHAN GYLLÉN, född 1969.
Befälhavare i BSM Sweden
(ACL).

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Jobba för en revansch för svensk sjöfart,
säkerställa en fortsatt hög utbildningsnivå,
förbättrat klimat ombord och utökat sam-
arbete med utländsk sjöfart.



MARGARETA HALLENBORG,
född 1954. Tidigare över-
styrman i Thun, nu arbets-
sökande. Har suttit i SFBF:s
förbundsstyrelse.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Synliggöra sjöfartens betydelse för Sverige
och hela exportsektorn samt dess poten-
tial att bibehålla en hög standard. Arbeta
för ett statligt stöd till sjöfarten där svensk
besättning/manskap ombord premieras.

JOHAN HAMNEBO, född 1973.
Befälhavare i Färjerederiet.

PONTUS HARTMANN, född 1957.
Teknisk chef i Stena Line.



STEFAN HELGESSON, född
1982. 1e fartygsingenjör i Viking
Supply Ships.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Att tillsammans med rederier och stat
arbeta för en god arbetsmarknad med
klara regler för svenskt sjöbefäl både på
svenskflaggade och utlandsflaggade fartyg.

TOMAS HOLMBERG, född 1957.
1e fartygsingenjör i Färjerederiet.

KARL HUSS, född 1986.
2e fartygsingenjör i Gandharra Holding.



MONICA HUSS, född 1955.
Elingenjör, lärare på Sjömans-
skolan.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Jobba mer med implementering av lika-
behandlingsplan ombord. Bort med alla
som i ord eller handling behandlar elever
illa.

BJÖRN HÅKANSSON, född 1979.
Befälhavare i Eckerö.



TORSTEN JOHANSSON,
född 1957. Befälhavare i Styrso-
bolaget. Fackligt aktiv sedan
1996.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Slopa systemet med individuella löner och
håll fast vid tarifflönerna.



JAN-ERIK KARLSSON, född
1956. Elingenjör i Wallenius.
Styrelsesuppleant i SBF.



ÅKE KARLSSON, född 1964.
Elingenjör i Stena Line. Suttit i
klubbstyrelsen i många år.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Påverka utvecklingen att göra det attraktivt
för redare att åter flagga svenskt utan att
inverka negativt på arbetstagarnas villkor.

SVEN LANDÉN, född 1955.
1e fartygsingenjör i Färjerederiet.



JOHAN LARSSON, född 1981.
2e fartygsingenjör i Destination
Gotland.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Arbeta för att förhindra fortsatt utflagg-
ning och verka för en fortsatt arbetsmark-
nad för svenska sjöbefäl.



JOSEFIN LARSSON, född 1984.
2e styrman i Wallenius.

**SBF:s/SBF-O:s viktigaste upp-
gifter:**
Arbeta för att bibehålla arbetstillfällen
under svensk flagg och att få löner och av-
tal som främjar tillväxten av svenskt befäl.

MICAEL LARSSON, född 1975.
Överstyrman i Floatel.



ANDERS LEANDER, född 1954
Teknisk chef i Stena Line.

ERIK LINDEBLAD, född 1973.
Befälhavare i Stena Line.



BO LINDGREN, född 1951.
Teknisk chef i Stena Line.
Styrelsesuppleant i SBF.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Att jobba för att behålla och få fler fartyg
under svensk flagg. I känsliga situationer
söka mer samarbete med Seko sjöfolk för
att tillsammans bli starkare mot vår mot-
part. Verka för att höja kraven för maskin-

befäl vad gäller utbildning i farligt gods. Minska löneskillnaden mellan bef och tch.



TIA LINDSTRÖM, född 1965.
Konferenskoordinator i Tallink Silja. Styrelsesuppleant i SBF.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Att få igång en högskoleutbildning för intendenturbefäl. Många av oss har år av studier inom t ex ekonomi, marknadsföring och kök, som inte är högskoleutbildningar. Men de är relevanta för befattningen och borde berättiga till examenstillägg. Och vi borde på något sätt kunna aktivera våra skeppskamrater till engagemang inom det fackliga.



STEFAN LJUNGBERG, född 1957. Befälhavare i Färjerederiet. Har haft flera fackliga uppdrag, bl a i klubbstyrelsen i Färjerederiet.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Ungdomarnas villkor beträffande bland annat utbildning och sjötid.



ERIK LUNDBERG, född 1983.
2e fartygsingenjör i Stena Line.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Arbeta för fler svenskflaggade fartyg. Bättre kommunikation mellan fack och rederi. Få redarna att inse att väl utformade avtal med hög trivsel och nöjda medarbetare lönar sig i längden.



LARS LUNDELL, född 1964.
Köksmästare i Stena Line.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Verka för en god arbetsmiljö och att det sitter en svensk flagga bak på fartyget, och då innefattande att det är svenskt sjöfolk ombord. Även att våra löner är rätt och inte halkar efter landanställda.



JYRI LÄMSÄ, född 1969.
Lagerchef i Eckerö.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Att vi har trygga arbetsplatser inom svensk sjöfart och en bra löneutveckling samt att vi har bra pensionsavtal.



HENRIK LÖFGREN, född 1979.
Befälhavare i Stockholms sjötrafik.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Möjliggöra för svenskt sjöfolk att arbeta på en internationell marknad ombord i utlandsflaggade fartyg. Fortsätta arbetet att

verka för fler svenskflaggade fartyg och fler jobb för svenskar ombord i dessa fartyg.



JESPER LÖNGREN, född 1980.
Befälhavare i Ressel.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Få bort I-lönesystemet från skärgårdsavtalen. Jobba för att ensa de tre skärgårdsavtalen till ett avtal.

DAVID MARCHER, född 1964.
1e fartygsingenjör i Färjerederiet.



JAN MATSSON, född 1963.
1e fartygsingenjör i Stena Line.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Arbeta för att förbättra lönehöjningen vid befördran till förstebefattning enligt motion 25 vid förra kongressen.

CHRISTER MENFORS, född 1957.
Befälhavare i Stena Line.



GÖRAN MOE, född 1960.
Befälhavare i Färjerederiet.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Att bibehålla en stark förening som kan möta tuffa utmaningar i framtiden.

JONNY MOLIN, född 1964.
Elingenjör i Stena Line.



MELKER NELSON, född 1960.
1e fartygsingenjör i Stena Line.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Att verka för bättre löner, anställningsvillkor, pensioner och att alla sjöbefäls status stärks.



ANDERS NORD, född 1959.
Teknisk chef i Stena Line.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Att värna handelsflottans fortsatta existens under svensk flagg samt medverka till en ökad inflaggning.

JOAKIM NORDBERG, född 1969.
Kökschef i Eckerö.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Värna om arbetsplatserna, gott arbetsklimat, utbildning och jämställdhet. Samt att utöka det fackliga intresset hos medlemmarna.

DIDO NORDSTRÖM, född 1954.
Hovmästare i Tallink Silja.

CARITA NYBERG, född 1968.
Köksmästare i Tallink Silja.

KARL-JOHAN OLOFSSON, född 1975.
Befälhavare i Färjerederiet.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Att fortsätta sitt arbete för de svenska befälen och den svenska rederinäringen.

JÖRGEN PALM, född 1952.
1e fartygsingenjör i Stena Line.

RONNY PETERSSON, född 1955.
Befälhavare i Stena Line.



PER RAMSBERG, född 1963.
1e fartygsingenjör i Tallink Silja.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Arbetsmiljön och att avtalet om kompetensutveckling får större fokus. Lön, sjukpenning och pension är andra viktiga frågor.

MAGNUS REGNÉR, född 1969.
Befälhavare i Färjerederiet.



PER RINGBOM, född 1970.
2e styrman i Euroshipping.
Styrelsesuppleant i SBF.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Svenska avtal och svensk flagg på svenska fartyg. Fler juniorbefälsarbetsplatser, utan dem inga seniorbefäl. Nej till 75% TAP och nej till individuella löner. Försvara Las.



ERKKI RINTALA, född 1963.
Hovmästare i Tallink Silja.

BIRGITTA ROSANDER, född 1965.
Crew optimizer i Stena Line.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Arbeta för att det finns svenska intendenturbefäl med rätt utbildning ombord i våra fartyg samt att bibehålla och helst öka antalet svenskflaggade fartyg med svenskt befäl.

PETER RUBIN, född 1966.
Ass. service manager i Stena Line.

SYLVIA SECHER, född 1971.
Servicemanager i Stena Line.



NICHOLAS SCHMITTBERG, född 1972. 2e styrman i Tallink Silja. Har haft olika befälsbefattningar där sedan 2002. Aktiv i SBF-klubben.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
EU-frågor, stödja det lokala fackliga arbetet, jobba för ett bättre avlösningsystem samt öka förtroendet för facket.



ULF SJÖBERG, född 1960. Överstyrman i Mærsk.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Att få igång svenska handelsflottan igen, nu när vi "kanske" äntligen får tonnageskatt. Efter all utflaggning tvingas vissa av oss att jobba under DIS/NIS, eftersom inga svenskflaggade fartyg finns kvar att segla på.



HENRIK SJÖDAHL, född 1969. 1e fartygsingenjör i Färjerederiet.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Delaktighet, samverkan och medbestämmande samt ett utökat arbete för sjöfartens bevarande och utveckling som ett reellt alternativ för svensk infrastruktur.



