

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR1 FEBRUARI 2015 ÅRGÅNG 4



VIKING GRACE

första LNG-drivna färjan i sin storleksklass

TONNAGESKATT FÖRESLÅS AV UTREDNING

Men kan förslaget förverkligas?

EMISSIONS FROM PARTICLES

an unregulated area in shipping

SJÖINGENJÖR

FRÅN UKRAINA BLEV CIVILINGENJÖR ENLIGT UHR



Kostnadsneutralt tonnageskattesystem?

FEBRUARI

Den 6 februari överlämnade tonnageskatteutredningen ett länge efterlängtat förslag om införande av tonnageskatt inom svensk sjöfart. Som väntat ansluter sig utredningen till branschens enhälliga önskan om att Sverige i likhet med alla betydande konkurrentländer inför ett tonnageskattesystem.

Det välkomnar vi, liksom att utredningen fastslår att ett attraktivt tonnageskattesystem leder till ökad konkurrenskraft för

finns något finansieringsförslag som är lämpligt. Alla alternativ motverkar en ökad fartygsregistrering i det svenska registret, det vill säga får rent motsatt effekt mot vad som är utredningens målsättning.

Frågan är också hur stort behovet är att finansiera ett skattebortfall, som dels är tämligen begränsat och framför allt säkerligen bara gäller under en kort initialperiod. En inflaggning till Sverige kommer rimligtvis att medföra ökade skatteintäkter på sikt. Ett tonnageskattesystem kom-

fått en närmast omöjlig uppgift (i och för sig inget nytt i svenskt utredningsväsende).

Den rapport om sjöfartsstödet effekter som lämnats av Trafikanalys, visar stödets stora betydelse för företagens lönsamhet. Samtliga segment inom sjöfarten utom storrederier får negativa vinstmarginaller utan sjöfartsstödet, färjesjöfart och management till och med kraftigt negativa. Ett minskat sjöfartsstöd skulle negativt påverka rederiernas vilja att investera och över huvud taget bedriva verksamhet i Sverige. Ett minskat stöd skulle med andra ord destruktivt eliminera alla de fördelar som ett tonnageskattesystem skulle medföra. Arbetstillfällena skulle riskera att gå förlorade inom hela sjöfartsklustret, både till sjöss och i land.

Ett tänkbart alternativ till finansiering vore en omstrukturering av farledsavgifterna. Under året kommer en översyn att göras av farledsavgiftssystemet. Där bör man ta med möjligheten till ytterligare differentieringar för kvalitetssjöfart och fartyg med bra miljöindex, till exempel frivillig ilandlämning av toalettavfall, landansluten el och alternativa bränslen.

På sikt bör en utjämning av trafikslagets infrastrukturkostnad användas för att finansiera systemet. Mycket tyder på att sjöfarten i dag betalar en större andel av sina infrastrukturkostnader än andra trafikslag, något som regeringen också tittar närmare på.

I ett senare skede bör man titta på specifika detaljer i tonnageskattesystemet. Det gäller systemets omfattning med avseende på fartygens storlekar, fartområden, exponering för internationell konkurrens och annat.

Sjöfartens parter, SBF, Seko Sjöfolk och Redareföreningen har dragit i gång en kampanj för ett nytt skattesystem för sjöfarten, "Blå skatt". Kampanjen har fått en egen hemsida, blåskatt.se

OM INFÖRANDET AV TONNAGESKATT INNEBÄR EN MINSKNING AV STATENS TOTALA SKATTEINKOMSTER, SÅ MÅSTE DETTA BORTFALL PÅ NÅGOT SÄTT KOMPENSERAS.

svensk sjöfart i enlighet med riksdagens och regeringens intentioner.

Problemet med de latent skatteskulder, vilket var en starkt bidragande orsak till att 2006 års tonnageskatteutredning aldrig förverkligades, har också fått en bättre utformning i detta förslag. Därmed borde statsmakterna emotta detta utredningsförslag mer positivt.

Emellertid finns ett allvarligt problem med förslaget. Det är inte utredarens fel, eftersom hon hade fått det tydliga uppdraget att förslaget skulle vara "offentligt-finansiellt neutralt". Med andra ord: Om införandet av tonnageskatt innebär en minskning av statens totala skatteinkomster, så måste detta bortfall på något sätt kompenseras. Utredaren har fullföljt sitt uppdrag även på den punkten men fastslår välgörande uppriktigt att det inte

mer dessutom att få en hel rad andra positiva skatteeffekter för samhällsekonomin. Det har mycket tydligt visat sig i de sjöfartsländer som infört tonnageskatt.

För att ändå fullgöra sitt uppdrag föreslår utredaren att detta begränsade och initiala intäktsbortfall för staten ska finansieras genom ett minskat sjöfartsstöd. Samtidigt understryker hon hur olämpligt förslaget är: Ett minskat sjöfartsstöd drabbar fler företag än de som föreslås bli kvalificerade att gå in i tonnageskattesystemet. De rederier som inte kan träda in i tonnageskattesystemet får finansiera systemets kostnader. Det är inte rimligt.

Det är dessutom ett högst motsägelsefullt förslag, eftersom det i direktiven till utredningen fanns en utgångspunkt att sjöfartsstödet i grunden ska vara oförändrat. Det förefaller som om utredaren har



sjöbefälen Nr 1



- 04 Från föreningsstyrelsen
Referat av FS-mötet och skattehärvä i bemanningsbolag
- 05 Lex Laval alltför långtgående
Nya regeringen kanske river upp lagen
- 06 Förste vice ordföranden har ordet
Jörgen Lorén skriver om ny teknik och användarvänlighet
- 08 Validerades till civilingenjör
Märklig bedömning av ukrainsk sjöingenjörsutbildning
- 09 Liten drönare svavelpolis
Obemannat treklosflygplan kan mäta svavelhalten
- 10 Drunknad matros m m
Referat av dödsolycka 2011 och felande befälhavare
- 12 Utsläpp som kan omhändertas
Kolväteutsläpp tas om hand i konceptfartyg
- 14 Uppmärksammas LNG-färja
Ombordreportage i pionjärfartyget *Viking Grace*
- 17 Bränsletillsatser
Tillsatser underlättar vid skifte av bränsletyp
- 18 Komplicerad brand
Uppmärksammat tillbud i Irländska sjön refereras
- 20 Sammankopplade simulatorer
Test med 12 bemannade bryggor i fyra länder
- 22 Påverkan på hälsa och miljö
Ändå är sjöfartens partikelutsläpp oreglerade
- 24 Norsk befälhavare i svenskättat fartyg
Norska Telemarkskanalen en doldis bland semesternöjen

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Ärgång 4 Utgivningsdag 10 februari 2015

Ansvarig utgivare Christer Themné
Redaktör Benkt Lundgren, 08-598 99 121, 0705-31 72 96

Layout Trydells Tryckeri AB

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Västmannagatan 4

Telefon 08-598 99 085 vx

Telefax 08-651 08 48

E-post sjobefalen@ledarna.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2015

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

Framsidesbild *Viking Grace* är det första LNG-drivna passagerarfartyget i sin storleksklass.

TS-kontrollerad upplaga 8 600 ex

MEMLEM AV 

MANUSSTOPP 2015

Nr 2 – 3/3 **Nr 3** – 7/4 **Nr 4** – 19/5 **Nr 5** – 18/8

Nr 6 – 22/9 **Nr 7** – 20/10 **Nr 8** – 24/11



24

FÖRHANDLINGS- OCH SKATTEFRÅGOR

Sjöbefälsföreningens styrelse sammanträdde den 11-12 december 2014 och behandlade bland annat följande.

- Uppdaterat brev. Sjöfartens parter har skickat ett gemensamt brev till den nya regeringen, som en uppdaterad version av ett brev som skickats till den avgående Alliansregeringen. Det nya brevet refererades i ledaren i SB nr 8/2014.
- Nej till förhandsbesked om stöd. SBF har i Delegationen för sjöfartsstöd framfört att denna borde kunna ge förhandsbesked om fartyg som inte är svensklagade men fått svaret att det "inte går".

Skattehärvan till Kammarrätten

Skatteprocessen med de uppemot 80 tidigare AMPM-anställda sjöbefäl som upptaxerats kommer troligen upp i Kammarrätten i mars. Skattemyndigheten ansåg att AMPM bara var en skenarbetsgivare och att den verkliga arbetsgivaren var utanför EU/EES. Därmed gäller ingen skattefrihet enligt IT-avtalet, och Skattemyndigheten anser dessutom att de berörda befälen medvetet gett felaktiga uppgifter i deklARATIONEN, varför de fått skattetillägg på 40 procent. Skattemyndigheten fick stöd i Förvaltningsrätten.

Förutom att stötta de medlemmar som är indragna i processen vill Sjöbefälsföreningen bestämt uppmana alla medlemmar som anställs av bemanningsbolag att noga granska sina anställningskontrakt.

Segdragen process i Finland

Den drygt åtta år gamla rättsprocessen kring Superfast Ferries, som SB skrivit om flera gånger, fortsätter. Såväl den s k mellandomen i Helsingfors tingsrätt i mars 2013 som tingsrättsdomen i maj i fjol har överklagats till hovrätten.

Mellandomen fastslog att Tallinks övertagande av Superfast Ferries 2006 inte gav dem rätt att säga upp personalen. Det senaste domslutet fastslog att Tallinks dotterbolag Baltic SF är skyldigt att ersätta 38 sjömän med sammanlagt 2,2 miljoner euro (19,9 miljoner kronor).

Fortsatt trafik Skottland-kontinenten

DFDS Seaways, den skotska regeringen och Forth Ports har enats om att fortsätta godsferjetrafiken mellan Rosyth i Skottland och belgiska Zeebrugge. Denna är idag den enda direkta färjelänken mellan Skottland och den europeiska kontinenten. Containerterminalen i Rosyth ska förbättras för att få ökad fraktkapacitet.

PETER LORIN
Källa BBC News

- Toppmöte i parternas regi. Seko Sjöfolk har väckt idén om att arrangera ett sjöfartspolitiskt toppmöte. SBF har preliminärt ställt sig positiv men anser att även Sarf bör vara med om arrangemanget.
- Stämning mot Destination Gotland. En ingående diskussion fördes om den turbulenta situationen i Destination Gotland, som tidigare refererats i SB.
- Avtalen i skärgårdstrafiken. SBF har inställningen att upphandlad skärgårdstrafik på ostkusten ska ha Waxholmsavtalet och chartertrafik ska ha Strömnaavtalet. Med tanke på det omdiskuterade avtalet i våras kan det noteras, att de tre största skärgårdsrederierna fortsätter med tarifflöner.
- 25 övertaliga i Tallink Silja. Sedan rederiet flyttat *Sea Wind* till linjen Helsingfors-Tallinn under estnisk flagg har 25 medlemmar blivit övertaliga. Estniska facket ska kräva minst finsk nivå i avtalet.
- Danskt samarbete. Genom samarbete med det danska facket Co Sea har SBF kunnat behålla ett svenskanpassat avtal med försäkringar i Sirius och Terns DIS-registrerade fartyg.
- Anslutningsöverenskommelsen med Ledarna. Styrelsen antog ett utförligt svar på Ledarnas uppsägning av anslutningsöverenskommelsen. Se separat notis på sidan 6.
- Elektroniskt kongressval. Kansliet har tittat på en metod för medlemmarna att välja kongressombud elektroniskt i stället för traditionell pappersröstning. Metoden har tillämpats av flera andra fackförbund, och ett provval ska genomföras och sedan utvärderas.
- Finansiering av intendentutbildning. Planerna på en högskolebaserad utbildning för intendenturbefäl stöter på ekonomiska problem.
- Skattehärvan i AMPM. De i flera fall upprörande exempel på AMPM-anställda som drabbats av skattesällar, medan rederiet går skadeslöst, diskuterades. Se separat notis här intill.

Medlemsmöten

I april hålls medlemsmöten följande tider och platser:

STOCKHOLM

måndagen den 13 april kl 16.00
Lokal meddelas senare.

KALMAR

tisdagen den 14 april kl 16.00
Lokal meddelas senare.

MALMÖ

onsdagen den 15 april kl 16.00
Lokal meddelas senare.

GÖTEBORG

torsdagen den 16 april kl 16.00
Lokal meddelas senare.

Föreningen bjuder på middag efter mötena, anmäl intresse till kansliet helst två veckor innan. För dagordning – se föreningens hemsida före mötet.

Lex Laval kan rivas upp

Under mer än tio års tid har Laval varit ett begrepp i svensk arbetsrätt – antingen det handlat om Arbetsdomstolens (AD) dom i Lavalmålet eller Lex Laval (Laval-lagen) – och diskuterats och kritiserats framför allt från fackligt håll där man krävt att lagen ska rivas upp.

TEXT STIG GUSTAFSSON-

Från arbetsgivarhåll hävdar man att det är omöjligt att riva upp lagen på grund av EU:s lagstiftning och att man ser lagen som en ”skyddslagstiftning”, som garanterar utstationerade arbetstagare en lägsta lön. Från fackligt håll talar man om lönedumpning med hjälp av lagen.

Nu är ett nytt kapitel på väg att skrivas om Laval. Efter riksdagsvalet och regeringsskiftet i september 2014 har den nya socialdemokratiska regeringen signalerat en översyn av Lavallagen och gett en statlig utredning i uppgift att komma med förslag till förändringar.

”Förtusbarhet och transparens”

Vilken är då bakgrunden till Lavallagen och vad innebär den? Bakgrunden är en blockad mot ett skolbygge i Vaxholm 2004 som utfördes av ett lettiskt företag och där Byggnads krävde kollektivavtal med företaget – utan framgång. Sedan tvisten via AD dragits ända upp till EU-domstolen konstaterade den 2007 i sin dom – den s k Lavaldomen – att inget hindrade att lönerna kunde fastställas i ett svenskt kollektivavtal men att det då ställdes krav på ”förtusbarhet och transparens” i avtalet. Detta krav var enligt domstolen inte uppfyllt genom Byggnads

kollektivavtal. Domstolen ansåg att stridsåtgärderna mot Laval innebar en inskränkning i friheten enligt EU-fördraget att tillhandahålla tjänster och stred därför mot EU-rätten.

Lagen gick längre än domen krävde

Redan 2008 tillsattes en utredning som skulle komma med förslag till lagändringar med anledning av domen. Utredningen föreslog bland annat att det ska krävas tydligt definierade minimilöner i branschavtal för att stridsåtgärder ska vara tillåtna. För att en stridsåtgärd som syftar till att få en utländsk arbetsgivare att teckna ett svenskt kollektivavtal ska vara lovlig måste dessutom vissa förutsättningar vara uppfyllda. Regeringen följde utredningens förslag och lade fram det lagförslag som kallas Lex Laval. Lagförslaget antogs av riksdagen under motstånd från oppositionen och trädde i kraft i april 2010.

Oppositionspartierna ansåg att lagen gick längre än vad EU-domstolen krävde och att rätten till stridsåtgärder begränsades för mycket. 2011 krävde riksdagen att lagen skulle rivas upp och att en ny utredning skulle tillsättas. Beslutet blev att en utredning tillsattes. Denna utredning arbetar alltjämt.

Lavaldomen innebär att både förhandlingsrätten och strejkrätten inskränktes i strid med framförallt FN-organet ILO:s konventioner. EU- domen har också kritiserats av ILO och dessutom av Europarådets sociala kommitté och Europadomstolen, som hävdar att Lavallagen på ett otillåtet sätt inskränker förhandlingsrätten och strejkrätten. Europadomstolen dömer i mål om brott som rör ”Europakonventionen om skydd för mänskliga rättigheter”. Konventionen skyddar bland annat den fackliga förhandlingsrätten och strejkrätten. ILO:s ställningstagande och Europadomstolens dom innebär att en ny syn börjar göra sig gällande när det gäller Lavallagen.

Mångårig process

Om riksdagen skulle välja att helt riva upp lagen kan EU-kommissionen hävda att Sverige bryter mot EU:s regler. Vad händer då? EU startar en brevväxling med regeringen, som kan ta ett par år innan alla argument är uttömda. Om Sverige sedan inte rättar sig efter EU:s krav kan kommissionen stämma Sverige för fördragsbrott – en historia som kan ta ytterligare några år. Mycket kan hända under den tiden innan det går till dom. Framför allt mot bakgrund av ILO:s och Europadomstolens hårda kritik mot Lex Laval har vi idag ett helt annat läge när det gäller att argumentera för Sveriges linje. Inte minst eftersom Europakonventionen om några år kan vara inkorporerad i EU-lagstiftningen. **S G**

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*

Information och användarvänlighet

För mycket information, kan man få det? Det beror givetvis på vem man talar med. Under mina år som fackligt engagerad har jag blivit tillsagd av olika parter att jag informerat för mycket, och andra förtäljer mig att jag informerar för lite. Men givet så önskar vi alla få information för att kunna förhålla oss till en situation eller en händelse. Jag tror de flesta som är involverade i olika skeenden och som ligger närmast informationskällan underskattar behovet av information längre ut i kedjan. Det senaste året har varit väldigt turbulent, och själv kommer jag att recapitulera vad som fungerat och vad som ej fungerat när det gäller att hantera information, vare sig det gäller allmänt hållen dylikt eller den som är av mer besvärlig karaktär beroende på legala förutsättningar.

Detta lilla inlägg i vår tidskrift handlar om information i en annan form. För cirka 25 år sedan fanns beskrivet i tidningsartiklar angående förmågan att hantera för mycket information, och detta har tidskriften TradeWinds redogjort för på ett

utmärkt sätt. Frågan aktualiserades och beskrevs, då man allt mer introducerade datorer och elektroniska informationsflöden både i maskinkontrollrummet och på bryggan. Man ansåg att det fanns en risk för att besättningar kommer att hamna i ett ständigt mentalt stressyndrom, med för mycket information men en avsaknad av enkel kommunikation. Har man då ansträngt sig för att förstå och förbättra förhållandena fram till dagens sjöfartsförhållanden? Visst, några försök görs, men vi står fortfarande och stampar på en otroligt låg nivå för att förstå och hantera denna komplexa fråga. Flera organisationer och utbildningsinstitut driver frågor, men tyvärr finns det egentligen ingen samlad kraft.

Fackliga organisationers initiativ är ofta pådrivande för att få till förändringar, att driva på utbildning och skapa extra kurser för befäl etc. Då tänker jag bland annat på Nautilus arbete med att driva på frågan kring implementering av ETO-utbildning. Vidare engagerar sig Sjöbefäls-

föreningen internationellt och nationellt i att driva på för att förbättra utbildning för sjöfarare vad gäller utrustning som ska hanteras med ny teknik, så att den enskilde har en rimlig chans att hantera utrustning man ska styra över. Samtliga befäl som arbetar till sjöss i dagens fartyg har att arbeta med mer eller mindre komplex utrustning som är menad att underlätta arbetet. Tyvärr blir resultatet alltför ofta att man bara blir förbannad och förundras över hur man kan skapa system som är så användarfientliga. För att de ombordanställda på ett bra sätt ska kunna hantera alla de olika system som ska installeras, vare sig det gäller navigationstekniska, maskintekniska eller administrativa dylika, måste adekvat utbildning ges. Då möjligtvis kan stressen minska och glädjen över utrustning som ska förenkla också uppfattas som enkel.

Vi är nu redan inne i februari månad, och jag har snart varit klubbordförande de tre första åren i en gemensam förening för befäl inom Stena Line. Även i föreningsstyrelsen centralt har jag verkat som 1e vice ordförande i snart en mandatperiod. Det har varit en mycket turbulent tid för vår förening såväl centralt som lokalt, men vi har visat att sammanläggningen mellan de tidigare två fackliga befälsförbunden har fungerat väl. Givetvis har vi haft olika kulturer och olika syn på hur verksamheten ska drivas. Även med de olikheter som varit, så har vi fungerat väl som gemensam grupp. Vi ska nu gå till klubbstyrelseval i Stena Line, och jag vill tacka medlemmarna för stödet de första tre åren i den nya Stena-klubbens regi, där utmaningarna har varit och är många, då vi fortsatt har en orolig tid med många obesvarade frågor för svensk sjöfart.

Med önskan om förlig vind

JÖRGEN
1E VICE ORDFÖRANDE

SBF och Ledarna går skilda vägar

Som vi berättade i SB nr 5/2014 sa Ledarna i somras ensidigt upp anslutningsöverenskommelsen mellan Sjöbefälsföreningen och Ledarna. Något förslag till ny överenskommelse presenterades inte. Dock ställde Ledarna upp tre krav på SBF för att föreningen skulle fortsätta att vara en förening inom Ledarna.

Särskilt ett av de tre kraven har SBF:s styrelse och kansli upplevt som omöjligt att acceptera. Kravet att SBF på samtliga områden skulle jämföras med övriga föreningar inom Ledarna skulle i realiteten innebära en nedläggning av SBF:s

kansli, något föreningen inte är intresserad av.

I de kontakter som förevarit mellan SBF och Ledarna visade det sig att de tre kraven var oåterkalleliga, och något förhandlingsutrymme fanns inte. Därmed upphör SBF att vara en förening inom Ledarna den 1 januari 2016. Ett samarbete som för Maskinbefälsförbundet/Sjöbefälsförbundets del pågått sedan 1979 upphör därmed.

I nästa nummer beskrivs utförligare vad skilsmässan innebär. Alla parter ska verka för att effekten för medlemmarnas del blir minimal.

Unregulated particles

The emissions of particles from shipping is an area that is not regulated, in spite of the influence on health and climate. New research shows that the emissions are at its peak when the ships are close to shore and that type of fuel and the percentage of sulphur in the fuel have an influence on the emissions of particles.

Maria Anderson, postgraduate at the department for Shipping and Marine Technology at Chalmers in Gothenburg, conducts research on the emissions of particles from shipping.

– If I can leave a message it is this: Emissions of particles matter, she says.

Very small particles, in nano size, go deep down in the lungs of human beings and can cause asthma and heart- and lung problems. They can also get to other organs via the blood and cause cancer.

Besides the particles can have an impact on the climate. Black particles of carbon absorb heat and make a contribution to a warmer climate, while light particles derived from sulphur in the fuel reflect heat radiation and cool down. Particles can also have an influence on cloud formation and consequently precipitation.

Marine diesel and LNG cleanest

Maria Anderson investigated exhaust from heavy oil, marine diesel and diesel environmental class (EC) 1, and EC3. She used a four-stroke marine diesel engine with turbo in a test laboratory. Besides

she has investigated exhaust on board a LNG-run vessel under way.

She found that the heavy oil causes most particles, both according to mass and number. This meant that both bigger and the dangerous smaller particles were emitted. The marine diesel oil she investigated had a somewhat higher percentage of sulphur than heavy oil and emitted more particles of nano size than EC1 and EC2.

EC1 and EC2 are used in traffic on land and in inland navigation. They have content of sulphur measured in parts per million, ppm, instead of percent as the ship fuels are measured in. They emitted the least number of particles of the liquid fuel.

The least emissions of particles had the LNG engine. The particles that were emitted from it were above all in nanometer scale.

– To diminish the emissions of particles you can change to fuel of a higher quality, or change to LNG-operation. Particles are formed in an incomplete combustion in the cylinder, particularly black particles of carbon. The sulphur forms instead volatile particles when the exhaust gases are cooled in the exhaust pipe. Then clean particles of sulphur are formed with a core of carbon and sulphur on the surface.

In LNG-operation mostly volatile particles are formed, probably coming from the lub oil.

When the engine runs at low power and a low speed, for instance when the vessel is close to shore, the particle emissions are bigger for heavy oil, marine diesel, EC1 and EC3. The reason for this is that the temperature is lower in the engine. This means that the emissions of particles are at its peak in port areas, where many people live.

No difference was noticed for LNG fuel

for the emissions of particles depending on load.

The temperature at combustion is thus of importance. An effect of this is the so called diesel dilemma. At a high temperature a lot of nitrogen oxides, NO_x, are formed and at a lower temperature a lot of particles are formed.

Difficult to use particle filter

An area that has not been investigated at all is how different techniques to reduce NO_x influence the emissions of particles.

On vehicles on shore particle filters are used to come to terms with emissions of particles.

– But I don't know if this is technically possible to use in shipping.

Since shipping uses inferior fuels as heavy oil and marine diesel the particle filter used on trucks is not functioning at sea. The reason for this is that far too many soot particles and ash are formed. Diesel EC1 and EC3 can however very well be combined with the particle filters used on land. The particle filter must yet be adapted to the size of the motor.

To regulate you need a method

Emissions of particles are not regulated so far, but discussions are going on within IMO of how to set up rules for emissions of black particles of carbon. If the number of particles and not just the mass are regulated one also covers the dangerous particles in nano size.

– But to be able to regulate you need a method to measure emissions of particles that is reliable, useful and uncomplicated.

Measuring could be done on board or from land, flight or another vessel. The latter includes that one measures in the plume of exhaust gases, and there is a project going on to develop such methods.

– The industry of vehicles has a strict regulation for emissions of particles. I see every reason that shipping investigates if this can be regulated, says Maria Anderson.

MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER GÄLLER ALLA, ALLTID

Stöd Amnesty på
PG 90 00 72-0.
Tillsammans gör vi skillnad!
www.amnesty.se

This is a translation of
the article on page 22.

Ukrainsk sjöingenjör blev "civilingenjör" "Vi kan ompröva"

Stanislav Artemyev är ukrainare och avlade 1987 sjöingenjörsexamen vid marinuniversitetet i Odessa. 1992 gick han till sjöss och har arbetat som teknisk chef under bland annat italiensk och portugisisk flagg. Men som nyinflyttad i Sverige jämfördes hans utbildning med civilingenjör.

– Vi kan göra en omprövning, säger handläggaren på Universitets- och Högskolerådet till SB, när vi frågar om orsaken. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDRÉN



Stanislav Artemyev har fått en märklig validering av sin sjöingenjörutbildning.

STOCKHOLM JANUARI 2015

En viktig detalj i den intensiva debatten om integrationen av invandrare gäller de som har akademisk utbildning. Sedan 1/1 2013 handhas bedömningen av utländska gymnasiala, yrkes- och akademiska utbildningar av Universitets- och Högskolerådet (UHR) med kontor i Stockholm och Visby.

SB har tittat på ett märkligt exempel. Det gäller Stanislav Artemyev från Ukraina. Han träffade en svensk kvinna, flyttade till Sverige 2013, och de gifte sig i fjol. Han avlade sjöingenjörsexamen vid Institutet för maritim teknik vid Ukraina Marine University i Odessa 1987. Efter några år som fartygsinspektör gick han till sjöss 1992. Han har jobbat som teknisk chef under flera EU-flaggor, men just nu är han chief på Bahamasflaggade *Voyager of Discovery*, som ägs av ett brittiskt rederi. Arbetsvillkoren är bra, men arbetstörnarna är ganska långa, tre månader.

– Det är rätt lång ombordtid, om man ska ha familj, säger han. Så visst skulle jag gärna söka jobb på ett svenskt fartyg med kortare törnar.

Stanislav har läst svenska vid SFI, men än så länge föredrar han att tala engelska. Han har lämnat in sitt examensbevis till UHR. Den 16 oktober i fjol lämnade de sitt utlåtande, där det framgår att de noterat var och när han avlagt sin examen. Det står också i utlåtandet att "utbildningen är inriktad mot maskinteknik med tyngd-

punkt på maskinsystem ombord på fartyg". Ändå står det i överskriften "Utbildningen motsvarar civilingenjörsexamen"!

SB har fått en kopia av utlåtandet, och med ganska stor nyfikenhet skickar vi den till UHR:s ansvariga handläggare. Hur kan det komma sig att en uppenbar sjöingenjörutbildning jämföras med civilingenjör?

Efter tre dagar kom svaret: "Nu har vi tittat på hans utbildning igen och det vi kan göra är en omprövning"

Det är inte första gången som "tredje statsmakten" har agerat!

EU-utbildningar gäller automatiskt

Även om UHR har huvudansvaret för bedömning av utländska examina är i praktiken dock olika fackmyndigheter medverkande i bedömningen. Det gäller till exempel Skolverket för lärarexamina och Socialstyrelsen för läkar- och sjuksköterskeexamina. När det gäller sjömän, så utfärdar Transportstyrelsen (TSS) godkännande av utländska behörigheter (endorseringar) inom EU/EES enligt flera EU-direktiv. De beaktar därvid de certifikat som utfärdas av utländska myndigheter och verifierar äktheten. Någon kontroll av den bakomliggande utbildningen görs inte, det är bestämt inom EU att medlemsländerna ska godkänna varandras certifikat, och det gäller även sjöbefälsutbildningar. TSS granskar också utländska sjömäns sjötid för att bedöma behörigheten. Det finns flera exempel på manskap från länder i Afrika, som genom tjänstgö-

ringsintyg fått behörighet att segla manskap i svenska fartyg.

Bedömningen av sjökaptens- och sjöingenjörsexamina från länder utanför EU/EES är UHR:s uppgift, endast de kan validera en utländsk utbildning och bestämma vilken svensk utbildning den motsvarar. Men i praktiken medverkar sjöfartshögskolorna med att bedöma kompetensen och vilka kompletterande utbildningar som kan behövas. Stefan Siwek, lärare på sjökaptensprogrammet i Kalmar, berättar att de därvid granskar IMO:s klassning av olika utbildningsanstalter.

– Det finns skolor som enligt IMO ligger på en hög nivå i bland annat Egypten, Syrien och Irak, berättar Stefan.

På skolorna bedömer man om det finns möjlighet att tillgodoräkna kurser i sjökaptens- eller sjöingenjörprogrammet. Teoriprov och examinerande övningar bekräftar kompetensen. Ett exempel på ett icke-EU-utbildat sjöbefäl är en sjökaptent från Montenegro. Han går sista året på sjökaptensprogrammet.

– Han har valt att studera i stället för att försöka få sin utbildning validerad. Då får han också sin utbildning uppdaterad och behöver inte gå certifierande kurser, säger Stefan. **BL**

DRÖNARE MÄTER UTSLÄPP



Sensordrönare, som kan mäta fartygens svavelinnehåll till havs, har utvecklats i Danmark. Drönaren ska fånga fartyg som inte följer de internationella gränserna för svavelutsläpp – en gräns som skärptes från årsskiftet. För närvarande görs det testflygningar med drönaren utanför Ven.

TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

DANMARK JANUARI 2015

När fartyg seglar i inre nordeuropeiska farvatten – Östersjön, Nordsjön och danska farvatten – får de bara använda sig av bränsle som innehåller 0,1 procent svavel. Före årsskiftet låg gränsen på 1,0 procent. Berörda områden kallas Seca (Sulphur Emission Control Areas).

Men hur ska man kontrollera att fartygen följer de internationella reglerna? Vem ska göra kontrollen i hamnarna? Och vilken teknik ska man använda?

Den danska softwarefirman Explicit har ett förslag till lösning på dessa problem. Firman har nämligen utvecklat en drönare som kan mäta fartygens utsläpp ute på det öppna havet. Drönaren, som är utrustad med en rad sensorer, kastas ut från land när en misstänkt miljösyndare observeras. Drönaren lägger sig 100 meter bakom fartyget och stannar där i 20 sekunder. Under den tiden görs mätningar av fartygets utsläpp.

Om det rör sig om ett transitfartyg, kan informationen kombineras med det internationella Thetis-registret, så att hamn-

myndigheterna i Seca-länderna kan utfärda en bot eller kräva att fartygets rederi använder sig av ett annat bränsle.

Började att mäta luftkvalitet

Under de senaste fyra åren har Explicit arbetat med att utveckla drönare till kemiska mätningar, bland annat luftkvalitet. Först 2013 började man arbeta inom den maritima sektorn tillsammans med den internationella energi- och miljö-tankesmedjan Force Technology. Den teknik som Explicit har sökt patent på, kombinerar positionsdata från fartygen (AIS) och väderdata med autonoma drönare, som är utrustade med gassensorer för mätning av koldioxid, svaveldioxid och kvävedioxid; allt detta är kopplat samman med en avancerad softwareplattform för hantering av data.

Det danska Miljödepartementet har gått in med drygt en miljon danska kronor i projektet, som kallas Project Sense, och tillsammans med Force Technology, Sjöfartsstyrelsen och Danmarks Rederiforening kunde man genomföra den första testflygningen av drönaren i fjol-

sommar. För närvarande genomför man nya tester med drönaren utanför Ven.

– Det svenska Trafikverket var mycket snabba med att ge oss tillstånd till att flyga med drönaren vid Ven, som är hårt utsatt för utsläpp från fartyg, säger vd Jon Knudsen i Explicit till Sjöbefälen. Vi är mycket nöjda med testerna av den prototyp vi utvecklat. Vi vill fortsätta med att göra fullskala-tester för att se hur drönarna uppför sig som övervakningsverktyg under en hel säsong.

– I dag har vi bara lov att göra flygningar, som kan följas med ögat från land. Om drönaren ska användas på längre avstånd, måste en följebåt användas. Det har med flygsäkerhet att göra. På sikt räknar vi dock med att drönaren ska kunna operera självständigt på större avstånd, säger Jon Knudsen.

Låg kostnad och EU bidrar

Den drönare som nu används vid Ven har en spännvidd på två meter och väger tre kilo. I Danmark får drönaren flyga maximalt 100 meter upp i luften; i Sverige är gränsen 125 meter. Med en 3DR Skywalker-drönare är radioförbindelsen cirka 25 km, vilket ger en lika lång aktionsradie (alltså 25 km ut och 25 km hem). Med full batteriuppladdning kan den flyga i två timmar. Drönaren har ett pris på 20 000 danska kronor.

Den danska drönaren har väckt stor uppmärksamhet bland europeiska länder.

– Vi var nyligen i Bryssel och presenterade vår drönare för EU-kommissionen, som visade stort intresse för den. EU bidrar också med medel till projektet. Alla är i dag intresserade av att begränsa miljöfarliga utsläpp. Det är ofta en kostnadskrävande process att mäta utsläpp. Men med drönaren är kostnaden låg, det handlar i stort sett bara om arbetstimmar för operatören, säger Jon Knudsen.

En rad EU-länder – Sverige, Finland, Danmark, Tyskland, Holland och Belgien – arbetar nu tillsammans för att få igång en övervakning av fartygsutsläpp med drönaren.

Vid sidan av drönare kan man också tänka sig att installera fasta mätinstrument, till exempel under Stora Bält-bron. Vid inseglingen till Göteborgs hamn finns det redan en sådan fast installation; det är Chalmers som utvecklat den. **C K**

DÅLIG ANKRINGSPLATS ORSAKADE DÖDSFALL

Under försöket att ankra om i mycket hårt väder ändrade ekipaget kurs åt babord så att styrbordssidan på backen, där ankarspelet fanns, träffades av kraftiga vågor. Det är enligt haverikommissionen främsta skälet till att en besättningsman spolades överbord och omkom. TEXT PER TURESSON

ÖSTERSJÖN NOVEMBER 2011

I slutet av november 2011 var ett bogser- ekipage, pushern *Karl-Erik* med pråmen *Oxelösund*, på resa med kalksten från Kunda i Estland till Oxelösund.

Ett lågtryck med hård sydvästlig vind tvingade ekipaget att ankra vid Dagö. När lågtrycket passerade vred vinden upp på nordväst och ankarplatsen gav inte längre lä. Men ankaret höll.

Därefter följde ett andra och djupare lågtryck på samma bana, med vindstyrkor endast något lägre än orkanerna Gudrun och Per.

Misslyckad skyddsmanöver

När vinden i detta andra lågtryck blev nordvästlig började ekipaget att dragga och man försökte ankra om. Först ett försök, med överstyrman och en matros på pråmens back. Det misslyckades. Sedan ett försök till, då de båda fick ta sig fram på backen genom en väderskyddad tunnel.

Ankarspelet med reglagen fanns på styrbordssidan. Ekipaget kördes fram för maskin åt styrbord för att få sjön på babords bog och på så sätt kunna skydda besättningsmännen när de hivade ankaret. Men manövern misslyckades. I stället ändrades kursen kraftigt åt babord så att de båda utsattes direkt för så kraftiga vågor att matrosen spolades överbord.

När han senare bärgades av estnisk sjö- räddning var han död.

Enligt Statens Haverikommission (SHK) var denna oönskade kursändring den direkta olycksorsaken. "Kursändringen berodde sannolikt på att bogserfartyget med maskinkraft och roder inte lyckades hålla emot ekipagets vridning i samband med hivningen av ankaret."

SHK pekar också på tre bakomliggande faktorer.

- Ankringsplatsen skyddade inte från vind och vågor från nordväst.
- Ankringsutrustningen var inte anpassad för att hålla ekipaget i hårt väder. Därför började det dragga.
- Befälhavaren saknade beslutsstöd från rederiet i form av gränsvärden för väder och vind. Det kan ha bidragit till att han väntade med att söka skydd och sedan ankrade där han gjorde.

Enligt SHK var det inte fel att lämna Kunda men däremot att följa den ursprungliga ruttplaneringen, ända tills det inte gick längre, i stället för att modifiera den efter hand som man fick nya väderprognoser. Därför brast det i valet av ankringsplats.

SHK ger två rekommendationer till Transportstyrelsen:

- Tillsammans med Sjöfartens arbetsmiljönämnd informera om vikten av att kontinuerligt bedöma risker vid däckarbete i hårt väder och hur man minskar dem.
- Informera sjöfartsnäring och sjöfartshögskolor om vikten av noggrann reseplanering samt att beakta ankringsutrustningens designkriterier när man väljer ankarplatser.

Rapporten finns på nätet:
www.havkom.se **PT**

Befälhavare fick fängelse

Den berusade kaptenen äventyrade sjösäkerheten i ett trångt farvatten. Därför döms han till tre månaders fängelse.

TEXT PER TURESSON

GÖTEBORG SEPTEMBER 2014

Brittiskflaggade *Scot Trader* på 4 500 dwt hade lastat virke för Rochester i England. På resan dit ska man den 28 september bunkra i Göteborg.

Scot Trader framförs av sin estniske befälhavare från öppen sjö och in till ankarplatsen.

Det går illa på flera sätt. Han anmäler inte ankomsten till VTS, svarar inte på upprepade anrop från flera håll och gör

en babordsgir tvärs över farleden så att ett mötande fartyg tvingas hålla undan för att undvika en närsituation.

Till sist lyckas dock *Scot Trader* ankra och bunkertankern *Dana* förtöjer långsides. *Danas* styrman går ombord och finner bryggan öde, utan ankarvakt.

Grovt brott trots eftersupning

När befälhavaren hämtats i sin hytt visar han tydliga tecken på kraftig berusning. Då kontaktar styrmannen Kustbevakning-

en, som kommer ut och tar iland befälhavaren sedan han blåst positivt.

Sedan följer en månads häktning fram till rättegång. Nu har domen fallit.

Tingsrätten konstaterar, att kaptenen vid färden genom skärgården haft 1,9 promille alkohol i blodet, alltså nästan dubbelt så mycket som krävs för att sjöfylleri automatiskt ska räknas som grovt. Då har

man ändå räknat bort den eftersupning kaptenen påstår sig ha hunnit med efter ankringen.

Men det handlar, enligt tingsrätten, inte bara om alkoholkonsumtionen i sig. Genom att inte anmäla sig vid rapporteringspunkten, att inte svara på flera anrop samt att tvinga det mötande fartyget till en undanmanöver ut ur farleden har han

utgjort en påtaglig fara för sjösäkerheten. Fartyget "framfördes på ett okontrollerat sätt".

Att befälhavaren nekar till anklagelserna tar tingsrätten ingen hänsyn till. Han döms till tre månaders fängelse för grovt sjöfylleri. Domen har vunnit laga kraft. **P T**

Ljög om oljeutsläpp

Inte bara ett, utan två oljespill. Det mörkade befälhavaren. Därför drabbades Bohuslän av stora oljeskador. Den slutsatsen drar utredarna av en kollision utanför Jyllands västkust. TEXT PER TURESSON

SKAGERACK SEPTEMBER 2011

Den 10 september 2011 kolliderade maltesiska bulkern *Golden Trader* med belgiska fiskefartyget *Vidar* väster om Thyborön. *Golden Trader* hade lastat i St Petersburg för indisk hamn och höll en sydvästlig kurs medan *Vidar* höll en ostlig.

Olyckan har utretts av den maltesiska haverikommissionen, på grund av *Golden Traders* flagg, och den svenska, eftersom oljan drabbade vår kust. I strid mot ett EU-direktiv saknade däremot Belgien då en fungerande kommission. Därför har *Vidars* roll inte utretts ordentligt.

I en preliminär rapport ett år efter olyckan pekades *Golden Trader* ut som felande, eftersom man inte som väjningspliktigt fartyg gjort något alls för att undvika kollisionen. Detta berättade Sjöbefälen om i nummer 7/2012.

Nu har den slutliga haverirapporten kommit. Den fördjupar sig i frågan hur den nästan osannolika oljekatastrofen kunde inträffa.

Högsvavlig olja olaglig i Östersjön

Golden Trader hade bunkrat i St Petersburg; lågsvavlig olja i en babordstank och högsvavlig i en styrbordstank. Men någon oljedagbok hade man inte alls fört sedan före bunkringen. Därför har haveriutredarna inte kunnat få ordentligt svar på hur mycket högsvavlig olja som fanns i styrbordstanken – och därmed inte heller

på hur mycket som gick ut i havet. I stället har de försökt beräkna mängden så här:

Vidars stäv gjorde ett 3 kvadratmeter stort hål i *Golden Traders* styrbordstank. Under kanske bara en minut forsade minst 400 ton ut och bildade ett tjockt, koncentrerat oljebälte.

Efter kollisionen gick *Golden Trader* runt i en babordsgir och stannade knappt en distansminut sydost om olycksplatsen.

Ett mindre spill togs om hand

Slagsidan åt babord stoppade tillfälligt oljespillet. Men när man kompenserade den med att fylla barlastvatten i en styrbordstank, parat med rullning, fick man ett andra, mer eller mindre kontinuerligt, oljespill efter det första stora spillet.

Det var detta mindre, synliga spill som med framgång togs omhand.

Men under tiden hade det stora och väl samlade spillet sjunkit ner en meter under ytan. Och den klumpen kände oljebekämparna inte alls till.

Den svenske utredningsledaren Jörgen Zachau jämför med en ubåt i undervattensläge.

– Inte heller den är lätt att upptäcka, säger han.

Och någon hjälp fick man inte av *Golden Trader* – snarare tvärtom.

Försvårade saneringen

Först uppgav befälhavaren att ingen olja, eller väldigt lite, spillts. Kort efter höjde

han budet till ett ton. I en senare redogörelse anger han 201,5 ton och att 15 ton högsvavlig olja använts efter kollisionen. Detta trots att det är olagligt att använda sådan olja i Östersjön och Nordsjön.

Dessutom saknas redovisning av minst 60 ton högsvavlig olja.

Om befälhavarens uppgifter skulle stämma, så hade *Golden Trader* olagligt gått med den högsvavliga oljan ända från St Petersburg. Men det tror haveriutredarna inte alls på.

Men varför erkänna ett uppenbart brott?

– En gissning är, att han ljuger medvetet och föringar mängden olja för att minska kraven på ersättning för saneringen, säger Jörgen Zachau.

– Och varför skulle han köpa lågsvavlig olja om inte för att använda den just i Östersjön och Nordsjön, den enda del av resan där det krävs?

Just detta bluffande ledde enligt utredarna till de stora oljeskadorna på Tjörn och Orust.

”Om *Golden Trader* hade angett en mer exakt volym av bunkeroljan som spillts ut i sjön efter kollisionen och direkt informerat myndigheterna om detta efter kollisionen hade man kunnat göra exakta driftsberäkningar. Då hade man kunnat hitta den drivande oljan och i viss utsträckning samlat in den innan den nådde den svenska kusten.”

Saneringen av våra stränder kostade totalt 174 miljoner kronor. En del får svenska skattebetalare stå för, eftersom dansk sjödomstol begränsat rederiets och försäkringsbolagets skadeståndsansvar till 140 miljoner kronor.

Haverirapporten finns på nätet:

www.havkom.se/virtupload/reports/Slutrapport_18_2012_1.pdf **P T**

Kolväten kan tas om hand

Ett problem som inte uppmärksammats är kolväteutsläpp under sjötransport av råolja. Utsläppen bidrar starkt till växthuseffekten. DNV GL har tagit fram ett konceptfartyg där kolvätena tas om hand och kommer till användning. *TEXT AGNETA OLOFSSON*

NORGE DECEMBER 2014

Göran Värmbys har ett förflutet som kampanjledare vid Greenpeace och som miljöchef i Göteborgs Stad. Numera är han konsult i hållbar affärsutveckling, och han har reagerat över att problemet med utsläpp av kolväten vid transport av råolja inte diskuteras.

– Det rör sig om enormt stora utsläpp. Hur kan vi 2014 inte ha detta på bordet? säger han.

Exakt hur stora utsläppen är vet ingen, men uppskattningar som gjorts landar på fem miljoner ton årligen. Det är nästan lika mycket som de samlade kolväteutsläppen från hela Europas landbaserade verksamheter.

Det är flyktiga kolväten som avgår: metan, etan, propan, butan, pentan med flera. De årliga utsläppen motsvarar 12 till 15 miljoner ton koldioxidkvalenter. Det betyder att deras bidrag till växthuseffekten är lika stort som 12 till 15 miljoner ton koldioxid.

Dessutom bidrar många av kolvätena till bildning av marknära ozon, vilket är skadligt för människors luftrör och lungor samt för växtligheten.