TORDEL SKARSGÅRD, född 1959. 2e fartygsingenjör i TT-Line.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Verka för att pensionsvillkoren inte försämras.



KAROLINA STARK, född 1978. Överstyrman/lärare på Sjöfartshögskolan i Kalmar.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Att kämpa för att sjömännen ska få behålla jobben och i dessa tunga tider känna att SBF finns för oss när det behövs som mest.



MIKAEL STEIN, född 1954. Befälhavare i skärgårdstrafiken. Ordförande i SBF-klubben i Stockholms sjötrafik.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Motverka den sociala dumpning som vissa redare försöker vinna offentliga upphandlingar av den sjöbundna kollektivtrafiken med. Förbättra villkoren för alla säsongsanställda inom turistnäringen. Samt givetvis fortsatt kamp för den svenska handelsflottans existens.



ÅKE SUNDÉN, född 1956. Teknisk chef i Stena Line.



JAN SVANBERG, född 1955. Befälhavare i Färjerederiet.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Återupprätta medbestämmandet, lön efter ansvar!



DANIEL SVENSSON, född 1983. 2e fartygsingenjör i Destination Gotland.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Arbeta för fler svenskflaggade fartyg och fler arbetstillfällen åt svenska sjöbefäl. Framför allt ska nyutexaminerade juniorbefäl ha en chans att komma in i yrket.



RAGNAR SVENSSON, född 1954. Elingenjör i Stena Line.

PETER SÖRENSON, född 1960. Befälhavare i Färjerederiet.



STEFAN SÖRENSON, född 1959. Befälhavare i Färjerederiet.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Minska avståndet mellan arbetsgivare och arbetstagare samt till andra fackförbund genom tydlig kommunikation.



JAN-ÅKE THIM, född 1955. 1e fartygsingenjör i Stena Line sedan 2002, började där som motorelev vid 17 års ålder. 10 år i klubbstyrelsen.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Att vi står enade i alla beslut som genomklubbas. Nu har regeringen äntligen börjat bry sig om tonnageskatten, det är viktigt att SBF följer upp.



KENNETH TORESSON, född 1969. Befälhavare i Färjerederiet.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Att få våra yngre sjöman att bli engagerade i de frågor som kan driva svensk sjöfart framåt.

MARTIN TORSTENSSON, född 1983. 2e fartygsingenjör i SMBF Service.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Lyfta och utveckla frågor om hur det är möjligt att bibehålla och öka den svenska sjöfarten.

NICKLAS TORSTENSSON, född 1964. Teknisk chef i BSM Sweden (ACL).



CLAES TYRÉN, född 1967. Befälhavare i Färjerederiet.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:

Sjöfarten förändras ständigt, kanske vi nu kan skymta ett svagt ljus i tunneln i form av nya skatteregler. SBF:s roll i förändringens tider är att stå stark i kommande avtalsförhandlingar om det svenska befälets villkor till sjöss och i land, i fjärr- och närfart.



NIKLAS WITTENBY, född 1986. 1e fartygsingenjör i Färjerederiet.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Fortsätta förhandla fram bra avtal för medlemmarna, oavsett om vi jobbar på fartyg i world-wide-traffic eller på hemmaplan i skärgårdstrafik eller vägfärjor.

NICLAS VÄNSETH, född 1964. 2e styrman i Eidsvik offshore.



HANS ÅDÉN, född 1955. Befälhavare i Stockholms sjötrafik. Tidigare mångårig ledamot i SBF:s förbundsstyrelse.

SBF:s/SBF-O:s viktigaste uppgifter:
Att medverka till att svensk sjöfart får ett uppsving med inflaggning. Också viktigt att värna om inrikestrafiken/skärgårdstrafiken, då upphandlingar av trafiken gör att viktiga frågor hamnar mellan stolarna.

JOHAN ÖSTERGREN, född 1960. Teknisk chef/lärare på Sjömansskolan.

– Ingen olycka har hänt – ännu

– Vi går en ständig balansgång mellan att utföra vårt uppdrag och att helt följa säkerhetskraven. I rusningstid, när trafiktrycket är som störst, uppfyller vi inte alltid kraven.

Det säger Kenneth Toresson, befälhavare på Hönö/Öckerö-leden i Bohuslän. Han säger också att verksamheten bygger på att ännu ingen olycka hänt med svenska vägfärjor. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN



Kenneth Toresson, befälhavare.



Anders Eriksson, distriktstekniker.

HÖNÖ NOVEMBER 2015

SB besöker *Ada*, en av tre vägfärjor som går i daglig skytteltrafik mellan Lilla Varholmen, som har broförbindelse med Göteborg, och Hönö i skärgårdskommunen Öckerö. I rusningstid sätts en fjärde färja in. Det är den klart mest trafikerade färjeleden i Sverige med sina 3 miljoner personbilsenheter årligen. Det är mer än dubbelt så många som till exempel Vaxholmsleden och Gullmarsleden.

Därmed har leden en egen serviceenhet, vilket de är ensamma om i hela Färjerederiet. Distriktstekniker Anders Eriksson åker med den här turen, efter att ha reparerat en kätting som bröts av på Varholmssidan tidigare på morgonen. Dagen innan bytte han en hydraulikolv på en annan färja.

Den egentliga morgonrusningen är över, men inte trängselproblemen.

– Nu kommer i stället fler tunga fordon ombord, påpekar Kenneth.

Ja, SB:s reporter kan själv se att säkerhetskraven, enligt vilka man ska ha en lucka på 60 cm mellan fordonen, inte alltid uppfylls i sidled. Och en turistbuss är tvungen att lämna en flera meters lucka till framförvarande fordon för att inte kapa sidobackspeglarna på personbilarna i filerna bredvid.

– Hade det varit rusningstid, så hade det kunnat innebära att en eller två personbilar blivit kvar på kajen av den orsaken, säger Kenneth.

Ett dagligt dilemma

Färjerederiet inom Trafikverket är världens tredje eller femte största rederi, sett till antalet anställda; den exakta placeringen är oklar. Befälhavarna på de mer vältrafikerade vägfärjorna, som *Ada*, står



Beda är en av *Adas* tre systerfärjor på Hönö-leden.

dagligen inför ett dilemma i rusningstid. Ska man utföra uppdraget och ta emot så många fordon som får plats? Eller ska man uppfylla säkerhetskraven?

Senast i september uppmärksammades problemet i Sveriges radios P4 Väst, sedan en befälhavare berättat om saken. Men sedan återgår allt till rutinerna.

Kenneth trivs egentligen utmärkt med jobbet, även om det nämnda säkerhetsdilemmat är ett ständigt återkommande bekymmer.

– I de flesta fall löser vi problemet genom att köra bara fyra filer i stället för fem, berättar han. Det funkar, när kapaciteten inte behöver utnyttjas fullt ut. Men när trafiktrycket är som störst, så går inte det. Varje dag lastar vi för trångt.

30 år gamla normer

Det är länen eller regionerna som upphandlar vägfärjetrafiken och anger hur många bilar som ska transporteras. Det är uppdraget, som de ombordanställda ska uppfylla.

Kenneth säger att dagens färjor är byggda enligt 1980-talets krav på trafik.

– Tonnaget har inte hängt med, säger han. Vägfärjorna måste byggas inte efter dagens utan morgondagens mått, trafik-

belastning och framdrivningsätt. Dagens framdrivning är knappast morgondagens.

– De färjor som byggdes för att rymma 75 bilar på 80-talet rymmer högst 70 bilar med dagens personbilsstorlek. Men en färja som tar ombord 75 moderna bilar får inte plats i dagens färjelägen.

– Det är alltså mycket som måste byggas nytt och byggas om. Vi borde titta mer på Norge, som är ett föregångsland när det gäller vägfärjor. Där finns lösningar med dubbla däck eller flexibla filer, som inte finns på några inrikes färjor i Sverige.

Behöver mer brandutbildning

En oenighet mellan Färjerederiet och de ombordanställda gäller behörigheterna. Eftersom vägfärjorna är statsfartyg, så är de undantagna från kraven i STCW-Manila. Fast 2012 kom en lag som gör att det åtminstone krävs en grundläggande brandskyddskurs, så den kommer befälhavarna att få. Kenneth tycker inte att det räcker.

– Vi vill ha samma regler som gäller i civila fartyg. Vi behöver fullödiga certifikat för att garantera säkerheten. Vad händer om en bil börjar brinna? Vi har inte förutsättningar att kunna hantera det i dag, varken när det gäller utbildning eller personal.

– Jag tycker vi borde vara ett föredöme och ligga i framkant när det gäller utbildning. Nu är det snarare tvärtom. Ta en så enkel sak som hjärtstartare, som snart sagt varenda taxibil har. Men vi har ingen ombord.

En enkät som gjordes bland Färjerederiets anställda gav ett ganska dystert resultat. Det borde enligt Kenneth vara en varningsklocka för arbetsgivaren. Ändå trivs han som sagt mycket bra.

– Det är en fin arbetsplats, och det är inte många som slutar. Personalen är mycket kompetent, vilket bidrar till att ingen olycka har hänt. Plus ren tur, anser jag!