Utsläppen beror på att råoljetankarna måste ventileras under gång för att trycket i tankarna inte ska bli för stort när kol-

vätena avdunstar på grund av hög temperatur och sjögång. Även vid lastning trycks flyktiga kolväten i luften i tankarna ut genom ventilerna.

Har inte byggts i verkligheten

DNV GL i Norge har utformat ett konceptfartyg där kolväteångorna tas om hand och kommer till nytta. Förutom att det är ett miljöproblem innebär avgången en förlust av delar av lasten.

Det är en VLCC, Very Large Crude Carrier, en råoljetanker om 291 300 dödvikts-ton som drivs med LNG i stället för med tjockolja, som är det vanliga.

LNG:n förvaras nedkyld till -140°C i tankar på däck. När bränslet ska användas måste det värmas till 45°C . Det är här de flyktiga kolvätena kommer in. De förs från råoljetankarna till en kondensator, där kylan från LNG:n får kondensera kolvätena till vätskefas. De förs sedan till särskilda tankar. Det metan som ingår i kolvätena kan inte kondenseras utan förs tillbaka till råoljetanken.

De flytande kolvätena används sedan för att producera ånga för att driva lastpumparna. Om det finns ett överskott av flytande kolväten kan dessa föras tillbaka till lasttankarna.

Konceptfartyget skapades 2010 och har andra finesser, som att det är barlast-

vattenfritt bland annat på grund av skrovkonstruktionen. Men det har hittills inte byggts i verkligheten. Kanske är det det faktum att det drivs med LNG som gör att det inte förverkligats. Marknaden för LNG har ännu inte kommit igång.

Utsläpp av kolväten är reglerade i IMO:s Marpol Annex VI, men i regleringarna finns inga krav på utsläppsnivåer eller tekniska åtgärder när det gäller råoljetransporter. I de två länder, Sydkorea och Nederländerna, där det i vissa hamnar finns regleringar om utsläpp av kolväten vid lastning och lossning, ska besökande råoljetanker ha system som tar hand om flyktiga kolväten när råoljan lastas och lossas.

I Norge är man långt framme när det gäller den här frågan. Norge har i möten i IMO:s miljöskyddskommitté, MEPC, 2013 tagit upp frågan och efterfrågat skarpare reglering från IMO på området.

Frågan hänsköts till MEPC:s möte i oktober 2014, och det konstaterades då att Norge inte lämnat något konkret förslag. Därför beslöt kommittén att bjuda in organisationer och länder att göra inlagor med konkreta idéer om hur man kan reglera kolväteutsläppen och mäta den effekt detta har.

Svenska Transportstyrelsen, som sköter kontakterna med IMO, kommer att bedöma de förslag som kommer in till MEPC:s nästa möte i maj 2015.

Göran Värmbys anser att frågan måste upp på högsta nivå för att något ska hända. Han har tagit upp problemet med miljöminister Åsa Romson och hoppas att hon ska ta kontakt med EU-kommissionen i frågan. **A O**

DNV GL:s konceptfartyg där kolvätena tas tillvara. De vita däckshusen hyser LNG-tankarna. Illustration DNV GL.



Kolväten, VOC, Volatile Organic Compounds, tas upp från råoljetanken och kyls vid LNG-förångningen. Kolvätena förs till egna tankar och kommer till användning i pannan. Illustration DNV GL.





Sjöfartens Dag MARITIME DAY

Exhibition, seminars and networking

Thursday 21 May 2015

Alandica kultur & kongress, Mariehamn

For updated information and registration

www.sjofart.ax

WELCOME!



www.sjofart.ax



STÖRSTA LNG-FÄRJAN

Att köra energisnålt och samtidigt hålla den snäva tidtabell som Östersjöns dygnskrussare har att följa är en ekvation som inte alltid går ihop. Men det senaste tillskottet inom segmentet, *Viking Grace*, har med bland annat elektroniska beslutsstödsystem och LNG-drift kommit en bra bit på väg. Under våren tas nästa steg med ytterligare återvinning av spillvärme från maskin. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

ÅLANDS HAV/SKÄRGÅRDHAVET JANUARI 2015

Påfallande tyst och nästan helt utan vibrationer glider *Viking Grace* fram genom Stockholms skärgård. Svallet är begränsat för att minimera inverkan på omkringliggande öar och strandlinjer som den här vintermorgonen är snudd på snöfria efter nattens töväder. Den mjuka gången beror på ett hydrodynamiskt skrov, specialdesignade och fasta propellrar samt en vågdämpande akterskepps-konstruktion.

– Som du ser på den här bilden drar vi inte upp mycket sjö alls, säger befälhavare Henrik Grönvik och pekar på en skärm ovanför bryggventilerna som visar rörliga kamerabilder från aktern. Vi går i känsliga vatten, både här och i den finska skärgården, och vill göra vad vi kan för att minska vår påverkan på miljön.

Viking Grace fick stor uppmärksamhet när hon sattes i trafik för ganska precis

två år sedan. Med ekonomiskt stöd av finska staten har hon utrustats med den senaste miljötekniken och fått flera utmärkelser. Störst intresse har LNG-driften väckt. *Grace* är det första passagerarfartyg i sin storleksklass i världen som drivs med flytande naturgas, och hon bunkras via Sirius LNG-bunkerfartyg *Seagas*. Henrik Fröberg är teknisk chef ombord.

– Gasdriften fungerar mycket bra, säger han. Maskineriet är anpassat för att kunna köras på både LNG och marin diesel, men gas är det som används.

Kontrollrummet på däck ett är bemanat dygnet runt för ständig bevakning. På en bred skärm ovanför kontrollpanelen visas rörliga bilder från de cirka 200 övervakningskameror som finns installerade på fartyget. Här syns också det digitala brandlarmsystem, som visar samtliga avdelningar och utrymmen ombord.

– Om det larmar kommer det utrymmet automatiskt upp på skärmen. Systemet är

väldigt enkelt och lätt att använda, säger Henrik Fröberg.

Ingen slumpmässig placering

Maskinavdelningen är uppdelad på två sidor om en servicekorridor. Korridoren kom till för att underlätta logistiken av fartygstvätt och taxfreevaror. På ena sidan ligger kontrollrum och kontor, på den andra maskinrum och elcentral. En uppdelad maskinavdelning är inte optimalt, säger Henrik Fröberg men tycker att det är en marginell uppoffring med tanke på hur mycket det underlättar för kollegorna på hotellavdelningen.

Han trycker fram en bild över maskinrummet på en av skärmarna och pekar ut fartygets fyra gaselektriska motorer. De ger energi till både framdrivning och elförbrukning ombord.

– Det ser kanske ut som att motorerna bara blivit utsläppta lite hur som helst, men det finns en tanke med det. Om två av dem skulle slås ut ska de andra två kunna fortsätta att fungera tills fartyget återvänt till hamn enligt konceptet safe return to port, säger han.

Att fartyget drivs med gas istället för olja märks tydligt i det rymliga, ljusa maskinrummet. Det är rent, svaltt och har färre komponenter än ett traditionellt maskinrum. Marko Suomalainen är andre fartygsingenjör. Idag är det han som sköter övervakningen i kontrollrummet.

– De stora turbinerna kräver mycket fläktpacitet, vilket gör att det kan blåsa



Vid lunchtid är det trångt i inloppet till Mariehamn. Då ska både Viking Lines och Tallink Siljas fartyg in till kaj för passagerarbyte.



FAKTA Viking Grace

Byggår	2013
Längd	218 m
Bredd	31,8 m
Passagerare	2 800
Marschfart	22 knop
Kraft	30 400 kW

Noggrann planering krävs för att hålla färjans tigha tidtabell. På bilden befälhavare Henrik Grönvik.

ganska kallt i maskinrummet, framför allt vintertid. Men vi pratade om det härom dagen, och det finns ingen här som vill ha tjockoljan tillbaka, säger han.

Förbättrar arbetsmiljön

Marko Suomalainen säger att det finns flera fördelar med *Grace* jämfört med andra färjor. Dels uppskattar han den nya tekniken. Dels är miljön och luften betydligt bättre.

– Vi slipper oljedimma, och det är alltid rent och snyggt. Och så märks det att det inte är en massa sot och partiklar i bränslet. Förr var man alltid svart i näsan när man snöt sig, men inte nu längre.

Sex morgnar i veckan kommer bunkerbåten *Seagas* till Stadsgårdskajen och lägger sig på utsidan av *Grace* för att pumpa över flytande naturgas. Bunkertankarna på *Grace* är placerade längst akterut på däck. För att gasen ska hållas flytande är den nerkyld till runt -162° C.

– LNG-tankarna är vakuumisolerade, och vi har räknat ut att om vi fyller dem med hundragradigt kaffe skulle det hålla 70 grader ett år senare, säger Henrik Fröberg leende. Men innan vi tar in bränslet i fartyget värms det upp till 20 plusgrader och övergår i gasform.

Mångkunnigt beslutsstödsystem

För att ytterligare minska energiförbrukningen har fartyget ett beslutsstödsystem kallat Emma. Emma är kopplat till elcentralen och samlar in värden från samtliga förbrukare ombord, från hyttbelysning och stekbord till pumpar och propellrar. På skärmar på bryggan och i maskin visas aktuella värden i form av stora ringar. En helt fylld ring betyder att energiförbrukningen inom just det området är optimerad medan en lägre fyllnadsgrad indikerar mindre effektivitet. Pilar visar om man är på väg i rätt eller fel riktning. Varje förändring som görs av trim, fart, fläktar,

maskineri och så vidare ger omgående utslag på skärmen. Strax innan Sjöbefälen kom ombord drabbades Emma av en driftsstörning och fick lämnas in för service. Men överstyrman Roger Funk säger att de i vanliga fall använder systemet hela tiden och att det omedelbara kvittot på vidtagna åtgärder har inneburit vissa överraskningar, trots mångårig erfarenhet.

– Det som förvånat mest är hur stor påverkan fartygets trim har på bunkerförbrukningen. Nog visste man att det spelar roll men inte hur mycket, säger han.

Henrik Grönvik håller med.

– Ja, vi prövar oss fram med en mängd olika varianter. Nu har vi precis gjort en ny förändring som vi ska utvärdera.

Emma ger detaljerade uppgifter, både i realtid och historiskt. Genom att knappa sig bakåt i systemet kan man se hur stor energiförbrukningen varit under en viss sträcka och vilka enheter ombord som dragit mest.

– Förr kunde vi bara se att det hade gått åt en viss mängd bränsle under en viss tid. Nu får vi också fram hur mycket av det som gått till hotell respektive framdriften



Från kontrollrummet i maskin följer tekniske chefen Henrik Fröberg och 2e fartygsingenjör Marko Suomalainen det som händer ombord via rörliga kamerabilder och elektronisk data.



Beslutsstödsystemet Emma har utvecklats av ABB. Det är kopplat till elcentralen ombord och visar fartygets energiförbrukning i realtid.



Överstyman Roger Funk sköter fartkontrollen och stämmer av mot energiförbrukningen.



Förste kallskänka Tuula Drude säger att systemet för energikontroll i byssan gör att det går åt mindre ström.

och när i tiden det skett, säger Henrik Grönvik.

Men det finns också påverkande faktorer som inte går att råda över.

– Vind och vågmotstånd är nog det som påverkar mest, säger Roger Funk. Sen har vi ju isen på vintern, men eftersom det inte varit särskilt mycket is sedan vi började gå vet vi ännu inte hur mycket det inverkar.

– Vädret kan vi förstås inte göra något åt, men vi kan till viss del anpassa körningen efter det, fortsätter han. Farten kan justeras och vi har även möjlighet att gå lite längre norrut än vi annars gör.

Att efterleva de höga miljöambitioner som ställs på fartyget kräver noggrannhet och mycket planering. *Viking Grace* trafikerar sträckan Stockholm–Åbo sju dagar i veckan. En rundresa, inklusive lastning, lossning och bunkring, får inte överstiga ett dygn. Man måste också tima *Viking Lines Amorella* i Mariehamn. *Amorella* gör samma resa som *Grace* fast i motsatt riktning. Varje dag möts fartygen på Åland för att byta kryssningsgäster, en service till de passagerare som bara vill vara borta över dagen. I strävan efter att få tidtabellen att gå ihop är varje minut viktig, och Henrik Grönvik berättar att man till och med fått rödlysena vid Londonviadukten i Stockholm anpassade efter turlistan för att undvika trafikstockning på kajen. Att hålla den snäva tidtabellen och samtidigt köra energisnålt är en stor utmaning, och det går inte alltid att ligga på de 18,3 knop som genom den samlade datan i Emma är den mest energioptimala farten.

– Behöver vi köra ikapp tid försöker vi göra det där det är djupare och mer gynnsamt att köra fort och sedan gå långsammare där det är grundare. Men vi har också hastighetsbegränsningar långa sträckor och kan inte köra in mer än maximalt en halvtimme per resa.

Ger ingen automatisk effekt

Med Emma ökar förutsättningarna för energisnålt drift, men för att systemet ska ge effekt krävs att befälen ombord aktivt arbetar för att optimera värdena. När systemet installerades fanns ingen data inlagd, och den informationsbank som nu finns har byggts upp efter hand.

– Jag måste säga att alla har varit helt fantastiska i sitt engagemang för att få det här att fungera på bästa sätt, och vi jobbar hela tiden med att förbättra oss, säger Henrik Grönvik. Tekniken är bra, men det är besättningen som skapat den praktiska användningen, och idag har de en unik kunskap om hur det här fungerar.

Byssan, en av de stora elslukarna ombord, är utrustad med ett eget system för energikontroll, Galley Energy Management

Inverkan av LNG-drift på avgasemissioner

- **Kväve och partiklar** 85 procent lägre jämfört med tjockoljedrift
- **Växthusgaser** Reduktion med 15 procent jämfört med tjockoljedrift
- **Svavel** Nästan noll.

Källa Viking Line

System (GEM). Tuula Drude är förste kallskänka och brukar vikariera som köksmästare. Vi tar hissen ner till däck två, där köksmästaren har sitt kontor. På skottet innanför dörren sitter kontrollpanelen för GEM, varifrån samtliga elektriska enheter i de tre köken ombord styrs.

– Härifrån kan man ställa in tider för när det ska gå fram el till ugnar, stekbord, fritöser, diskmaskiner och så vidare, berättar Tuula Drude. Den första kocken börjar klockan fem och innan dess går det ingen ström till ugnarna. Att bara låta det gå fram el när köket är bemannat är både en säkerhetsfråga och spar energi.

Förbrukningen från de enskilda enheterna i byssan syns sedan i köksmästarens dator. Enligt uppgifter från rederiet beräknas systemet spara cirka 20 procent jämfört med konventionell utrustning. GEM är delvis sammankopplat med Emma som visar den totala energigtången i byssan. Även det tredje energisparsystemet, Onboard-napa, är anslutet till Emma. Napa är ursprungligen utvecklat för att stödja effektiv lasthantering och snabb beräkning av fartygets stabilitet. *Grace* har dessutom utrustats med Napas programvara för elektronisk loggbok med tillhörande reserapporteringsverktyg som statistikför den dagliga energiförbrukningen.

– Det fungerar mycket bra, säger Roger Funk och vrider sig en aning i stolen bakom radarskärmen.

Lätt att lokalisera larm

Med ett par knapptryck får han fram brandkartan på en annan skärm. Den utgör en del av det branddetekterings-system som täcker samtliga utrymmen ombord.