Han berättar också att trafiken aldrig har stängts av på grund av dåligt väder eller högvatten. De gick även under stormarna Gudrun och Per.

Nu har man i alla fall kommit överens med arbetsgivaren om att tillsätta en projektgrupp, som ska beakta alla aspekter av morgondagens vägfärjetrafik. Kenneth ingår i projektgruppen.

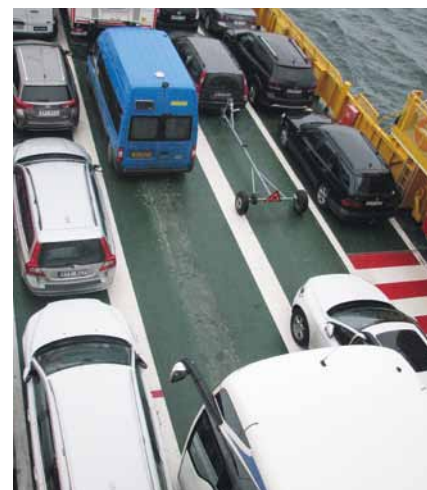
– Det är bra, men gruppen ska ta fram lösningar på 5–10 års sikt, berättar han. Det är egentligen för kortsiktigt. Vi behöver en lösning på 20–30 år framåt. Och då är det nytt tonnage som gäller. **BL**



Det är uppenbarligen svårt att följa 60 cm-regeln i sidled.



Här lämnas två filer tomma, men så kan man inte göra i rusningstid.



Bussen kan inte köra fram, för då riskerar den att kapa några sidobackspeglar.

”Svårt hinna med en professionell bedömning”

Sjöfartsinspektörerna uppmantras inte till ett aktivt och professionellt handlande. Det är en viktig slutsats i en doktorsavhandling, som lades fram i november vid Sjöfartshögskolan i Kalmar av forskaren Fredrik Hjorth.

TEXT BENKT LUNDGREN

KALMAR NOVEMBER 2015

Avhandlingen heter ”Complexity and Ambivalence in Ship Safety Inspection – The view of Swedish Port state control officers”. Den inleds med en sann historia ur livet. Den senare delen av händelsen inträffade i Kalmarsund 2011, och hela förloppet beskrevs så här i Smålandsnytt:

En måndag morgon i slutet av november gick hamnstatskontrollen (dansk; red:s anm.) ombord i *Freyfaxi*, ett litet, gammalt Panamaflaggat torrlastfartyg. Inspektionen pågick i några timmar. Inga fel hittades, och fartyget fick klartecken att avsegla. Sex dagar senare gick fartyget på grund. En ny, mer detaljerad inspektion gjordes av en inspektör från ett annat land (Sverige; red:s anm.). Han fann totalt 21 fel, av vilka tre var tillräckligt allvarliga för nyttjandeförbud.

– Vi har konstaterat oerhört allvarliga brister i säkerheten på fartyget, säger fartygsinspektör Mårten Dahl på Transportstyrelsen.

Bristerna består bland annat i att det saknas livräddningsutrustning.

– Det finns ingen livbåt och det går inte att komma i livflottarna från fartyget, berättar Mårten Dahl. Dessutom brister det i brandsäkerheten, och det finns inte tillräckligt



Fredrik Hjorth diskuterar sin avhandling med opponenter, docent Michael Baldauf från WMU i Malmö. Foto Margareta Dahlqvist

med mat ombord för besättningen, som heller inte fått sin lön sedan de började jobba ombord på fartyget i oktober.

Han säger vidare att fartyget tar in vatten och att det är ett oerhört eftersatt underhåll.

– Sådana här fartyg ska vi inte ha längs våra kuster, konstaterar han.

Även om den svenska inspektionen fungerade i det här fallet, anser Fredrik Hjorth att det finns ett glapp mellan å ena sidan inspektörernas kunskap och roll och å andra sidan det rådande inspektionssystemet i Sverige och övriga Europa. Inspektörernas yrkesskicklighet borde respekteras och värderas högre inom branschen.

Samma system som i sjukvården

Sjöfartsinspektionen har drabbats av organisatoriska reformer av typen ”New Public Management”-system (NPM). Det är ett system av samma typ som börjat tillämpas inom bland annat sjukvården och som väckt åtskillig diskussion i medierna. Den diskussionen har även

spillt över på det politiska planet.

– Även sjöfartsinspektörerna är offentliganställda, det är lätt att glömma bort det! säger Fredrik Hjorth till SB.

NPM tolkas ibland som att arbetet ska bli mer ”marknadsanpassat”, så att man ser till kundens intressen. Men det är inte meningen att inspektörerna ska göra så. Hamnstatskontrollen ska se till att undermåliga fartyg och rederier med dålig säkerhetskultur, typ *Freyfaxi*, hålls borta från europeiska kuster och hamnar, det är helt klart.

Däremot blir inspektörerna själva kontrollerade, och enligt Fredriks avhandling är en viss grad av kontroll från myndigheten positiv. Det kan fylla ett behov av stöd till den enskilde inspektören. Men alltför stark myndighetskontroll hindrar en professionell självständighet och hämmar inspektörens självständighet.

– Inspektörerna har en lång checklista att följa under inspektionerna, säger Fredrik. Hinner de då med att göra en riktig professionell bedömning? Den frågan besvarar inspektörerna själva ofta med nej. **BL**

MÄLAREN MUDDRAS

Omkring en miljon kubikmeter muddermassor ska grävas upp och flyttas, när projektet med djupare och bredare farleder i Mälaren startar våren 2016. Själva muddringsarbetena startar dock inte förrän hösten 2017, medan ombyggnaden av Södertälje kanal drar igång redan i vår. *TEXT PETER LORIN*

MÄLAREN SEPTEMBER 2015

Sjöfartsverket fick nyligen klartecken från mark- och miljödomstolen för de nödvändiga arbetena, som beräknas kosta 1,45–1,64 miljarder kronor med planerat färdigställande under 2018. Sjöfartsverkets första utredning om projektet gjordes redan 2001, så byggstarten sker lagom till 15-årsjubileet.

Projektet samfinansieras av staten, Västerås stad och dess energibolag Mälaren energi samt Köpings kommun. Västerås stad och Köpings kommun äger hamnarna i Västerås och Köping gemensamt. Dessutom samfinansieras satsningen av

EU genom det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

Avsikten är att förbättra sjösäkerheten och öka tillgängligheten i de allmänna farlederna genom Södertälje kanal till och från hamnarna i Västerås och Köping. I projektet ingår även en uppgradering av Södertälje kanal och sluss för större och mer djupgående fartyg.

Riksintressen

De som riksintressen klassificerade farlederna i Mälaren berör även landsvägsbroarna på riksväg 55 mellan Strängnäs och Enköping och på riksväg 56 mellan Eskilstuna och Västerås. Broarnas påseg-

lingskydd ska förbättras, vissa grund ska tas bort, och ett antal tvära girar i den nuvarande farleden genom Mälaren ska rätas ut.

Efter 2018 ska maxlängden för fartygen på Mälaren ökas med 36 meter till 160 meter, medan maxbredden ökas från idag 18 meter till 23 meter.

I samband med muddringsarbetena är det främst gytjelera som ska grävas upp ur sjöns botten, men på en del platser ska även berg sprängas bort. Mycket viktigt i sammanhanget är också att avståndet mellan fartygens köl och farledens botten – clearance – ökas med hela 75 procent jämfört med idag, med betydande säkerhetsförbättringar som följd.

Avlastar landtrafiken

De allra mest förorenade muddermassorna, då främst från hamnområdena i Köping och Västerås, ska omhändertas på land, medan övriga muddermassor

Fortsättning på sidan 17 ►



SJÖFARTSVERKET

TILL DIG SOM JOBBAR PÅ SJÖN OCH HAR EN KAMERA

Du vet väl att Fototävlingen för sjöfolk 2015 pågår hela året? Som aktivt seglande sjöman är du varmt välkommen att skicka in dina tävlingsbidrag senast 31 december i år. De enda kraven är att bilderna håller tryckkvalitet och skildrar den maritima miljön – ombord eller i hamn men gärna i arbetet. Från den svenska deltävlingen går de 15 bästa bidragen vidare till nordisk final, med riktigt fin prispott.

Läs mer om hur du gör för att delta på www.seatime.se

FOTO: DANIEL MÖLLERSTRÖM – FOTOTÄVLINGEN 2014



SJÖMANSSERVICE FÖR DIG



Sjöfolksintyg / Manilaintyg

Tidsbeställning 042-12 40 90

Doktor Spangsbergs Mottagning
Roskildegatan 4. 252 21 Helsingborg
www.spangsberg.se

Dr Lars Spangsberg
Legitimerad läkare
spec. allmänmedicin

Hälsoproblem eller arbetsmiljöproblem?

Ökade hälsokrav för certifikat för inre fart blir sannolikt verklighet 2017–2018. Frågan berör omkring 4 000 personer och har engagerat Transportstyrelsen under flera år.

TEXT CLAES HINDENFELT / FRILANSARNA ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

**GÖTEBORG/NORRKÖPING/
STOCKHOLM** NOVEMBER 2015

Dagens medicinska krav för inre fart är god syn och hörsel. Genom åren har sjömansläkare hört av sig till Transportstyrelsen, då de haft patienter som ser och hör bra men som av andra skäl inte borde få läkarintyg. Men de tvingas utfärda intyg, då patienterna uppfyller kraven.

Mot den bakgrunden arbetar Transportstyrelsen med att se över dagens hälsokrav, vilket sköt fart i våras och är delfinansierat av Forsknings- och Innovationsrådet.

– Vi har engagerat Chalmers institution Sjöfart och marin teknik att granska tillgänglig statistik beträffande olycksfall och hälsostatus för just denna certifikatgrupp och även att föreslå vad en utökad hälsokontroll kan innehålla, säger Bo Bergström, sektionschef på enheten för bemanning

och behörigheter på Transportstyrelsen.

Förutom granskningen har en enkät gått ut till 600 sjömansläkare för att få en bild av vad de möter för problem och om det går att utläsa ett mönster i det. En målsättning är att upptäcka sjukdomstillstånd som kan utgöra ett hinder för tjänstgöring i inre fart, utan att knyta certifikaten till den uppdaterade STCW-koden som börjar gälla 1/1 2017. Sammanställningen och resultatet beräknas vara klart i slutet av året och blir vägledande för innehållet i framtida hälsokontroller.

Fall- och klämskador vanligast

Några beslut om skärpta hälsokrav har Transportstyrelsen inte tagit, och mycket arbete återstår innan det är aktuellt. Men Bo Bergström anser att det finns tydliga signaler som pekar mot ett behov av ut-

ökade krav, vilket är Transportstyrelsens målsättning att genomföra om resultaten pekar på ett behov.

Joakim Dahlman, medicine doktor och forskare, och Karin Nodin, projektledare på Chalmers Human Factor Nautik i Göteborg, har funnit att den vanligaste olyckstypen är fall- och klämskador när fartygen ligger vid kaj. Här finns sannolikt ett stort mörkertal eftersom olyckor även sker till sjöss men inte alltid rapporteras. Arbetsrelaterade åkommor toppas av belastningsskador samt sociala och organisatoriska problem.

– Det mest alarmerande är inte traditionella sjukdomar utan psykosociala problem, något som man inte sett tidigare. Allt från vaktgångar, stress, pressade tidscheman, negativ miljö, trakasserier, mobbing och liknande. Delar av detta kan bero på en dålig arbetsmiljö vilket är minst lika viktigt att ta hänsyn till vid en eventuell utökad hälsokontroll för att inte enbart fokusera på de medicinska delarna, säger Joakim Dahlman.

Resultaten bekräftas i allt väsentligt av den stora arbetsmiljöenkäten som genomfördes 2014 och som redovisades i SB nr 2/2015. Den visar också att det inte är någon större skillnad i hur arbetsmiljön upplevs beroende på vilken fart man arbetar i.

– Jag kan tänka mig att det ändå är en viss skillnad, utefart innebär längre tid till sjöss, mer enformigt med vaktgång, äta och sova. I skärgårdstrafiken kommer besättningen oftast hem på kvällarna, men i övrigt har de ett mer pressat tidschema att förhålla sig till, säger Bo Bergström.

Kan dölja de verkliga orsakerna

På Sjöbefälsföreningen är ombudsman Lennart Jonsson positiv till att hälsoproblemen identifieras men tveksam till kopplingen att ökade hälsokrav kan eliminera de psykosociala problemen i fartygen.

– För den enskilde är det givetvis bra att få en hälsostatus och eventuell behand-



ling. Men de psykosociala problemen verkar vara relaterade till stress, ofta som följd av låg bemanning och högt arbetstidsuttag, och jag ser en risk att ökade hälsokrav kan användas för att dölja orsakerna till sjömannens problem. Det kan vara så enkelt att de inte klarar sitt arbete med den bemanning som råder i fartygen idag, att problemen har sin bakgrund i det och i arbetstidsuttaget, och att det är viktigare att ta tag i de bakomliggande orsakerna istället för symptomen. De studier som hittills gjorts vittnar inte om att "fel" människor tjänstgör på fartygen utan snarare att de är för få, vilket inte elimineras av ökade hälsokrav.

Bättre prevention

Transportstyrelsens utgångspunkt är sjömannens hälsa, fartygets säkerhet och att certifikaten utformas för den del av sjöfart man är aktiv inom. Då kan sjukdomar som utgör medicinskt hinder för oceanfart bli godkända för inre fart, beroende på till exempel närheten till sjukvård. För fartyg med en säkerhetsorganisation är en god hälsa avgörande dels för att framföra fartyget på ett säkert sätt, dels för att säkerhetsorganisationen ska fungera vid

anvisning av utrymmesvägar, sjösättning av livbåtar med mera.

Beträffande förväntade sjukdomsvinster ser Transportstyrelsen en generellt förbättrad säkerhet och snabbare vård för den enskilde, medan Joakim Dahlman ser flera framtida vinster.

– Preventionen skulle öka med ett proaktivt arbetssätt, fånga upp personer i riskzonen och minska individuellt lidande. På sikt skulle hela yrkesgruppen vara friskare med ökad kunskap om vilka risker och sjukdomar som utmärker sig. En ökad överblick skulle förbättra det förebyggande arbetet, skapa incitament att förändra arbetsmiljö och arbetssätt och därmed förutsättningar för att kunna fortsätta arbeta, säger Joakim Dahlman.

De nordiska grannländerna har redan skärpt kraven i sina hälsokontroller. De tittar numera även på BMI/övervikt, hjärt- och kärlsjukdomar samt blodtryck, vilka har en tendens att hänga ihop, och även astma. Några sjukdomsvinster finns inte redovisade, men de ökade kraven ger en uppfattning om vilka parametrar som är relevanta för ett godkänt hälsocertifikat i grannländerna.

I slutet av året kommer material att

vara analyserat och sammanställt. Då går Transportstyrelsen vidare i sina styrgrupper med olika ingångar och förslag. Ett beslut om ökade hälsokrav och ett förändrat regelverk är knappast klart före utgången av 2017. **CH**

Fortsättning från sidan 15 ➤

kommer att dumpas på flera olika platser i Mälaren, bland annat i Oknöfjärden utanför Strängnäs och i en 25 meter djup sänka vid ön Granholmen nära Kvicksund.

– Mälärprojektet finns med i den nationella planen, och projektet möjliggör att mer gods går sjövägen och därmed avlastar både vägnätet och järnvägen, vilka är hårt belastade i Mälärregionen, säger Marielle Svan, enhetschef vid Sjöfartsverket, i en kommentar till Eskilstuna-Kuriren.

Intressant i sammanhanget är att dagens Mälärmax för tankfartyg är 5 800 ton bränsle, motsvarande cirka 200 tankbilar. Med utbyggd sluss och farled blir dessa siffror istället 9 100 ton eller cirka 300 tankbilar. Från slutet av 2018 ökar alltså kapaciteten med hela 50 procent för tankfartygen i Mälaren, med bättre såväl miljö som ekonomi som följd. **PL**





FÄRJEREDERIET
TRAFIKVERKET

Nu söker vi sommarpersonal till följande tjänster:

Befälhavare frigående färja
Överstyrmann
Befälhavare lindragen färja
Motorman/Matros

Till distrikt:
Stockholm
Södra och Norra Roslagen
Mellansverige
Mälaren
Vättern
Norra Östersjön och
Norra Bohuslän

Läs mer om våra lediga tjänster på
www.trafikverket.se/jobb



Vi ger brandsäker kunskap.



**GOD JUL OCH
GOTT NYTT ÅR**
önskar
**VOLVO
PENTA**

selektope[®]

www.selektope.com

Umeå Hamn

www.umeahamn.se

HH Ferries Group

www.scandlines.se



TÄRNTANK SHIP MANAGEMENT

Donsö

www.tarntank.se



www.aboamare.fi



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



Sjömanskyrkan Stockholm

www.sjomanskyrkan.com

CREW CHART
SHIP MANAGEMENT AB

www.crewchart.com



SJÖMANSSKOLAN STOCKHOLM

*tackar alla som tar hand om
våra elever ombord*

www.sjomansskolan.se



SJÖFARTSVERKET

www.sjofartsverket.se



FALK-EL AB

0346-150 95 • info@falkel.se
www.falkel.se



Rederi AB Donsötank

www.donsotank.se



FÄRJEREDIET
TRAFIKVERKET

www.trafikverket.se/farja

*God Jul och
Gott Nytt År*

önskar

Sjöbefälen och våra annonsörer



Miljöprofil bygger framtidstro



Danska Aalborgs Hamn gör en storsatsning för att profilera sig som Nordens ledande miljöhamn. Avsikten är att hamnen genom en stark miljöprofil ska öka sin attraktivitet gentemot kunder och samarbetspartner. Ett av målen är att bli 100 procent CO₂-neutral.

– På sikt finns det förmodligen en betydande kommersiell nytta med att ha en stark miljöprägel, menar Brian Dalby Rasmussen, miljökoordinator i Aalborg Havn A/S.

TEXT JOHAN ERICHS MERAMEDIA

AALBORG OKTOBER 2015

Förutom att skona miljön utifrån ett globalt perspektiv och samtidigt skapa en skarp miljöimage för hamnen tog ledningen för Aalborg Havn i Nordjylland 2011 beslut om att aktivt driva en medveten satsning för att miljöförbättra möjliga delar i hamnens verksamhet. Inom ramen för miljöarbetet finns också en inbesparingspotential och en långsiktig kommersiell nytta.