– Förr när det gick ett larm var man tvungen att resa på sig och gå bort till brandlarmstavlan för att se varifrån det kom. Sedan fick man stå där och vänta medan någon i besättningen checkade upp larmet. Nu kan man kontrollera alltihop härifrån utan att behöva lämna övervakning av radar och navigation, säger han.

Under våren tas nästa steg för att ytterligare öka energieffektiviseringen på *Grace*. Det handlar om installation av ett system för värmeåtervinning, där spillvärme från maskineriet omvandlas till elektricitet. Redan idag sker det i viss omfattning, men med den nya tekniken beräknas runt 700 000 kilowattimmar produceras årligen vilket motsvarar cirka 200 kubikmeter bunker. **L S**

ALTERNATIVA TILLSATSER

Bränsletillsatser möjliggör för fartyg att segla vidare efter skifte från tjockolja till ett lågsvavligt alternativ.

ÖVERSÄTTNING BENKT LUNDGREN

SCHWEIZ JUNI 2014

När utsläppsnivåerna inom kontrollområdena (Eca) blivit än striktare efter 1 januari 2015, ställs sjöfarten inför en rad nya utmaningar. Det gäller inte minst den inverkan Eca kommer att ha på driftkostnaderna, men även frågan om rätt bränslestrategi för att minimera de ofrånkomliga driftstörningarna när man seglar in i eller ut ur Eca. Reglerna medför operationella konsekvenser, särskilt i samband med skiftet från tjockolja till lågsvavelsprodukter. Då uppstår risk för bränsleinstabilitet, vilket kan ge haverier och höga försäkringskostnader eller snabba försämringar av bränslekväliteten.

Det känsliga handhavandet och skiftet av bränslen kommer att kräva särskild uppmärksamhet av det tekniska befälet när de nya reglerna börjar gälla. Det gäller särskilt som allvarliga driftproblem kan uppstå, enligt Olivier d'Olne, vd för bränsletillsatsföretaget Aderco Europe.

– Vi hör talas om utmaningarna från maskinbesättningarna, säger han. Det gäller särskilt den vanskliga uppgiften att skifta från tjockolja till marin gasolja med extra låg svavelhalt (ULSMGO).

– Bränsletyperna måste hanteras på olika sätt, där tjockolja ofta medför ansamling av sludge, asfalt, vanadin och andra kemikalier, medan ULSMGO kan ha otillräcklig smörjförmåga. Det är allvarliga problem, med tanke på hur dessa faktorer kan försämma effekten på både huvudmaskin och hjälpkärror, för att inte tala om den extra arbetsbörda som läggs på maskinbefälen.

– För att svårigheterna med bränsleskiftet ska handhas korrekt, krävs rätt vägledning och utbildning av besättningen.

Problem vid skifte

Utmaningen genom nya regler kan påverka bränslekvälighet och effektivitet även i framtiden.

– Bränslekväliteten har förändrats signifikant under de senaste decennierna, genom en modernare och grundligare raffineringprocess. Vi ser ofta användning av mer aromatiska kolväten, inblandning av onödiga kemikalier, silikon och aluminium för att reducera svavelhalten, förklarar d'Olne.

Problem uppstår för att bränslena har väldigt olika egenskaper, och exempelvis tjockolja måste hettas upp till 130–140°C för att användas, medan marin gasolja kan användas i rumstemperatur.

Skiftesproceduren kommer att bli mycket problematisk, och det har redan rapporterats många fall av blackout ombord.

– Det behövs bestämda procedurer för att undvika detta, säger han och tillägger att användning av lågsvavlig olja i längden innebär en risk för bränsleinsprutningssystemen.

– Den kombinerade effekten av bristande smörjförmåga och värmeväxlingsförmåga kan påverka livslängden hos dessa system.

Förbränning ändrar upplevelsen

Det går att förbättra smörjningsegenskaperna genom användning av tillsatser med marin gasolja.

Det är viktigt att granska bränslekväliteten. Bunkrade bränslen kan hålla sig inom standardkraven, och en analys visar ofta att produkten håller begärd specifikation. Men förbränningen av oljan kan resultera i en helt annan upplevelse än den förväntade. Besättningen kan tvingas betrakta dramatiska konsekvenser av effekten på både huvudmaskin och hjälpkärrorna före, under och efter förbränningen.

– Ett exempel kan vara att mer kol, mer kemikalier och högre innehåll av fettsyror från biodiesel kan ha blandats in utöver ISO:s parametrar. Det betyder att bränslet inte alltid lämpar sig för ditt maskineri, även om det håller sig inom bränsleanalysens gränsvärden. Allt detta kan bli extremt dyrt för redaren, betonar han.

Stabilitetsproblemet viktigt

Ytterligare tid och resurser kommer att krävas för att möta problemen med bränsleinstabilitet, vilket lämnar ännu mindre tid för underhåll.

– Förebyggande arbete måste vara att föredra vid hantering av tjockolja- och ULSMGO-problem. I längden slipper redarierna många onödiga utgifter, tillägger d'Olne.

Förbättrad drift

Effektiv bränslebehandling är nyckeln till att hantera bunkern och försäkra sig om en smidig bränsledrift. Det kan också minimera påverkan på maskin och kringutrustning genom att förlänga tiden mellan överhalingarna. Sådant som oplanerat underhåll, snabbleverans av reservdelar, inkallande av serviceingenjör och förkortade underhållsintervall kan undvikas, plus att bolagets koldioxidavtryck minskas. Aderco har utvecklat tillsatser för bränslehantering i mer än 35 år, och genom analyser och uppföljningsprocesser uppnått ökad prestanda och lägre kostnader.

Tillsatsen Aderco L1050 är gjord för att behålla den höga smörjförmågan hos gasoljan, och även för att minimera risken för att bränsleinsprutningen ska skära eller ge ökat slitage på rörliga delar. Aderco 2055G är anpassad till problem förknippade med tjockolja. Den senare beskrivs av d'Olne som en miljövänlig och renande tillsats för att homogenera bränslet och förbättra förbränningen. Det i sin tur minskar sludgemängden och håller förrådskarna renare. Tillsatsen innehåller ingen metall.

En annan tillsats, B2200, har utvecklats för att motverka mikrobiologiska föroreningar där vatten förekommer i destillatbränslen, och man undersöker även lösningar för LNG-marknaden.

– Det sista branschen behöver är ökade kostnader och större svängningar. När det gäller bränslehantering, finns det en möjlighet för branschen att rida ut de hårda tiderna, vidhåller d'Olne.

Originalartikeln var införd i
Marine Engineers Review juni 2014.

Svårsläckt brand i Irländska sjön

ÖVERSÄTTNING BENKT LUNDGREN

FALMOUTH, UK FEBRUARI 2010

På eftermiddagen den 2 februari 2010 gjorde besättningen på ro-ro-passagerarfartyget *Oscar Wilde* sjöklart, efter att ha slutfört den årliga dockningen i Falmouth. Problem med att avlägsna rost och avlagringar från bildäckets sprinklersystem hade försenat avgången. Maskinerna ställdes slutligen i stand-by 18:15, och färjan avgick en kvart senare mot Rosslare, Irland. När hon avgick från kaj, skiftade vakthavande maskinbefäl huvudmaskinens och hjälpkärrans bränslesystem från marin gasolja till tjockolja. En rad av bränsletryckslarm följde, och tekniske chefen (TCH) instruerade vakthavande att skifta tillbaka hjälpkärrans bränsle till marin gasolja.

Klockan 19:00 signalerade befälhavaren (BFH) "full fart framåt". Kort efteråt skiftade TCH åter hjälpkärrans system till tjockolja och kontrollerade systemets tryck, temperatur och viskositet. 19:12 ljud tredje och fjärde hjälpkärrans larm för lågt bränsletryck, och en stand-by booster-pump kopplades in. Cirka en minut senare aktiverades en flamdetektor vid hjälpkärran och indikerade alarm på brandpanelerna i kontrollrummet och på bryggan.

Nästan samtidigt kom larm på Hifog-systemets fjärrutlösningsspanel i kontrollrummet. Bryggan informerades att det kunde finnas ett problem med treans hjälpkärre, och TCH och vakthavande fartygsingenjör (VFI) gick till hjälpmaskinrummet för att kontrollera. De gick in via förrummet på däck två. Halvvägs nedför lejdaren till maskinutrymmena, såg de båda maskinbefälen flammor slå ut från bränslemodulen nära treans hjälpkärre. Utrymmet rökfylldes snabbt, och de måste återvända till kontrollrummet.

Under tiden öppnades vt-dörr nummer 2 mellan huvud- och hjälpmaskinrummen av externa städare, som såg tjock svart

rök. De stängde dörren och kontaktade förste fartygsingenjören (1FI), som inspekterade huvudmaskin ovanifrån. Han sprang till dörren, öppnade den försiktigt, såg röken och stängde den igen. Han uppmanade städarna att lämna maskinrummet, varpå han tog fram en brandslang och en skumanslutning.

19:15 meddelade TCH bryggan att det brann i hjälpmaskinrummet och att det fanns risk för en blackout. Fartyget befann sig cirka 1,5 nautisk mil öster om Englands sydvästra udde i sydlig kurs med 15 knop. BFH sänkte farten och beordrade brandgrupperna till sina stationer.

Hifog aktiverat

TCH startade brandpumpen och stoppade maskinutrymmenas ventilationsfläktar. Eftersom han var osäker på statusen hos hifogsystemet, försökte han manuellt aktivera den sektion som täckte styrbords sida av hjälpmaskinrummet, genom att använda fjärrutlösningsspanelen i kontrollrummet. Därefter beordrade han VFI att stoppa huvud- och hjälpmaskinerna.

1FI och andre fartygsingenjören (2FI) gick till maskinrummet och aktiverade manuellt den hifogsektion som täckte babords sida av hjälpmaskinrummet med hjälp av fjärregelet vid vt-dörr nummer 2. Därefter gick de till sina larmstationer. Den ene, vars station var vid kontrollrummet, såg att vatten droppade från avgasrörscasingen, en indikation på att hifog var i gång där.

Klockan 19:16 startade BFH general alarm, beordrade däcksbefälet att förbereda ankring och vred om rodet till babord. Ungefär en halv minut senare kom en blackout, och nödgeneratoren gick i gång. Chieften aktiverade kontrollrummets fjärrstopp till bränslepumparna och stängde brandspjällen. Eltillförseln till hjälpmaskinrummet stoppades av vakthavande elektroingenjör. (ELI)

När 1FI kom till kontrollrummet, såg han att tryckknappen för hifog till casingen lyste, men inte de till babords och styrbords sektioner av hjälpmaskinrummet. Han tryckte genast på knapparna för att aktivera systemen.

Vända mot land

På bryggan förutsatte överstyrman att hans roll i orderhierarkin var att samordna kommunikationen mellan de mobila stationerna och bryggan. Han hade kontinuerlig kontakt med landorganisationens DP och tekniske inspektör. Bryggteamet nödstoppade hyttavdelningens fläktar, stängde branddörrarna och ställde in vt-dörrarnas kontrollsystem på nödläge, för att förvissa sig om att alla vt-dörrar i maskinutrymmena stängdes. Ventilations-spjällen på bildäck lämnades öppna.

19:18 beordrade ÖST safety officer (SSO) att bege sig till nedre lastrummets aktra del på styrbords sida. En minut senare meddelade denne att 1FI hade försökt få i gång varmskumsystemet men att det inte fungerade. ÖST sa då att SSO skulle rigga slangarna och göra sig beredd att bekämpa branden från vt-dörr nummer 3. Han skickade maskin- och däckbrandgrupperna till det nedre lastrummet. 19:21 rapporterades klart för ankring.

Ungefär vid samma tidpunkt informerade TCH ÖST att branden eventuellt var släckt. ÖST sa åt SSO att öppna vt-dörr 3 och kontrollera hjälpmaskinrummet. När denne gjorde så, såg han rök men inga lågor, och röken gick inte upp till nedre lastrummet. Kort därefter sammanstrålade SSO med maskin- och däckbrandgrupperna och tog befälet över situationen.

På order av ÖST överlämnade 1FI befälet av maskinbrandgruppen till SSO och gick till färskvattenförrådet på däck 2 för att kontrollera statusen på hifogsystemet. Han bekräftade att det verkade fungera

och gick för att undersöka de utrymmen som låg närmast hjälpmaskinrummet.

Ankaret släpptes 19:24. Kort därefter skickade ÖST en brandgrupp att undersöka och kyla skottet mellan huvud- och hjälpmaskinrummen på däck 1. 2FI, som ledde gruppen, missförstod ordern och tog gruppen till verkstadsområdet och undersökte skottet till aktra huvudmaskinrummet på däck ovanför.

Värmekänning

19:27 rapporterade TCH värmekänning från däck utanför kontrollrummet. Två minuter senare rapporterade 1FI samma sak från främre huvudmaskinrummets skott intill vt-dörr 2. ÖST tolkade den senare rapporten som att värmekänning avlästs i brandkontrollstationen. Det orsakade viss förvirring på bryggan, eftersom kontrollstationen låg två däck ovanför hjälpmaskinrummet.

19:30 var kontrollrummet och angränsande utrymmen rökfyllda. Kontrollrummet utrymdes; VFI gick till nedre lastrummet, medan TCH, 2FI och ELI gick till brandkontrollstationen, där de aktiverade bränslets snabbstängningsventiler. På uppmaning av ÖST öppnade TCH bildäckets sprinklerventiler i zon 3 och 4. På eget initiativ beslöt 1FI att gå till varmskumrummet på däck 4, där han försökte aktivera det fasta skumsläcksystemet. Samtidigt hade SSO sett lågor i hjälpmaskinrummet och uppdragit åt en brandgrupp med skyddsmasker att bekämpa branden från vt-dörr 3 med både vatten och skum.

19:32 tappades vattentrycket i huvudbrandlinan. SSO drog tillbaka brandstyrkan och stängde vt-dörr 3. Bildäckets sprinklerventiler stängdes, och TCH, 1FI och 2FI, ELI och VFI begav sig till nödbrandpumpen i bogpropellerrummet.

Brandpump

Nödbrandpumpen gick inte i gång. 1FI öppnade startanordningen och ersatte en säkring som gått med en ny, hämtad från intilliggande läns-pumps startanordning. När han försökte starta om brandpumpen gick även den säkringen. ELI klättrade upp på ett skyddsräcke invid startanordningen och tryckte in sin skruvmejsel i startkontrollkontaktorn. Pumpen gick i gång och vattentrycket stabiliserades, medan TCH gick till varmskumrummet, och 1FI kontrollerade hifogsystemet. 2FI och ELI stannade kvar i bogpropellerrummet.

Medan brandpumpen var ur funktion, såg SSO till att extra rullor med skumkon-

centrat levererades till det nedre lastrummet och att hans brandgrupps luftbehållare byttes ut. När brandpumpen gått i gång och vattentrycket stabiliserats, öppnades åter vt-dörr 3 och en brandgrupp började åter bekämpa branden från det nedre lastrummet.

19:43 försökte TCH aktivera varmskumsystemet. Han konstaterade att det gick i gång och att skum trängde in i utrymmet. SSO kunde dock inte se något skum i hjälpmaskinrummet.