– Vi sparar energi och vi skapar en mer robust organisation genom att belysa alla delar i verksamheten från ett miljöparan-

de perspektiv. Vi vill agera banbrytare för att på så sätt skapa en profil baserad på klimat, energi, miljö och bärkraft vilket vi hoppas ska attrahera miljömedvetna kunder men även företag som i sin verksamhet lever på att erbjuda miljöförbättrande åtgärder, berättar Brian Dalby Rasmussen.

Energikällor

I samband med lansering av satsningen gick ledningen för kommunägda Aalborgs Havn ut med att verksamheten skulle bli 100 procent CO₂-neutral.

– Sedan starten har vi reducerat CO₂-utsläppen med 36 procent. Med de meto-

der vi har idag kan vi inte nå 100 procent, men vi räknar med att försörjningen av hamnens kranar och tunga fordon på sikt kan drivas på ett annat sätt jämfört med idag. Kanske när vi 90 procent 2025–2030, säger Brian Dalby Rasmussen.

Avsikten är att i så hög utsträckning som möjligt på egen hand producera miljövänlig energi som krävs för hamnens produktion. Som energikällor används solcellsanläggningar och en biogasanläggning. En vindkraftanläggning har nyligen förvärvat.

Belysning

Elförsörjningen har visat sig ha den största inbesparingspotentialen när det gäller minskning av energiåtgång.

– Vi har installerat led-belysning i nästan alla delar av hamnen. Belysningen är aktivitetsstyrd men kan vid behov också styras via en mobilapp, när det krävs starkare belysning för att trygga drift och säkerhet. Vi har lyckats att reducera elförbrukningen av belysning med över 80 procent. Sedan vi började miljösattningen har vi minskat energiförbrukningen med cirka 50 procent.

Nästa steg i satsningen blir att öppna upp laddningsmoduler för medarbetarnas

elbilar, både för tjänste- och privatkörning.

– Det kommer på sikt även att lanseras eldrift för 4–6 tons lastbilar.

För tyngre fordon handlar det om att utnyttja naturgas- eller ännu hellre biogasdrift.

Nätverk

Aalborg Havns initiativ har lett till att nätverk har bildats både inom det lokala näringslivet och bland de kommunala förvaltningarna i syfte att hitta effektiva metoder för att skapa en hållbar utveckling.

– Dessutom har vi ett tätt samarbete med Aalborgs universitet, där verksamheter i hamnen kan knytas ihop med olika forskningssatsningar och studier inom miljöområdet.

Det har ännu inte gått så långt att shippingaktörerna väljer Aalborgs hamn för att den jobbar aktivt för att främja miljön.

– Men det har betydelse att vi är certifierade efter ISO 14001. Det ger en bra signal om att vi är en framtidsinriktad och väl organiserad verksamhet med mål och planer för miljöförbättringar.

Hamnen har exempelvis hittat en finurlig lösning för att dra nytta av spannmåls- och foderrester som hamnar på kajen och lagerutrymmen i samband med lastning eller lossning. En sopmaskin samlar ihop resterna och levererar dem för bioförgasning, och energin kommer till nytta istället för att resterna blir kasserade och belastar avfallshanteringen.

Samarbeten

SB: Går det att tydligt blotta en kommersiell konsekvens av er miljöbefrämjande satsning?

– Vi har hittills fokuserat internt för att energieffektivisera den interna driften. Jag känner till att vi förekommer i konkurrensen när det gäller två stora ännu så länge hemliga internationella kunders upphandlingar som letar efter en partner som har en profil som den vi åstadkommit. Att vi förekommer i dessa sammanhang är avgjort en konsekvens av vårt miljöarbete. Miljöhänsyn blir en allt viktigare parameter för att locka kunder och partner i framtiden.

Kommunens myndigheter har insett styrkan i hamnens profil, vilket innebär att ärendehandläggningen och tillståndsgivning idag går betydligt fortare än tidigare.

– Idag för vi en löpande dialog med miljömyndigheterna och Aalborgs kom-

mun. Genom en aktiv dialog får vi en förståelse för lagstiftningen men även råd och vägledning. Vårt myndighetssamarbete har blivit en källa till information och inspiration istället för att ses som en tillsynsmyndighet som man ska vara rädd för.

Miljöledningssystem

– Tidigare handlar det om flera månaders väntetid, vilket sinkade oss affärsmässigt. I dag är dialogen både bättre och effektivare. Det ger oss en styrka i kampen om kunderna, berättar Brian Dalby Rasmussen.

SB: Vad ska man som hamnverksamhet tänka på inför en satsning för att värna miljön, bland annat genom att spara energi och minska utsläpp och avfallsmängder?

– Skaffa en överblick, strunta i detaljerna men definiera var det finns potential för miljöförbättrande åtgärder. Uppbackning från verksamhetsledningen är nödvändig för att säkerställa resurser för satsningen. Starta med enkla projekt som är överkomliga och sätt mål med satsningen. Kom ihåg att berätta om satsningen, det ger en bra "input" och bygger partnerskap som kan leda till gemensam utveckling och ta tillvara möjligheter. Bearbeta leverantörer så att de erbjuder produkter som passar in och förstärker miljöarbetet, förklarar Brian Dalby Rasmussen.

Nästa steg enligt Brian Dalby Rasmussen är upprätta ett ledningssystem för att organisera och leda utvecklingen mot uppsatta mål.



Aalborgs Havn ser över alla inslag i verksamheten som kan ha påverkan på miljön. "En miljööversyn skapar stabilitet i hela verksamheten, och på sikt är jag övertygad om att vi får positiva kommersiella spin-off effekter av vår breda miljö-satsning, säger Brian Dalby Rasmussen, miljökoordinator i Aalborg Havn A/S.

– ISO 14001 är ett utmärkt miljöledningssystem för att sätta mål och upprätta planer. Den innehåller förnuftiga krav och ger driv och löpande systematik i arbetet, eftersom certifieringen ska godkännas årligen, avslutar Brian Dalby Rasmussen.

JE

FOTNOT: ISO 14001 är en internationellt ackcepterad standard, som utgör grunden för fastställande av miljöledning, och som kan användas i alla typer av industriella organisationer.



För att ta tillvara energin i spannmåls- och foderrester, sopas resterna effektivt upp av en sopmaskin och utnyttjas i en biogasanläggning. 95 procent av foderavfallet kan därmed omvandlas till energi.

Sjömän och sex



– Det var bra att vi vågade. Något liknande har vi aldrig gjort förut. Utställningen är ett konstverk som inte ger några entydiga svar och som handlar om sjömän och deras kvinnosyn och inställning till sex.

TEXT CURT ISAKSSON FOTO SJÖHISTORISKA MUSEET ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

STOCKHOLM OKTOBER 2015

Hans-Lennart Ohlsson är chef på Sjöhistoriska museet i Stockholm. Han berättar om den uppmärksammade utställningen "Sex & the Sea" av den brittiske filmregissören Peter Greenaway och holländska konstnären Saskia Boddeke.

Utställningen, som är en installation, visades ursprungligen på Rotterdams maritima museum och hade vernissage på Sjöhistoriska museet i april i år. Central i installationen är en film där några holländska sjömän talar om havet, arbetet och, enligt museets presentation, "manlig sexualitet till sjöss".

Hans-Lennart Ohlsson jämför Sex & the

Sea med andra utställningar på museet.

– Folk i allmänhet vet väldigt lite om sjöfart. Därför informerar vi bland annat om handeln till sjöss och export och import av olika varor. Men vi vill också berätta om sjömannens värderingar och vad de tänker på och fantiserar om. Därför visar vi nu Sex & the Sea.

Ljuset flödar in genom de höga fönstren till många salar på Sjöhistoriska. Här informeras bland annat om olika yrkesgrupper ombord och om forskning för att erövra nya kunskaper vid Nord- och Sydpolen.

Stämningen i salen med Boddekes och Greenaways installation är helt annorlunda. Fönstren är övertäckta och besökarna kliver in i ett skymningslandskap där strålkastare belyser olika föremål.

På golvet finns en stiliserad världskarta. Rundade damejeanner halvfyllda med

På 1800- och 1900-talens segelfartyg fanns i fören vanligen en träsnidad galjonsfigur som föreställde en kvinna. Ursprungligen ansåg man att dessa galjonsbilder hade magiska egenskaper.



vatten är utplacerade på oceanerna. De kurviga kärlen ger associationer till kvinnekroppen. Det är som om havsvattnet är inneslutet i drömmen om kvinnan.

Ur högtalarna klingar hela tiden en röst som i höga tonarter sjunger ordlösa sånger. Rösten stiger och sjunker i rytmiska intervall och rullar fram genom salen som havsvågor.

Blandning av skönhet och brutalitet

I en monter finns en teckning som föreställer en siren; ett antikt mytologiskt väsen som med förföriska sånger lockar sjömännen i fördärvet. Det är naturligt att associera kvinnorösten i högtalarna med den lockande och farliga sirenen. I skymningen i utställningshallen är det lätt att tappa orienteringsförmågan.