I bogpropellerrummet fortsatte ELI att hålla i brandpumpens kontakter, som genererade gnistor och rök. 1FI sa till ÖST att pumpen kanske bara skulle fungera i fem minuter till. Ytterligare en elingenjör skickades till platsen med nödreparationsutrustning för att bistå sin kollega.

19:49 närmade sig en brandgrupp branden från vt-dörr 3. Cirka tre minuter senare rapporterade 1FI att hifogbehållarna var tomma och beordrades av ÖST att återvända till nedre lastrummet.

19:58 försvann kraften i nödbrandpumpen, och en elingenjör vid larmtavlan konstaterade att pumpens överbelastningsskydd hade utlöst. Han återställde det genast. Pumpen startade om, och vattentrycket stabiliserades. I detta ögonblick bad BFH Kustbevakningen att göra en brandbogserare redo och bad om hjälp från specialutbildad brandpersonal från Maritime Incident Response Group (Mirg). Han beordrade också att babords livbåtar skulle frisas till utgångsdäcket.

Branden släckt

20:04 rapporterade TCH att skummet var slut i varmskumsystemet. SSO rapporterade att branden verkade släckt, men det fanns tecken på att den förflyttat sig till huvuddäcksnivån och spridits till maskincasingen. Ungefär en minut senare aktiverades rökdetektorer i flera passagerarhytter i zon 2 på däck 8. En brandgrupp undersökte saken och fann rök men ingen eld i hytterna.

20:15 tipsades ÖST av SSO att branden kunde ha spridits till kontrollrummet och intilliggande utrymmen på däck 2 ovanför brandhården. TCH gick till kontrollrummet via trapphuset för att undersöka. Fyra minuter senare rapporterade han att det inte fanns något tecken på brand. 20:24 rapporterade även SSO att inga tecken fanns på brand i hjälpmaskinrummet.

Eftersom branden verkade ha upphört, öppnades branddörrarna för att röken från hyttavdelningen på däck 8 skulle

vädras ut. Röken i hjälpmaskinrummet började tunnas ut, men ÖST beslöt att inte öppna brandspjällen i maskinrummet på grund av risken att branden skulle flamma upp igen.

Sjöräddningens fartyg *Anglian Princess* kom till platsen 20:31.

Spridning och återantändning

TCH tog två man utrustade med skyddsmasker från det nedre lastrummet och sa åt dem att söka igenom alla kontrollrum och uppehållsutrymmen ovanför hjälpmaskinrummet på däck 2. Omkring 20:37 upptäckte de en brand i korridoren utanför babords aktra dörr. TCH inrättade en kontrollpunkt på däck 3 intill lejdardörrer och riggade slangar. Personal med skyddsmasker från en brandgrupp sändes att hjälpa till.

20:48 sågs gnistor från avgascasingen i hjälpmaskinrummet. En minut senare flammade en brand upp cirka fem meter från vt-dörr 3 och föranledde ett omedelbart ingripande från en brandgrupp. Branden utanför kontrollrummet bekämpades också.

20:52 stoppade brandpumpen igen. Den kunde snart startas om, men opålitligheten gjorde att bryggteamet övervägde att beställa en portabel brandpump från *Anglian Princess*. BFH rådgjorde, med fartygets DP i Dublin. 21:00 var bränderna i hjälpmaskinrummet och utanför kontrollrummet släckta.

Mirg anländer

21:32 hissades sex man i en rekognoseeringsgrupp från Mirg ombord på *Oscar Wilde* från en helikopter. Den återvände till land för att hämta utrustning och ytterligare brandmän. Mirg-teamet samlade sin utrustning på däck och inledde en första översyn av incidenten.

Röken i hjälpmaskinrummet och kontrollrummet hade börjat tunnas ut, men ÖST beordrade att ingen skulle gå in i området utan skyddsmask och sa åt TCH att ta med sig en andningsapparat när han undersökte brandkällorna. 21:38 rapporterade TCH "alla bränder har slocknat", och BFH beordrade bryggteamet att återsamlas och diskutera igenom alla detaljer innan någon ny åtgärd vidtogs. Han underströk att ingen skulle gå in i hjälpmaskinrummet utan skyddsmask, innan Mirg-teamet hade undersökt utrymmet och bekräftat att ingen risk förelåg att elden skulle flamma upp.

Fortsättning på sidan 21 ►

Hänsyn till annan trafik – även simulerad

Med stöd av fem sammankopplade simulatorcenter, med totalt 12 bemannade bryggor i fyra länder i Europa, provades tekniken inför det första testet av Sea Traffic Management (STM) strax innan jul. En mängd data samlades in som underlag för en virtuell trafikbild och som jämförelse-material inför den första körningen med STM som beslutsstöd senare i vår.

TEXT CLAES HINDENFELT / METRA REPORTAGE

GÖTEBORG M M DECEMBER 2014

Chalmers Lindholmen och Sjöfartsverket i Göteborg samt Centro Jovellanos i Gijon, Fraunhofer Center i Hamburg och Aboa Mare i Åbo bidrog med simulatorer och aktiva sjöbefäl samt studenter som bemannade bryggorna.

Själva körningen skedde vid Hatter Barn vid norra inloppet till Stora Bält, en del av Rutt T med trafiksepareringssystem och en djupvattenränna i ett område känt för många grundstötningar. Av 47 grundstötningar i danska vatten mellan 1997 och 2005 skedde 19 vid Hatter Barn.

Maximal realism

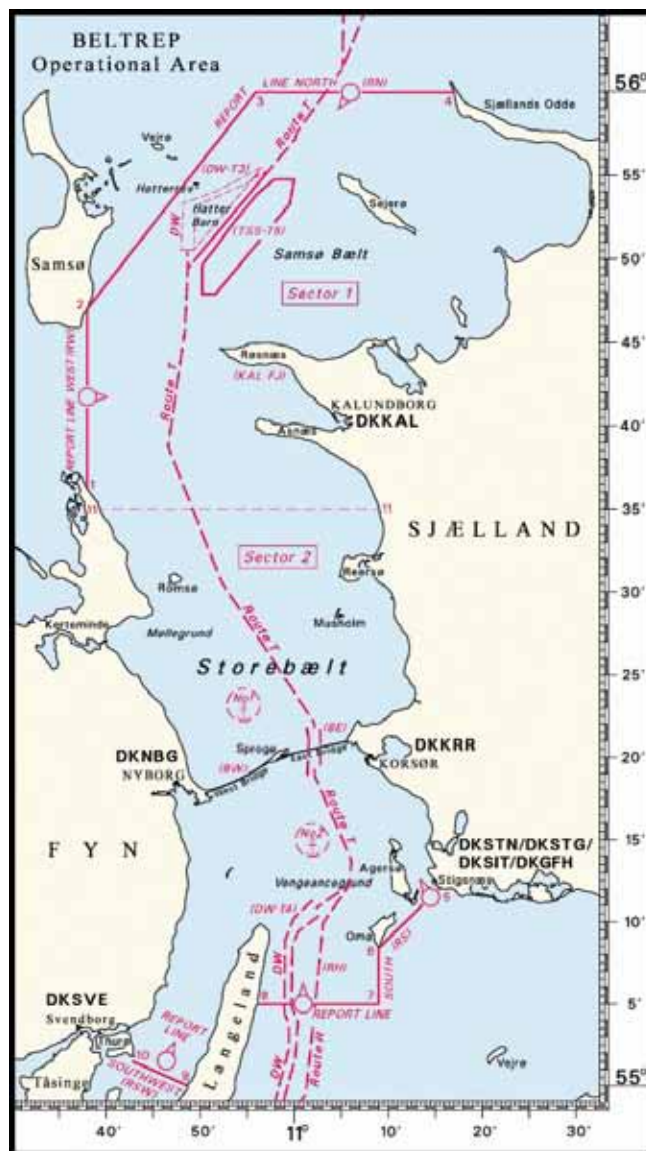
Det var första gången någonsin tekniken att sammankoppla simulatorer, oavsett tillverkare, för att möjliggöra storskaliga simuleringar prövades, och målet var att återskapa ”en dag på jobbet” med stöd av AIS-information och personal från VTS i Göteborg som varit på besök hos kollegorna i Stora Bält. De agerade och ropade bland annat upp bryggorna och frågade om deras avsikt när det såg lurigt ut. Befälens enda instruktion var att köra fartyget från A till B enligt en given passageplan, och övningen blev nog så realistisk eftersom den inte var instruktörsledd. Flera befäl bekräftade att övningen var mycket realistisk och att man skärpte sig extra för ”man vill ju inte ställa till det för de andra”.

”Man tar ju hänsyn till att de andra bryggorna är bemannade”, är en annan kommentar.

– Vi har spelat in video från bryggorna, loggat all radiotrafik mellan fartygen och VTS och sparat trafikutvecklingen som i en AIS-dator, säger Per Setterberg, aktivitetsledare på Sjöfartsverket.

– Ett antal mått, som vi tror kan få utslag när vi kör i vecka 16 och vecka 26, är redan verifierade. Det är bland annat radiotrafiken och passageavstånd vid möten och omkörningar.

Deltagarna har också fyllt i formulär efter körningen, vilket de



Stora Bälts norra in- och utlopp är tungt trafikerat med en ofta intensiv radiokommunikation för att lösa situationer vid omkörningar och möten. © Geodatastyrelsen

även får göra efter körningen i vecka 16 och 26 med beslutsstöd för att se skillnader i just radiotrafik och avstånd, men också i deras egna upplevelser.

Reto Weber, tekniklektor på Chalmers Lindholmen, håller ofta i studenternas simulatorkörningar på sjöbefälsutbildningen och noterade en kraftigt ökad realism med bemannade bryggor.

Fortsättning från sidan 19 ►

22:02 kom Mirg-teamets chef till bryggan och fick information om omständigheterna kring branden. Han förklarade att hans brandmän skulle komma med nästa helikopter, och hans högsta prioritet var att göra en grundlig utvärdering av situationen och fastslå brandgränserna. När Mirg-teamet kom till det nedre lastrummet, var åtskilliga ur besättningen och landorganisationens tekniske chef redan inne i hjälpmaskinrummet utan skyddsmask. Utrymmet innehöll tunn rök, och teamet bedömde att även de kunde gå in utan mask för att leda en termisk utredning. Cirka 15 minuter senare kom det andra Mirg-teamet ombord.

Omkring 22:50 öppnades maskinutrymmenas brandspjäll för att underlätta utventilering. 22:57 fastslog Mirg-teamets chef att bränderna hade slocknat och föreslog att maskinbefälen skulle återvända till hjälpmaskinrummet för att kartlägga skadorna. Besättningen lämnade nödstationerna, och en brandvakt kvarhölls över natten i maskinutrymmena.

På grund av förödelsen av branden gick det inte att återställa eltillförseln helt i fartyget. Därför kunde inte ankaret tas upp. 05:55 följande morgon kapades babords ankarkätting för att fartyget skulle kunna bogseras tillbaka till Falmouth.

Originalartikeln var införd i Marine Engineers Review mars 2014.

– Normalt skapar vi en trafiksituation med problem som studenterna ska lösa och som de vet kommer, samtidigt vet de ju att det aldrig blir riktigt farligt. Nu blev körningen mycket mer komplex med den stora skillnaden att ingen vet vad som kommer att hända. Utfallet är helt beroende på hur befälen på bryggorna tolkar situationen och agerar utifrån sina intentioner, och instruktören kan inte påverka körningen.

Ny test i april

Vid den första testen med proaktiv ruttplanering och beslutsstöd, som genomförs vecka 16, kan de se mötande och upphinnande fartygs planerade rutter, och ett mål är att se hur det påverkar trafiken och trafikflödena och även belastningen ombord.

– Vi vill också se om man kan påverka eller styra trafikbilden, till exempel genom att optimera flöden genom passager. Genom att alla kan se varandras rutter, vilket även VTS ska kunna, öppnar för säkrare trafik, då det blir enklare att se respektive fartygs intentioner. Man kan även tänka sig att VTS får datorstöd om effekterna av lagda rutter samt planerade farter för att kunna lägga förslag till enskilda fartyg om att till exempel sakta ner för att undvika trängsel i trånga passager, säger Reto Weber.

Flödesstyrning i farleder kan utvecklas att gälla även från hamn till hamn, där olika faktorer kan spela in som att godset inte är klart, att det inte finns kajplats eller att hamnarbetare strejkar.

Både Sjöfartsverket och Chalmers Lindholmen strävar efter att få aktiva sjöbefäl som kör i dessa områden att medverka vid testkörningen i vecka 16 och 26. De som deltar är då med och skapar framtidens sjöfart och får köra simulator i ett nytt unikt koncept genom att samtliga bryggor är bemannade.

Intresserade kan höra av sig till Reto Weber på Chalmers Lindholmen eller till Fredrik Karlsson på Sjöfartsverket i Göteborg. **CH**



Sjömanskyrkan Stockholm

Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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



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



Styrsöbolaget är ett rederi som bedriver passagerar- och frakttrafik i Göteborgs södra skärgård och hamn.

Till sommarsäsongen 2015 söker vi vikarierande befälhavare.

BEFÄLHAVARE

- ♦ Fartygsbefälsbehörighet lägst klass VI
- ♦ CCM-behörighet
- ♦ Radiocertifikat lägst SRC
- ♦ Sjukvårdsutbildning: Första hjälpen med HLR

För mer information och hur du söker tjänsten, se vår hemsida www.styrsobolaget.se under *Arbeta hos oss/ Lediga jobb*.

Urvalet sker löpande och vi vill gärna ha din ansökan så snart som möjligt, dock senast den 4 mars.



STYRSÖBOLAGET

De oreglerade partiklarna

Sjöfartens utsläpp av partiklar är ett område som inte är reglerat, trots att det påverkar hälsa och klimat. Ny forskning visar att utsläppen är som störst när fartygen är nära land och att bränsletyp och svavelhalt i bränslet inverkar på partikelutsläppen.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG JANUARI 2015

Maria Anderson, doktorand vid Institutionen för sjöfart och marin teknik vid Chalmers, forskar på sjöfartens utsläpp av partiklar.

– Om jag kan ge ett budskap är det detta: Partikelutsläpp spelar roll, säger hon.

Riktigt små partiklar, i nanostorlek, tar sig långt ner i lungorna hos människor och kan orsaka astma och hjärt-lungproblem. De kan också ta sig till andra organ via blodet och orsaka cancer.

Dessutom påverkar partiklar klimatet. Svarta kolpartiklar absorberar värme och bidrar till ett varmare klimat medan ljusa partiklar som härrör från svavel i bränslet reflekterar värmestrålning och kyler ner. Partiklar kan också påverka molnbildning och därmed nederbörd.

Marindiesel och LNG renast

Maria Anderson undersökte avgaserna från tjockolja, marindiesel och diesel miljöklass ett, MK1, och miljöklass tre, MK3. Hon använde då en fyrtakts marin dieselmotor med turbo i ett testlaboratorium. Dessutom har hon undersökt avgaserna ombord på ett LNG-drivet fartyg under gång.

Hon fann att tjockoljan gav upphov till mest partiklar, både massa och antal. Det betydde att både större och de farliga mindre partiklarna släpptes ut. Den marina dieseloljan hon undersökte hade lite högre svavelhalt än tjockoljan och släppte ut fler nanometerstora partiklar än MK1 och MK3.

MK1 och MK3 används i trafik på land och i inlandssjöfart. De har svavelhalter som mäts i ppm, parts per million, i stället för i procent som fartygsbränslena, och släppte ut minst antal partiklar av de flytande bränslena.