Centrum i installationen är en video som visas på tre skärmar. Besökaren sitter på en säng och tittar på de filmade intervjuerna. Som bakgrund finns havet, sol-dränkt och med vida horisonter.

Mycket handlar om sex, och de intervjuade berättar om umgänge med prostituerade. En av männen framhåller att detta inte har med kärlek att göra. Då skulle kvinnorna inte ha ett pris. De besöker barer och strippklubbar och ibland blir det tävling mellan männen om vem som är tillsammans med flest kvinnor.

När männen berättar flimrar ibland klassiska målningar med nakna kvinnor förbi. Här finns ett berömt konstverk av renässansmålaren Botticelli som visar hur kärleksgudinnan Venus stiger upp på land ur havets skum.

I en filmsekvens krälar mängder med krabbor omkring på havsbotten, samtidigt som en sjöman berättar om flatlöss och risk för könssjukdomar. Några närbilder i en monter visar manliga könsorgan som angripits av syfilis.

Skönhet och en brutal verklighet skär mot varandra i installationen. Flatlössen kryper i könshåren på kärlekens gudinna. Saskia Boddeke berättar att hon under arbetet ibland kände sig villrådig och att hon sade till sig själv att "vad fan ska jag göra med de här sjömännen".

Annan kultur i Holland

Museichefen Hans-Lennart Ohlsson framhåller att utställningen producerats för ett holländskt museum.

– I Nederländerna är prostitution laglig och därmed finns sannolikt andra värderingar och normer än i Sverige.

En av sjömännen berättar om hur han



brukar träffa sina kollegor på morgonen för att berätta om nattens bravader. Tillsammans skapar de myter om vilka män de är. Installationen handlar därför inte bara om dessa sjömans kvinnosyn utan också om hur de formulerar ett mansideal för livet ombord.

Sex & the Sea finns på Sjöhistoriska till april nästa år och flyttas därefter till museer i Norge och Danmark.

Ledde till eftertanke

Ted Bågfeldt är prefekt vid Sjöfartshögskolan i Kalmar, som har 670 studenter och av dessa har cirka 350 fartygsförlagd utbildning varje år. Han besökte Sjöhistoriska och tittade på Sex & the Sea i våras.

– Utställningen inspirerade till eftertanke och det var ett angeläget ämne. Den var skickligt gjord med proffsiga filmer, kommenterar han.

I början av 2015 intervjuades två kvinnliga studenter från Sjöfartshögskolan anonymt i en lokaltidning och berättade om sexuella trakasserier ombord på fartyg under praktiken. Enligt en av de intervjuade skulle kaptenen ha kommit in i hytten till en bekant och begärt att hon skulle utföra oralsex.

– Jag blev överraskad av grovheten i kränkningen. Det är fullkomligt vidrigt. Trakasserier förekommer men jag tror

inte att de är vanliga. Av dem som jobbar ombord är de allra flesta bra och duktiga människor, men det finns undantag.

Efter publiceringen av intervjuerna tog Ted Bågfeldt initiativet till en handlingsplan för hela branschen för att motarbeta trakasserier och kränkande särbehandling. Tio organisationer och myndigheter skrev på, bland andra Sjöbefälsföreningen, Seko Sjöfolk, Sveriges redareförening (nu Föreningen svensk sjöfart), Sjöfartshögskolan i Kalmar och Chalmers tekniska högskola.

– Vi enades om denna handlingsplan på två veckor. Det visar hur angelägna parterna i branschen är att komma till rätta med problemen. Det är viktigt att de trakasserade som vill göra anmälan vågar göra detta och att de får stöd i den processen.

Enligt planen ska arbetet mot trakasserier och kränkande särbehandling integreras i utbildningen.

– Jämfört med andra yrkesgrupper är anställda på fartyg mer utsatta. De arbetar på båtar långt hemifrån och kan inte fly från trakasserier efter arbetsdagens slut, framhåller Ted Bågfeldt. **C I**

FOTNOT Enligt Nationalencyklopedin är installation en konststart där konstnären medvetet använder rummet eller platsen i konstverket. Installationen byggs av objekt som kan vara tavlor, texter, autentiska föremål eller video.

Sankt Erik – en gammal dam



Telegrafisten Eric Hedström sträcker på benen på Bottenviken och tar sig en rök.

Det är 100 år sedan Sveriges första havsisbrytare, *S/S Sankt Erik*, togs i bruk. Den fick namnet *Isbrytaren II* fast blev senare *Sankt Erik* – som huvudstadens inofficiella skyddshelgon. TEXT ARNE SPÅNGBERG FOTO SJÖHISTORISKA MUSEET

STOCKHOLM 1915–2015

S/S Sankt Erik gick av stapeln och tog fart i glidfettet på Finnboda Varvs stapelbädd år 1914, fick under högtidliga former namnet *Isbrytaren II* och blev Sveriges första havsisbrytare. Fartyget bemannades med militär besättning vilket var brukligt på den tiden. Från år 2000 var dock isbrytarnas manskap civilt.

Fartyget kostade beställaren Stockholm stad en dryg miljon att bygga. Kommunen hade dock förhandlat framgångsrikt med staten som betalade 350 000 kronor på ett villkor – att Sjöfartsverket skulle få låna

havsisbrytaren för akuta insatser i framförallt Bottenhavet och Öresund. Tanken var att den då supermoderna isbrytaren med hjälp av sin vinklade stäv och 4 000 hästkrafter lätt skulle kunna glida upp på de tjocka nordliga isarna och knäcka dem. Dessutom hade hon försetts med ett krängningssystem som gav henne åtminstone en aning vaggande gång genom isen. Inte nog med det. Hon hade också efter amerikansk förebild fått en stävpropeller, vilken spolade krossad is och vatten bakåt.

Det visade sig dock senare att man överskattat hennes styrka. Hon fick nämligen stora problem med de tjocka Norr-

landsisarna och det beslutades att hon inte skulle bryta is norr om Gävle. Staten lät senare bygga en egen havsisbrytare för drygt två miljoner, *Statsisbrytaren*, som gick av stapeln på AB Lindholmen Motala i Göteborg 1926 och tre år senare fick namnet *Atle*.

Göteborg och Malmö före

Det primära syftet med *Isbrytaren II* var att hålla lederna i Stockholms skärgård farbara under vintern. Kommunen hade äntligen lyssnat på klagomålen från lokala befälhavare som vittnat om hopplösa seglatser och igensatta farleder vilka satt tvärstopp för allehanda lokala marina transporter.

Göteborg och Malmö hade vid tidpunkten redan viss erfarenhet av egna isbrytare. Göteborg hade till exempel haft stor nytta av *Isbrytaren I* från 1882 och senare även *Isbrytaren II* från 1895 (alltså samma namn som Stockholms isbrytare, vad som blev av Göteborgsfartyget har inte gått att utrona; red:s anm.). I Malmös hamn och i Öresund var det framförallt *Bore* från Kockums som bröt is från 1894. Hon fungerade dessutom som en slags havets skvaderbuss då hon gick med såväl passagerare som post.

När isen växte sig tjock och svårforcerad på nyårsafton 1915 väntade *Isbrytaren II*:s första uppdrag i skarpt läge.

Så här kan man läsa i loggboken: ”Klockan 09.05 f.m. påträffades *S/S Ulla af Esbjerg* fast i isen på Waxholmsfjärden. *Isbrytaren II* bogserade henne loss och fortsatte.”

Nästa avancerade uppdrag gällde två ångare som frusit fast i isen i Gävles farvatten och behövde hjälp. Stor risk fanns för isskrvning, så *Isbrytaren II* lastade 400 ton kol, stävade norrut och löste efter några dagars arbete även detta drama.

Isbrytaren II tjänstgjorde vid sidan av isbrytning och konvojlotsning också som räddare i nöden under finska inbördeskriget, då hon vintern 1918 assisterade marinen med evakueringar av finska krigsflyktingar från ett mycket isigt Åland. Turerna över Östersjön ska vid något tillfälle ha anfallits av ryskt flyg. Några skador på fartyget och de ombordvarande finns dock inte dokumenterade. Fartyget deltog senare i motsvarande uppdrag

från finska fastlandet – också det lyckosamt.

Vintern 1922-23, en historiskt kall och blåsig vinter, ställde omfattande isbildning till stora bekymmer för sjöfarten i Kattegatt och Öresund. Ett flertal fartyg frös fast och riskerade att krossas mot grynnor och vridas ned i skoningslösa isskruvar. *Isbrytaren II* kallades in och lyckades efter mycket möda bryta loss fartygen. I mars samma vinter fastnade hon dock själv i 20 fots packis i just Kattegatt.

Viktigt bunkerbyte

År 1940 tappade fartyget stävpropellern och fick läggas i torrdocka. År 1958 gick hon över från koks- till oljeeldning, vilket halverade bunkringsfrekvensen och reducerade manskapet med åtta man. Man passade också på att bygga in bryggan, installera radio och radar och ge fartyget namnet *Sankt Erik*.