Allra minst partikelutsläpp hade LNG-motorn. De partiklar som släpptes ut från

den var framför allt i nanometerskala.

– För att minska partikelutsläppet kan man byta bränsle till en högre kvalitet, eller gå över till LNG-drift.

Partiklar bildas vid ofullständig förbränning i cylindern, särskilt svarta kolpartiklar. Svavel bildar i stället flyktiga partiklar när avgaserna kyls ner i avgasröret. Då bildas rena svavelpartiklar och partiklar med en kärna av kol och svavel på ytan.

Vid LNG-drift bildas mest flyktiga partiklar, troligen härrörande från smörjoljan.

Vid drift med låg last på motorn och låg hastighet, som när fartyget är nära land, var partikelutsläppet större för tjockolja, marindiesel, MK1 och MK3. Detta beror på att temperaturen då är lägre i motorn. Det betyder att partikelutsläppet är som störst i hamnområden där många människor bor.

För LNG-bränslet märktes ingen skillnad i partikelutsläpp beroende på last.

Temperaturen vid förbränning spelar alltså en roll. Det leder till det så kallade dieseldilemmat. Vid hög temperatur bildas mycket kväveoxider, NOx, och vid lägre temperaturer bildas mycket partiklar.

Ett område som inte undersökts alls är

hur olika tekniker för att reducera NOx påverkar utsläppet av partiklar.

Svårt använda partikelfilter

På fordon i land används partikelfilter för att komma till rätta med partikelutsläpp.

– Men jag vet inte om detta är tekniskt möjligt att använda inom sjöfarten.

Eftersom sjöfarten använder sämre bränslen som tjockolja och marindiesel fungerar inte de partikelfilter som används på lastbilar till sjöss. Det beror på att det bildas alltför mycket sotpartiklar och aska. Diesel MK1 och MK3 går dock utmärkt att kombinera med de partikelfilter som används på land. Partikelfiltret behöver dock anpassas till motorns storlek.

Utsläpp av partiklar är inte reglerade ännu, men det pågår diskussioner inom IMO om att sätta upp regler för utsläpp av svarta kolpartiklar. Om antalet partiklar och inte bara massan regleras, så täcker man in även de farliga partiklarna i nanostorlek.

– Men för att kunna reglera behöver man en bra metod för att mäta partikelutsläpp som är tillförlitlig, användbar och okomplicerad.

Mätning skulle kunna ske ombord eller från land, flyg eller annat fartyg. Det senare innebär att man mäter i avgasplymen, och det pågår projekt med att utveckla sådana metoder.

– Fordonsindustrin har en hård reglering av partikelutsläpp. Jag ser all anledning för sjöfarten att undersöka om det här går att reglera, säger Maria Anderson.

A O



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Hedrande omnämning till Wallenius Marine

I fjol uppmärksammades Wallenius Marine med ett hedersomnämning vid Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsceremoni. Utmärkelsen utdelades med anledning av det stora antal förbättringsförslag som rederiets ombordanställda bidragit med.

– Att få en sådan uppmuntran är förstås jätteroligt. Då känns det som att det vi gör för ökad säkerhet och bättre arbetsmiljö bär frukt, säger Peter Jodin, säkerhetschef vid Wallenius Marine.

År från år utmärker sig Wallenius Marine vid Sjömanshusstiftelsens belöningsdagar genom att deras ombordanställda skickar in ett stort antal förslag. Bakom innovationerna står naturligtvis de ombord, men i Sjömanshusstiftelsens hedersomnämning konstateras att också landorganisationen är delaktig genom att bidra till ett innovativt klimat.

– Vi jobbar ständigt med att utveckla säkerheten och arbetsmiljön och påminner personalen om hur viktigt det är att vara mån om sig själv och sina kollegor. Vi har också en intern förslagskommitté dit alla våra anställda kan skicka in förslag till förbättringar, säger Peter Jodin.

Förra året belönade Sjömanshusstiftelsen fyra förslag från anställda i Wallenius. Det handlade om plattformar för embarkering av livbåtar, verktyg för splitsning av vajrar, plastspeglar för kontroll av rökdykarutrustning och demonterbara kroker för livbåtar. Att ha engagerade besättningar betyder mycket för hela rederiet, menar Peter Jodin.

*”Vi är själva ansvariga för
den egna och våra
kollegors säkerhet”*

– Vi inne på kontoret kan och vet inte allt om hur det är på fartygen. De som jobbar där ute är de verkliga experterna och ser var det finns förbättringspotential.



Foto: Linda Sundgren

För oss betyder det mycket att våra besättningar är så engagerade, säger Peter Jodin.

Peter Jodin konstaterar att säkerhets- och arbetsmiljöarbete är något man aldrig kan bli klar med. Det är en ständigt pågående process som hela tiden behöver lyftas fram.

– Vi gör det genom nyhetsbrev, intranet, besättningskonferenser och när vi besöker fartygen. För ett par år sedan skickade vi ut en dekal att sätta på speglarna ombord. På den stod det: *This is the person who's responsible for your safety today.* Och så är det. Vi är själva ansvariga för den egna och våra kollegors säkerhet.



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2016

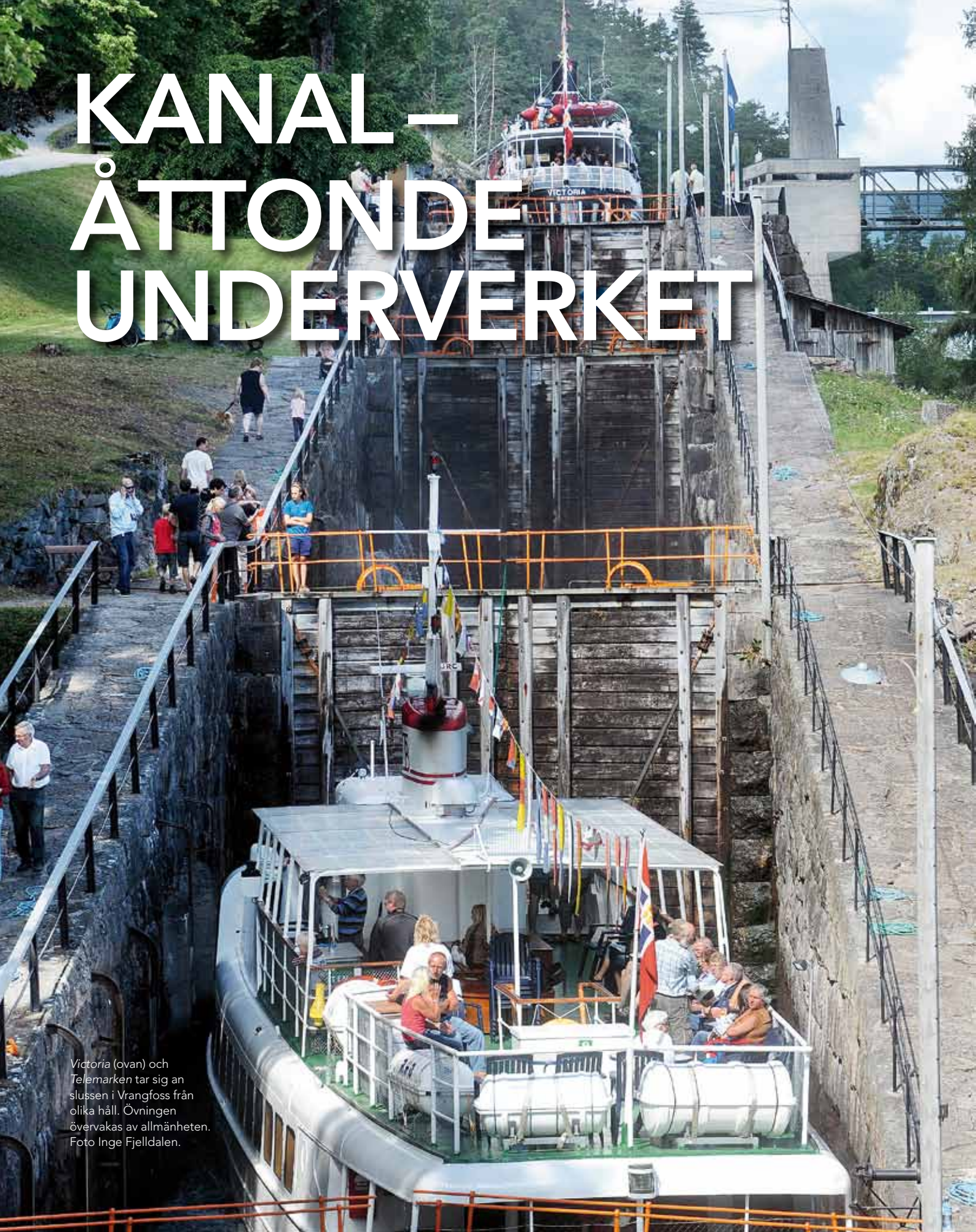
Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det.

Förslaget skall vara oss tillhanda senast 30 oktober.

Läs mer om vår belöningsverksamhet på www.sjomanshus.se.

KANAL- ÅTTONDE UNDERVERKET

Victoria (ovan) och
Telemarken tar sig an
slussen i Vrangfoss från
olika håll. Övningen
övervakas av allmänheten.
Foto Inge Fjellidalen.



Helge Överbö är stolt befälhavare på svenskättade *M/S Henrik Ibsen*, som tillsammans med ytterligare två fartyg stävar fram på världens åttonde underverk med turister från när och fjärran. Vi talar om Telemarkskanalen i södra Norge – en doldis när det gäller semesternöjen i världsklass. Här kryssas det dock både privat och tjänstmannamässigt hela sommaren och framförallt: Här slussas det så det hisnar.

TEXT ARNE SPÅNGBERG FOTO TELEMARKSKANALEN.NO

TELEMARK, NORGE OKTOBER 2014

Vi undrar förstas hur det är att vara kapten på ett underverk och får veta att det känns "fantastiskt".

– Telemarkskanalen är ju ingenjörskonst på hög nivå och det är jättekul att turister än i dag uppskattar och använder denna flotta sjöväg. Att vi har tillgång till ett fartyg från slutet av 1800-talet skapar dessutom perfekta förutsättningar för en upplevelse utöver det vanliga. Det gör också till exempel slussen i Vrangfoss med sina fem kamrar och fallhöjd på 23 meter.

Första båten vid 12 års ålder

Helge Överbö, 45, växte upp i Skien, som är kanalens östligaste stad. Här föddes för övrigt också författaren Henrik Ibsen upp. Helge intresserade sig tidigt för båtar och sjöfart och köpte redan som tolvåring en fin träsnipa med inombordsmotor. Också elektricitet var tidigt ett stort intresse för

honom. Så ingen blev förvånad, när han senare utbildade sig till fartygselektriker. Han jobbade en tid vid norska kustbevakningen och började därefter arbeta som fartygselektriker i egen regi, och det var i den vevan han hamnade på *M/S Henrik Ibsen* och blev vad man i Norge kallar "dekksoffisersertifikat klasse 5". Vi undrar förstas också hur en vanlig skeppardag kan se ut på denna ändå skapligt okända världsattraktion:

– Dagen inleds med olika förberedelser en timme före avgång. Det handlar ju sedan först och främst om att på ett tryggt sätt navigera fartyget på både fritt vatten och i slussarna. Turen vi kör, den mellan Skien och Dalen, tar sedan 10 timmar. Väl framme är det dags att göra klart för nästa dags seglats. Och så där håller det på. Vi jobbar normalt 14 dagar och är sedan lediga lika länge. Lönen är individuell och baserad på kompetens och erfarenhet. Ombord jobbar jag, maskinisten, lättmatrosen, kocken och serveringspersonalen.



Året var 1905 och Vrangfoss sluss var relativt nybyggd.

I matsalen läser vi på om de tre passagerarfartygen på kanalen; *M/S Henrik Ibsen*, *M/S Telemarken* och *M/S Victoria*. *S/S Henrik Ibsen* byggdes på Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg 1907. Hon fick namnet *S/S Styrso* och gick sedan i trafik på Västkusten. Ångpannan blev hon av med 1952. År 1993 kom hon till Telemarkskanalen och registrerades på Skien Dalen Skipsselskap AS. År 2009 köptes hon av Thor Morten Halvorsen för en krona och fick heta *Henrik Ibsen* när hon året därpå återgick i kanalfart.

Även *M/S Telemarken* har svenskt påbrå. Hon gick av stapeln 1951 i Västerвик och fick heta *M/S Freja* och senare även *M/S Kärsön*. Hon trafikerade i huvudsak Stockholms skärgård till 1988, då hon hamnade i Telemarkskanalen. Hon går i dag mellan Akkerhaugen och

De tre kanalbåtarna möts vid Lunde sluss. Från vänster *Henrik Ibsen*, *Victoria*, *Telemarken*. Foto Tore Rell.



Lunde och ägs av Telemarksbåtene AS och Norsjö Hotell.

Många kungligheter

M/S Victoria, alias Kanaldrottningen, byggdes 1882 på anrika Akers i Oslo och trafikerar sedan dess kanalen. Dieselmaskin fick hon 1953. Fartyget har döpts efter svenska drottningen Victoria som var V-Gurras officiella häft. Hon ägs av Skien Dalen Skipsselskap. På tal om kungligheter kan det i sammanhanget nämnas att unionskungen Oscar II med sonen prins Eugen reste på kanalen under salutering 1893. Det gjorde senare också tyska Kaiser Wilhelm, kungen av Siam, Leopold II av Belgien och givetvis de norska kungarna.

Telemarken känner många till tack vare

filmen "Hjältarna från Telemarken", som handlar om motståndsmännen som under kriget satte stopp för tyskarnas framställning av hårt vatten, vilket var avsett för bombindustrin.

Senkommen infrastruktursatsning

Rent allmänt kan sägas att landsdelen länge och väl var en av Norges fattigaste och mest svårtillgängliga. Utflyttningen var stor under 1800-talet, framför allt till Amerika. Det var i synnerhet bristen på infrastruktur som satte käppar i hjulen för invånarna. Det fick till slut de bestämmande att bedöma möjligheterna till att bygga en kanal, som skulle kunna förbinda havet med fjällen i inlandet. Den skulle även användas till både person-

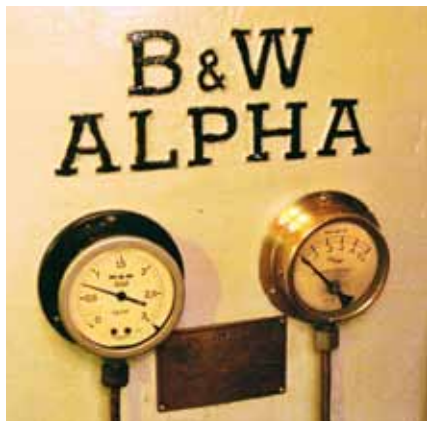
post- och godstransporter. Det dröjde ett halvt sekel innan kanalbygget kom igång. Den består i dag av sträckorna Skien-Notodden och Skien-Dalen. Sträckan mellan Skien och Notodden invigdes 1861 och den 105 kilometer långa etappen mellan Skien och Dalen längst in i dalgången vid Hardangervidda 1892. Den omtalade kanalen kallades då på kontinenten rent allmänt världens åttonde underverk.