En tid senare drog *Sankt Erik* framgångsrikt loss Johnsonlinjens *M/S Golden Gate*, som förgäves försökt ta landsvägen förbi Galtholmen i Sandhamnsleden i Stockholms skärgård. *Sankt Erik* arbetade sedan under en hel karriär med allehanda isbrytning och gick i välförtjänt pension 6 mars 1977. Tackade besättningen gjorde då fartygets sista befälhavare Erik Arkrot, som gick ur tiden 1992. Den Gamla damen, som fartyget då kallades, hotades sedan av skrotning men räddades i sista stund av några eldsjälar.

Underhålls av trotjänare

Isbrytaren förtöjdes vid Isbrytarpiren vid Galärvarvet på Djurgården i Stockholm och invigdes 1980 som museum. Hon ägs i dag av Statens Maritima Museer, fast Sjöhistoriska museet har ett särskilt ansvar för henne. En stor arbetsinsats utförs också av ideellt arbetande Föreningen *Sankt*

ISBRYTAREN SANKT ERIK

Varvsnummer 361
Längd 60,97 m
Bredd 17,02 m
Djupgående 6,50 m
Besättning 30 i tjänst
Maskin Två trecylindriga ångmaskiner
Effekt 4 000 hk
Maxfart 13,2 knop
Kuriosa Startfartyg i Tall Ships Race 2007.
Hammarbysslussen byggdes efter *Sankt Eriks* mått.



Sankt Erik assisterar nödställd i ismassorna. Isbrytaren har ett förskepp av så kallad svensksundstyp, det vill säga, med vinklad stäv som får henne att glida upp på och krossa isen.

Eriks vänner, för vilka Hans Anderson är ordförande. Hans jobbade på *Sankt Erik* från 1970.

– Jag började som matros och blev sedan rorgångare ombord och jobbade vid sidan av isbrytningen med bland annat bogseringar. I dag arbetar jag ideellt för att hålla fartyget i skick. Det är ju ett häftigt och synnerligen välbevarat fartyg och ett stycke svensk industrihistoria. Titta bara på de unika ångmaskinerna.

Vi fick en pratstund också med fartygets siste förstmaskinist Bertil Sahlberg, som minns tiden på *Sankt Erik* så här:

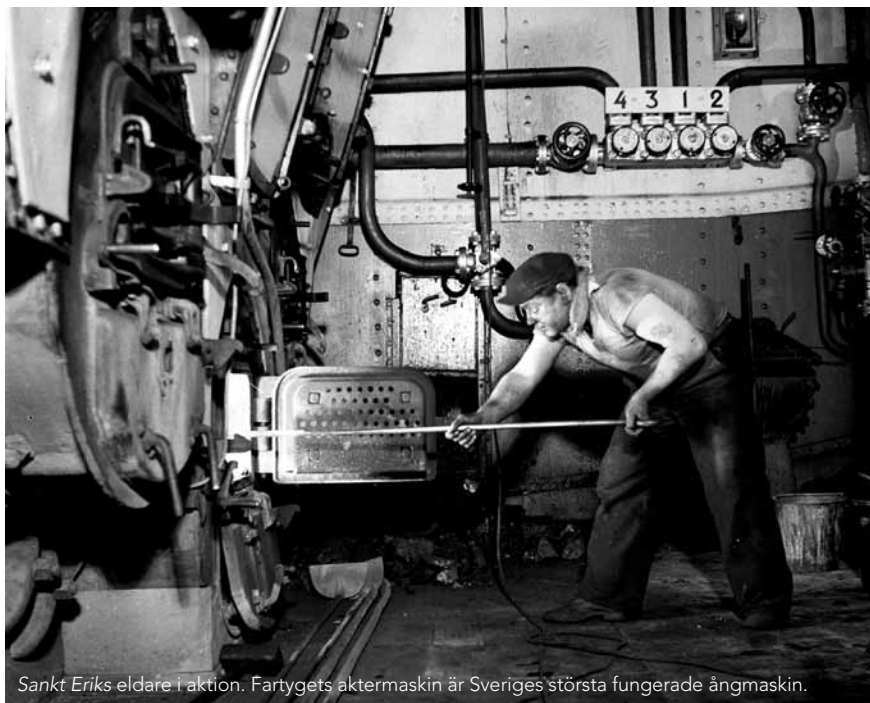
– 1976 fick jag ett erbjudande om ett maskinistjobb på *Sankt Erik* och tackade ja. Det visade sig dock att jag under första tiden ombord fick ägna mig åt att renovera värmesystem som frusit sönder. Far-

tyget hade ju legat still i flera år utan värme. Jag tror vi fick lägga ut 50 000 kronor för att få värme ombord. Sedan blev det en hel del middagsseglatser, och så minns jag att vi bogserade pontonkranen Lodbrok till Kviksundsbron. Dessutom testade vi en kanadensisk isplog på Saxarfjärden. Kollegan *M/S Thule* gick då intill och tryckte på lite. Då fick vi order på maskin-telegrafan om att öka farten. Förklaringen från bryggan löd:

– *Thule* försöker ju köra om.

Sankt Erik hyllades vid en galamiddag för speciellt inbjudna gäster i oktober i höstas då man firade minnet av hennes sjösättning.

Sankt Erik har sommaröppet för allmänheten 23 maj till 31 augusti och har ett fik på akterdäck. **A S**



Sankt Eriks eldare i aktion. Fartygets aktermaskin är Sveriges största fungerade ångmaskin.

Halverat bunkerpris – men lågsvavligt är dyrare

Övergången till de nya Seca-reglerna verkar ha gått smärtfritt. Analyser av AIS-data visar att fartygsrörelserna inte har påverkats, och mätningar i fartygens avgasplymer nära land visar att de allra flesta följer reglerna. TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

SECA-OMRÅDET NOVEMBER 2015

På Älvsborgsön i Göteborgs hamninlopp och på Stora Bältbron i Danmark finns mätare utplacerade som mäter svavelhalten i fartygens avgasplymer, för att se om de lever upp till kraven om högst 0,1 procent svavel i bränslet som trädde i kraft vid årsskiftet inom Seca, Sulphur Emission Control Area.

Seca i vårt närområde är Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Fartygen kan uppnå kraven genom att byta bränsle eller ha en scrubber som renar avgaserna.

Det är forskare vid Chalmers som kontrollerar hur det här efterföljs genom att placera ut mätarna, så kallade sniffers. De fångar upp AIS-data så att man vet vilket fartyg som passerar. I avgasplymen mäts kvoten mellan svaveldioxid och koldioxid vilket avspeglar svavelhalt i bränslet alternativt reningsgrad.

De allra flesta följer reglerna

Mätningar som gjordes i början av året vid Älvsborgsön visar att 80 procent av fartygen följde reglerna. Ännu bättre var resultatet vid Stora Bältbron. Där följde 98 procent av fartygen reglerna.

– Vi håller just nu på att analysera varför de 20 procenten i Göteborg inte når upp till kraven, säger Johan Mellqvist, biträdande professor i optisk fjärranalys vid Chalmers.

Mätningarna vid de fasta stationerna har kompletterats med mätningar med flyg över danska vatten på uppdrag av danska Miljøstyrelsen. Detta bland annat för att kunna lagföra dem som bryter mot reglerna.

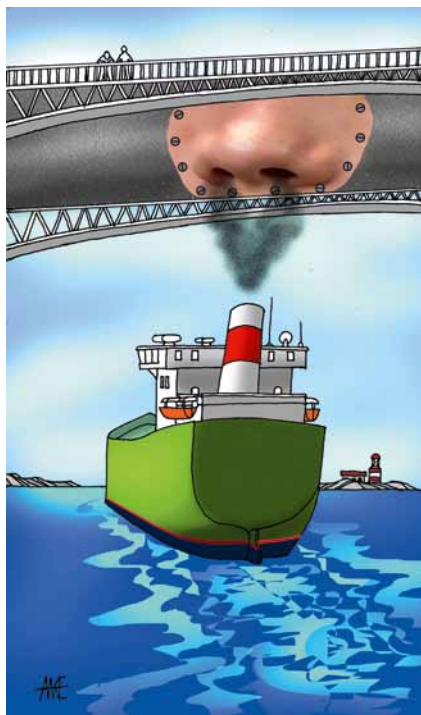
Mätningarna visar om svavelutsläppen är höga för ett visst fartyg, men bevisen

håller för tillfället inte i domstol. Däremot förs resultaten in i EU:s databas Thetis så att hamnstaterna har tillgång till uppgifterna när de gör inspektioner.

Flygmätningarna har gett i princip samma resultat som vid Stora Bältbron, med vissa undantag.

Ett av motiven till de nya svavelreglerna är att svaveldioxid bildar hälsofarliga partiklar i atmosfären. Men partiklar bildas också av andra komponenter i bränslet, beroende på dess kvalitet.

Johan Mellqvist beklagar att många redare med trafik inom Seca kör på så kallad Seca oil, vilket är avsvavlade tjockolja. Då får man inte de ytterligare miljö fördelar som marin gasolja ger, bland



annat när det gäller partikelutsläpp.

I diskussionerna om de hårda Seca-kraven har framförts att gods skulle flyttas från fartyg till lastbil eftersom lågsvavligt fartygsbränsle är dyrt. De farhågorna har dock inte besannats.

Analysföretaget Marine Benchmark, som har tillgång till all AIS-data, visar att trafiken efter övergången inte påverkats alls.

– Det är business as usual, säger vd Torbjörn Rydbergh.

Det beror på att bunkerpriserna halverats från 2014 till 2015, vilket betyder att det dyrare lågsvavliga bränslet idag kostar ungefär lika mycket som tjockolja 2014.

I november 2014 kostade tjockolja 500 dollar per ton medan lågsvavlig olja kostade 800 dollar per ton. I november 2015 kostade tjockolja 250 dollar per ton medan lågsvavlig olja kostade 500 dollar per ton, enligt Bunkerworld.

Långsammare containerfartyg

En förändring i fartygstrafiken som Torbjörn Rydbergh noterat är att containerfartyg som rör sig i Nordvästeuropa numera sänker hastigheten när de går in i Seca.

– Inom Seca går de med dyrt lågsvavligt bränsle i mindre tankar med precis den mängd av det bränslet som de behöver. Utanför Seca däremot kör de på billigare bränsle som de kan bunkra mycket av, säger han.

Ökad hastighet betyder större bränsleförbrukning. Han har inte märkt lika stor förändring hos andra fartygstyper, den är tydligast när det gäller containerfartyg.

Även om bunkerpriserna sjunkit är det fortfarande ett stort gap mellan tjockolja och lågsvavlig olja. Den lågsvavliga är dubbelt så dyr som tjockoljan. Det gapet oroar Torbjörn Rydbergh. Han ifrågasätter om alla fartyg verkligen byter till det renare bränslet när de korsar gränsen till Seca.

Han påpekar att de mätningar som gjorts har utförts nära land. Flygmätningar längre ut till havs skulle ge ett annat resultat, tror han. **A O**

Dålig koordinering bidrog till brand

Förra året utbröt en brand i DFDS-färjan *Dieppe Seaways* i Dovers hamn. Branden bröt ut i en förvärmare och spred sig till pannrummet. De 315 passagerarna kunde evakueras, men två besättningsmän och en brandman skadades allvarligt i

Internettillgång i brittiska marinen

Ombordanställda i brittiska marinens civila fartyg (RFA) ska få utökad tillgång till Internet genom wifi-uppkoppling. Även utvalda örlogsfartyg berörs. Uppkopplingen görs från de anställdas egna smarttelefoner, läsplattor eller datorer.

Ansvarig för projektet är kommunikationsföretaget NSSL Global. De försäkrar att servicen ska vara säker, ha support och vara juridiskt och moraliskt oantastlig. De anställda får tillgång till sociala medier, nyheter och privata bankaffärer.

– Även om marinens fartyg är officiellt undantagna från MLC2006 har de anställda behov av kontakt med familj och vänner, medan de är ombord, säger NSSL:s vd Sally-Anne Ray. Men marinens strikta säkerhetsstandard kommer inte att påverkas på något sätt. (TELEGRAPH)

...och i Mærsk

Mærsk Tankers ska utrusta 30 av sina produkttanker med Fleet Medias sjöfartsservice. Denna ger besättningen möjlighet att bland annat ladda ner nya filmer, sportevenemang och tv-serier över hela världen.

– Vi vill förse våra besättningar med ett underhållningssystem som är up to date, säger Mærsk Tankers IT-chef Henning Madsen.

Systemet ska utvärderas efter ett år. (TELEGRAPH)

Värsta sjöolyckan i USA på 30 år

33 besättningsmän omkom när USA-flaggade rorofartyget *El Faro* sjönk i höstas i en orkan utanför Bahamas. Kustbevakningen och transportsäkerhetsmyndigheten NTSB har båda inlett haveriutredningar.

Enligt NTSB hade befälhavaren meddelat att fartyget gick mot höga vågor, hade 15 graders slagsida och mist maskindriften. Några minuter senare sände de ut nödsignal.

Försök ska göras att bärga datarecordern. Utredningen ska titta på bland annat tillståndet och underhållet av det 40 år gamla fartyget och vilken ruttplan det följde.

Familjen till en av de 33 omkomna sjömännen har stämt rederiet Tote Maritime på 100 miljoner dollar. De anser att det var oansvarigt att skicka in ett icke-sjövärdigt fartyg i en svår storm. Ytterligare stämningar planeras av andra familjer.

(TELEGRAPH)

samband med att de gick in i pannrummet.

Haverikommissionen MAIB konstaterar att branden uppkom till följd av en spricka i förvärmarens slinga. Utförligt underhållsprotokoll hade inte lämnats över i samband med ägarbyten. Därmed fanns ingen dokumentation om tidigare reparationer eller klassningssällskapets bedömning av dessa. Tekniska chefen bedömde situationen fel, vilket ledde till att det fasta brandsläckningssystemet aktiverades för sent. Ett sammanfattande kommandoschema för fartygets nyckelpersonal saknades, och ingen riskbedömning gjordes inför brandmännens ankomst. Det bidrog till att elden flammade upp i pannrummet.

Rapporten utmynnar bland annat i slutsatsen att DFDS måste förstärka brandövningarna ombord. (TELEGRAPH)

Ökad datasäkerhet

Rederierna kan komma att drabbas av höga böter eller andra straff, om de inte sätter upp brandväggar och andra säkerhetssystem för att skydda datorerna ombord. USA:s kustbevakning ser problemet som ett av de allvarligaste hoten mot ekonomisk och nationell säkerhet.

IMO kommer att ta upp ärendet i MSC-mötet i maj nästa år. (TELEGRAPH)



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



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 erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Nya telefonnummer från nyår!

Från och med 1/1 2016 gäller nya telefonnummer till SBFs kansli. Det är det **senare** av de nummer som står i spalten till höger.

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, 08-518 356 10

Vice verkställande direktör

Hans-Dieter Grahl

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Hans-Dieter Grahl
–08-598 99 478, 08-518 356 20

Vice verkställande direktör

Mats Jäderland

Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss – 08-598 99 109,
08-518 356 25

Mats Johansson – 08-598 99 092,
08-518 356 40

Lennart Runnegård Jonsson
– 08-598 99 143, 08-518 356 30

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50,
08-518 356 35

Informationschef

Marie Halvdanson – 08-598 99 288,
08-518 356 52

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-598 99 095,
08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources

Charlotte Lindberg – 08-598 99 111,
08-518 356 95

Margaretha Norling – 08-598 99 161,
08-518 356 90

Caroline Sjöblom – 010-510 06 32,
08-518 356 97

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-598 99 149,
08-518 356 65

Mariette Grankull – 08-598 99 030,
08-518 356 70

Sherly Joseph – 08-598 99 031,
08-518 356 75

Elaine Estrela Lokka – 08-598 99 061,
08-518 356 80

Madeline Edlund (tjl)

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.
Telefon 08-598 99 085, 08-518 356 00

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionstid 8.00–16.10

Expeditionen i Göteborg

Kungsporsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Telefax 031-704 95 20

SBF med i Saco

Sveriges akademikers centralorganisation, Saco, beslöt på en extra kongress den 30 november att välja in Sjöbefälsföreningen som sitt 23:e medlemsförbund.

– Det är väldigt roligt att få hälsa sjöbefälen välkomna i Saco-familjen. De är en grupp akademiker med stor yrkesstolthet som kommer vara en tillgång, säger Sacos ordförande Göran Arrius.

SBF:s inträde i Saco träder i kraft vid årsskiftet.

– Det är med stor glädje som vi tar del av kongressens beslut. Våra medlemmar är akademiker med djup specialistkompetens, som hör hemma i en centralorganisation som värnar kunskaps-samhällets utveckling, säger SBF:s ordförande Mats Höglblom.

Pirater i Västafrika

Det behövs internationell samordning för att stoppa den ökade piratverksamheten i Västafrika. Annars kan den nå samma nivåer som tidigare utanför Somalias kust. Det framhöll brittisk-holländska befälsfacket Nautilus representant Andrew Linington på ett seminarium tidigare i höst. Just det framgångsrika bekämpandet av piraterna öster om Afrika kan fungera som förebild.

– De berörda kuststaterna i Västafrika kan inte på egen hand få kontroll över den långa kustlinjen, sa han. Glöm vackra ord om suveräna territorialvatten. Sjöfarten är internationell, och om situationen eskalerar kommer vi att se samma sak som förr utanför Somalia: vanmäktiga besättningar ser beväpnade gäng borda deras skepp, brutal behandling, tagande av gisslan och till och med dödande.

Seminarier arrangerades av det brittiska forskningsrådet för ekonomiska och sociala frågor ERSC. Det var ett i en serie om de säkerhetsutmaningar som möter den internationella sjöfarten.

Kapten Sam Wicks från brittiska marinen varnade att piratattackerna utanför Västafrika är våldsammare, med en starkare inriktning på kidnappning och begäran om lösen-sommor. Händelserna tystas ner delvis av kommersiella skäl. Trots detta har 39 incidenter konstaterats under årets första nio månader, med minst 30 kidnappade sjömän. Under de senaste två åren har inte en enda pirat i området blivit gripen och lagförd. (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.

Sjökaptenring



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

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

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

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

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

Sjöingenjörarring och sjökaptenring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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

Propellersmycke

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



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

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

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

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

70% för 0 kr.

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



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag _____

Namn _____

Avdelning _____

Gatuadress _____

Postnr _____ Ort _____ Land _____

E-post _____

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm

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

E-post accounting@sjobefal.se

Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 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.