Telemarsskanalen erhöll 1994 den ärofyllda Europa Nostra medaljen för bland annat bevarandet av arkitektoniskt kulturarv. Det gäller framförallt omsorgen om kanalens slussar och slusskamrar, vilka tillsammans skapar en sammanlagd höjdskillnad på otroliga 72 meter. **A S**



Kapten Överbö tycker att kanalbåtsjobbet och familjen är en perfekt kombination.

Den ursprungligen danska B&W Alpha maskinen "bara går och går" enligt rederiet.



Victoria flaggar för kanalturerna. Här ses hon vid kajen utanför terminalen i Skien.

MLC avslöjar missförhållanden

Sedan MLC2006 trädde i kraft har ITF:s inspektörer konstaterat brister i ombordanställdas rättigheter i uppemot vart tredje kontrollerat fartyg. Det framgår av en rapport som lämnades till ITF:s Fair Practices-kommitté i december 2014.

Problemen fanns på alla upptänkliga plan: obetalda löner, sjukvård, mat- och boendestandard, godtyckliga avsked och trakasserier av olika slag. Hälften av de fartyg som fick anmärkningar hade minst tre olika slags brister. För tre flaggstater hittades brister hos majoriteten av de inspekterade fartygen: St Vincent, Ryssland och Turkiet (71 respektive 61 och 61 procent av inspektionerna). I absoluta tal hittades dock brister i mer än 100 fartyg även från Australien, Tyskland, Italien, Spanien och Storbritannien.

Under de första 12 månaderna efter ikraftträdandet kvarhölls 113 fartyg för MLC-relaterade brister av länder inom Paris MoU.

”Resultaten visar att det inte är tid att klappa sjöfartsbranschen på axeln och göra high five”, konstaterar försäkringsbolaget Seacurus i ett uttalande. (TELEGRAPH)

Australisk sittstrejk för jobb

Besättningen i australiska tankern *Tandara Spirit* på 50 760 dwt gjorde i december i fjol en ”sitt-in” i 20 dagar i protest mot användningen av lågkostnadsbesättningar i landets kustfart.

Sjömännen fruktade att mista sina jobb, sedan energiföretaget Vital beslutat avsluta chartern av fartyget för bränsletransport mellan raffinaderiet Geelong och staden Adelaide. Det ska ersättas med ett Vietnam-flaggat fartyg.

Strejken avblåstes sedan en federal domstol meddelat att rederiet hotat med någon form av lagföring.

”Vi är vanliga arbetare”, skrev besättningen i ett uttalande. ”Vi försöker inte bli politiska aktivister. Vi vill bara sköta vårt jobb på australiskt vatten. Så även om vi avbryter vår sit-in, är vi övertygade om att vi gör rätt både mot oss själva och mot landet.”

”Vi tror att det kan och bör finnas en roll att spela för hårt arbetande australier inom landets bränslesektor. Vi tror inte på att vår industri ska undermineras av företag som helst betalar slavlöner till utländska besättningar.”

Enligt australiska sjömansfacket MUA skulle besättningen ersättas av sjömän som skulle få en timlön på 2 australiska dollar (cirka 13 SEK).

Kevin Bracken, sekreterare i MUA i delstaten Victoria, krävde att Australiens regering antar en nationell bränslesäkerhetsplan för att försäkra sig om att australisk kustfart körs av australiska fartyg med australiska ombordanställda.

MUA påpekar att andelen bränsle i Australien som importeras i utländska tankar har ökat från 60 till 90 procent på 15 år. Fem australiskbemannade tankar kör mellan inländska raffinaderier, men två av dem kan komma att försvinna.

ITF:s Fair Practices-kommitté har uttalat stöd för *Tandara Spirit*s besättning och uppmanat till närmare granskning om Vital använder sig av undermåliga fartyg i sin internationella trafik. (TELEGRAPH)



SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN SÖKER VD

Sjöbefälsföreningen representerar ca 6 500 intendentur-, nautiska och tekniska befäl i handelsflottan. Sjöbefälsföreningens huvuduppgift är att förhandla och teckna avtal för samtliga befälskategorier ombord. Föreningen verkar både i Sverige och internationellt. Sjöbefälsföreningen har sitt huvudkontor i Stockholm. Totalt har Sjöbefälsföreningen 19 anställda, varav en ombudsman på lokalkontoret i Göteborg.

ARBETSUPPGIFTER

Som VD för Sjöbefälsföreningen skall du skapa förutsättningar för att föreningens målsättning uppnås.

Du skall dessutom:

- Ansvara för personalledning och förhandlingsverksamhet
- Ansvara för att organisationen utvecklas både på kort och lång sikt

VI SÖKER DIG SOM

- Har vana att förhandla
- Har god erfarenhet av sjöfartsbranschen och/eller facklig verksamhet
- Är en god kommunikatör
- Har god analytisk förmåga
- Har erfarenhet av personalledning
- Behärskar svenska och engelska flytande i tal och skrift

Arbetet är förknippat med resande i stor omfattning både nationellt och internationellt. Juridisk kompetens är meriterande.

För frågor och mer information kontakta vår ff VD Christer Themnér, tel. 0705-12 89 66

Ansökan skickas till Christer Themnér, Sjöbefälsföreningen, Box 12100, 102 23 Stockholm senast den 27 februari 2015.

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 fritidshusen och lägenheten i Stockholm, kontakta Rocio Arevalo Perez via e-post: sbf.stugor@ledarna.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningdatum 15/9. För huset i Torre Vieja lottas veckorna 16–40, sista anmälningdatum 31/1.



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

Allmän e-postadress: sbf@ledarna.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

T f Verkställande direktör
Christer Themnér
–0705-12 89 66
Vice verkställande direktör
Hans-Dieter Grahl

Ombudsmän i Stockholm

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

Ombudsman i Göteborg

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

Informationschef

Marie Halvdanson – 08-598 99 288

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-598 99 095
Rocio Arevalo Perez – 08-598 99 090
Allan Svensson – 0768-94 31 12

Human Resources

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

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör
Hans-Dieter Grahl
– 08-598 99 478

T f Vice verkställande direktör
Christer Themnér

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-598 99 149
Mariette Grankull – 08-598 99 030
Sherly Joseph – 08-598 99 031
Madelaine Edlund – 08-598 99 112
Elaine Estrela Lokka – 08-598 99 061

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Västmannagatan 4
Telefon 08-598 99 085
Telefax 08-651 08 48
E-post sbf@ledarna.se
Internetadress
www.sjofebalsforeningen.se
Bankgiro 332-1478
Expeditionstid 8.00–16.10

Expeditionen i Göteborg

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

Dålig säkerhet i offshore

Säkerheten i den globala offshoreindustrin är otillräcklig. Det konstaterade branschens globala utbildningsorganisation Opito på sin säkerhets- och kompetenskonferens i Abu Dhabi i november i fjol. Incidenter på grund av onödiga stopp ökade med 12 procent under 2012, och 88 dödsolyckor inträffade.

– Den statistiken är helt enkelt inte tillräckligt bra, säger Opitos exekutive chef David Doig. Opitos standardmall erkänns som världsledande och borde antas av alla arbetsgivare i varje olje- och gasområde i världen.

Standardmallen har antagits av olje- och gasutvinningsföretag i 40 länder. Opito har funnits i Västasien sedan 2005 och samarbetar med både stora företag och regeringar för att förbättra säkerhetskulturen. Sedan dess har olycksstatistiken förbättrats, även om Doig alltså anser att mycket återstår att göra.

– Arbetsgivarna måste arbeta långsiktigt för ett starkt och djärvt ledarskap för att personalen ska anamma förändringarna, tillägger han. Vår bransch använder bland den mest komplexa teknologin i några av de mest riskabla arbetsmiljöerna i världen. Vårt sätt att utbilda och stödja vår personal för att minska riskerna är vad som leder till framgång.

(TELEGRAPH)

Inget åtal mot dödlig rostholk

2011 sjönk Cook Island-flaggade *Swanland* utanför Wales kust, och sex sjömän omkom. Haverikommissionen MAIB fastslog att det 34-åriga fartyget hade allvarliga brister på grund av dåligt underhåll och rostskador samt att hon var överlastad och att kalkstenslasten var dåligt fördelad. Ändå kommer ingen att åtalas för haveriet, eftersom det skedde utanför brittiskt territorialvatten. Detta är dock en omstridd regel, men en undersökningsdomare har hävdat att fartyget följde klass- och Solas-reglerna.

Detta upprör Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson.

– Det är ett chockerande fall med ett fartyg långt under acceptabel internationell standard, säger han. Det avgick från brittisk hamn, ägdes och bemannades från Storbritannien och blev inte plötsligt sjövärdigt på den plats det sjönk. Men sådana skandalskepp tillåts konkurrera med seriösa operatörer som följer reglerna. (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 Rocío Arevalo Perez, Sjöbefälsföreningen, tel 08-598 99 090, e-post sbf@ledarna.se.

Sjöingenjörarring och sjökaptenring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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


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



										SKÄRM SANDHED ILBUD	↓		↓	FORM- ERADES TRÅKA	STÅR I BACKE I VISA
	PUFF I DISNEYS VÄRLD														
	SPETSEN RADERA UT														
	↳													↳	
	RENA GLID- FLYGER														CIRKLAS RUNT I WALLAND- ERLAND
↳															
KAP- TEN										ÅKTUR REJÅLA					
↓	SQUAW	OBJEK- TIV	OXUDE 4-15 GAVOR	UPP- FATT- NING	FRIGIV- NINGAR	GÅNG MINSK- ADES	LED OCH KRÖK						TRAFIK- PLÅTS I BL Å EKEN I ETT KÖR		INBRI- NGA
															HALV- GRÅS 500 I ROM
MATRIX- FIGUR				GRUND- ADE SAMARIA FISSIONER			BASKET- LIGA	BEGAP- ADE							
BE- HALL- ARE					ÖVER- HUVUD- TAGET -BETYG				↓					TRÄD- GÅRDS- VÅXT	FLYTTAR NORR- BOTT- NINGEN?
LAND KAN PÅGÅ PÅ VARV							VIRKE FÖR VASA	BOCKA TRÄNAR PRIVAT			↓	K I L			
↳															
BLÅ- ÖGD					PLATSER FÖR UT- VINNING MÅTT										
GULD- FÅLT								NAFSAD OCH HUGGEN LOVIKKA							SKRAP- AT
BRYT- ER ATLE		FLÖDE I AFRIKA					VRIDS GRUMS							LIGA- MENT	SNES BJÖRN- FÄRG
		SATELLIT													
KUNGA- RIKE	↳				SÅLL- SYNTA KORT					BEHÖVER NOG ANGEL- FISKARE					↳
AVSER OKÄND SKRIBENT	↳					BLOTT- LÄGGA LAGER VINDIL									BÅT AV VASS
MÄTER AVSTÅND	↳		LÅNG- FINGRIG MINERAL							SES I SMÅBÅTS- AKTER					↳
↳															VISAR MOT UND- RE VÄRLD I "EKEN"

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Februarikrysset".
Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 3/3 2015. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Nytt dödsfall i räddningsbåt

En matros omkom och en båtsman blev allvarligt skadad, när en räddningsbåt föll under lyft till kryssningsfartyget *Coral Princess* i Panama i oktober i fjol.

Enligt uppgift har 15 procent av alla dödsolyckor ombord koppling till räddnings- eller livbåtar. Brittisk-holländska befälsfacket *Nautilus* kräver en grundlig utredning av olyckan och att resultatet ges ordentlig spridning. (TELEGRAPH)

Brandskydds-föreningens kurser vårterminen 2015

Grundkurs

V 22 25-29 maj Helsingborg

Fortbildningskurser

V 8 18-20 feb Göteborg

V 10 2-4 mars Göteborg

V 11 9-11 mars Helsingborg

V 12 16-18 mars Göteborg

V 14 30 mars-1 apr Kalmar

V 15 8-10 april Helsingborg

V 16 13-15 april Göteborg

V 17 20-22 april Kalmar

V 19 6-8 maj Göteborg

V 20 11-13 maj Kalmar

V 22 27-29 maj Göteborg

V 24 8-10 juni Kalmar

Advanced Fire Fighting

V 12 17-19 mars Helsingborg

V 17 21-23 april Helsingborg

Fortbildning Advanced Fire Fighting

V 8 16-17 feb Göteborg

V 17 23-24 april Kalmar

V 19 4-5 maj Helsingborg

För anmälan och ytterligare information kontakta:

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

Frankrike "kränkte piraters rätt"

Frankrikes regering har av Europadomstolen avkrävt tusentals pund i ersättning till somaliska pirater. Orsaken är enligt domstolen att "piraternas mänskliga rättigheter åsidosattes efter gripandet". Det tog enligt domstolen för lång tid att ställa piraterna inför rätta.

Piraterna greps ute till havs av den franska armén vid två skilda tillfällen under 2008 och fördes till Frankrike för att ställas inför rätta. Europadomstolen anser att detta skulle ha skett "utan dröjsmål" efter ankomsten till Frankrike, vilket anses vara högst 48 timmar.

I domslutet erkänns att Frankrike agerade under "helt exceptionella omständigheter, mer än 640 mil från fransk territorium". Ändå var det fel och grund för kompensation till piraterna att de hölls häktade i mer än 48 timmar innan de fick möta en domare.

– Beslutet vore otroligt, om det inte var fattat av Europadomstolen. Att hävda att piraternas "rätt till frihet och säkerhet kränktes" är ett hån mot alla sjömän som attackerats av pirater och mot dessas rätt till frihet och säkerhet.

Det säger Roy Paul, programdirektör

för MPHRP, ett branschgemensamt organ för att stödja sjömän som drabbas av piratattacker.

Chirag Barhi, regiondirektör för MPHRP i Sydasiens och själv kidnappad av pirater i åtta månader, tillägger:

– Liknande pirater har hållit sjömän som gisslan i upp till fyra år utan att någon domstol tillerkänt sjömännen ersättning för denna kränkning.

Sedan internationella flottstyrkor börjat patrullera Adenviken och Indiska oceanen har antalet piratattacker från Somalia gått ner efter toppnoteringen för fyra år sedan, då 736 sjömän och 32 fartyg hölls som gisslan av somaliska pirater. MPHRP har bistått många av de drabbade sjömännen och deras familjer.

– Jag hoppas att EU:s medlemsländer noga studerar Europadomstolens domslut för att få det upphävt, säger Roy Paul. Det är extra stötande att det kom bara strax innan en vietnamesisk sjöman mördades av pirater ombord i fartyget *M/T VP Asphalt 2* mellan Singapore och Go Dau i Vietnam. (MARITIME PIRACY HUMANITARIAN RESPONSE PROGRAMME)

LÖSNING TILL JULKRYSSSET I SJÖBEFÅLEN NR 8/2014

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Ingvar Andersson
Färjestaden

Lasse Blomberg
Tidaholm

Dick Pettersson
Hedemora

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefålen gratulerar!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

ALLANDIA

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

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

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

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Stig Karlsson, Slånåbärsvägen 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@hamn.lulea.se

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SEA WIND

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

**Hjälp oss
att rädda dig.**

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



Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag _____

Namn _____

Avdelning _____

Gatuadress _____

Postnr _____ Ort _____ Land _____

E-post _____

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm
Telefon 08-598 99 121, Fax 08-651 08 48
E-post SMBF-Ekonomi@ledarna.se Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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