

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR3 APRIL 2014 ÄRGÅNG 3

LIVBÅTAR

dödar och skadar under övning

WALLENIUS WILHELMSSEN

kan snart vara helt utan skandinaviskt befäl

AN ENERGY SAVING SYSTEM

called EMMA

ANTARKTIS

EN UTMANING FÖR KRYSSNINGSBEFÄL



Arbetsförmedlingens prognos visar:

Alla insatser behövs till stöd för svensk sjöarbetsmarknad

APRIL

Visst är det märkligt att det ska vara så svårt att ge den svenska handelsflottan samma konkurrensförutsättningar som konkurrentländerna? Med den längsta kuststräckan av alla EU-länderna och med en import och export som till 90 procent transporteras på fartyg är det ju uppenbart att vi behöver en svensk sjöfart. Men, som svenskt sjöbefäl, kan man få något jobb inom den svenska sjöfarten? Arbetsförmedlingens senaste yrkesbarometer är en illavarslande läsning.

Som det nu är gäller det motsägelsefulla förhållandet att världshandelsflottan växer samtidigt som den svenska handelsflottan minskar. Den internationella ökningen är fem procent, medan krympningen i Sverige är 28 procent. På fyra år har 98 fartyg flaggats ut, främst till Danmark, Färöarna och Finland. Sett över hela världen finns det cirka 624 000 sjöbefäl. Det innebär en brist på runt två procent, bland annat beroende på kommande pensionsavgångar inom EU-ländernas handelsflottor. Bristen påverkas också av att den genomsnittliga tiden som man är kvar i yrket är cirka åtta år. Det är rimligt att tro att denna brist på sjöbefäl till stor del kommer att fyllas av befäl från Sverige, eftersom en svensk behörighet har gott anseende utomlands till följd av den kunskap och kompetens de svenska befälen besitter.

När det gäller den svenska sjöarbetsmarknaden är dock bilden den motsatta. Visserligen har seniorbefälen en relativt säker framtid, men de som är yngre har svårt att ta sig in på arbetsmarknaden. Så här ser arbetsmarknadsutsikterna ut enligt Arbetsförmedlingens yrkesbarometer:

Nautiker: Visst överskott
Tekniskt befäl: Någon brist
Intendentur: Mer påtagligt överskott

Detta är inte acceptabelt. Sjöbefälsföreningens arbete med att säkra en svensk sjöarbetsmarknad måste fortsätta i oförminskad styrka. Om inte utvecklingen vänds kommer ett yrkesval att bli sjöbefäl

svenska flaggan. Naturligtvis har vi även frågan om tonnageskatt, där föreningen oförtröttligt arbetar vidare i den pågående utredningen och driver på för att denna beräkningsmetod ska införas så fort som möjligt.

Ett faktum är att Sverige sedan 2001 faktiskt haft en ganska bra sjöfartspolitik. Då infördes ett sjöfartsstöd som kostade sta-

OM INTE UTVECKLINGEN VÄNDS KOMMER ETT YRKESVAL ATT BLI SJÖBEFÄL VARA DETSAMMA SOM ETT BESLUT ATT LÄMNA SVERIGE. DET ÄR INGEN SOM VILL HA EN SÅDAN UTVECKLING. TVÄRTOM MÅSTE DE 82 PROCENT AV DE SVENSKKONTROLLERADE FARTYGEN SOM IDAG FÖR UTLÄNSK FLAGG FÅ MÖJLIGHETER ATT FLAGGA SVENSKT. DET SKULLE MEDFÖRA 20 000 NYA ARBETSTILLFÄLLEN OMBORD.

vara detsamma som ett beslut att lämna Sverige. Det är ingen som vill ha en sådan utveckling. Tvärtom måste de 82 procent av de svenskkontrollerade fartygen som idag för utländsk flagg få möjligheter att flagga svenskt. Det skulle medföra 20 000 nya arbetstillfällen ombord.

Vad kan då göras? Vi uppmanar regeringen att liberalisera reglerna om sjöfartsstöd, så att fler fartyg kan få del av stödet. Detta har blivit möjligt genom att EU-kommissionen efter en notifiering har godkänt detta. En sådan ändring skulle stärka konkurrenskraften för den

ten cirka 2 miljarder kronor årligen i utblivna skatter och sociala avgifter. Den kostnaden har minskat påtagligt på senare år – som en följd av utflaggnings. Vi förutsätter att statsmakterna skulle välkomna en större svensk handelsflotta och acceptera att kostnaden för sjöfartsstödet närmar sig tidigare nivåer.

Från sysselsättningsynpunkt är en bra sjöfartspolitik dock inte allt. Vi kan också få flera arbetstillfällen genom ändrade skatteregler för utlandstjänstgöring. Dörren för utlandsjobb får inte stängas, om vi skulle få en inflaggning till Sverige.

sjöbefälen Nr 3

- 04 Förhandlingar med färjerederier
Förlikning med TT-Line, fortsatta förhandlingar med Stena och DG
- 05 Omstridd arbetsskyldighet
AD-dom kan få konsekvenser för sjöbefäls arbetsskyldighet
- 06 Livsfarliga livbåtsövningar
Livbåtsövningar med besättning i livbåten stor säkerhetsrisk
- 08 Passagerarfärjan udda verksamhet i Öckerö
Kommunanställda sjömän följer i stort statliga Trafikverkets löner
- 12 Sydligaste arbetsplatsen för sjöbefäl
Reportage från passagerarfärja mellan Ushuaia och Antarktis
- 16 Genomgång av sjöbefälspensionen
Villkoren i avtalet ITP Sjö beskrivs ingående
- 18 Wallenius Wilhelmsen vill ha bort skandinaver
89 normän, svenskar och danskar kan vara borta inom två år
- 19 Exakt energimätning
I *Viking Grace* kan energiåtgången avläsas även i land
- 20 Hinder i Öresund ingen tar ansvar för
Trålaren *Sundland* har stått på grund i tre och ett halvt år
- 22 Trafiksepareringar tvingande eller ej
Optimerad rutt kan spara upp till 12 procent bränsle
- 23 Svavlets inverkan på havsvattnet ska mätas
Ett miljöproblem inte bara över land
- 24 Fortsatt samordning mellan sjöfart och forskare
Mona Lisa-projektet följs av Mona-Lisa 2.0
- 26 Förberedelser för svaveldirektivet
Olika metoder för att anpassa sig till nya regelverket

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 3 Utgivningsdag 24 april 2014

Ansvarig utgivare Martin Lindeblad

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

Layout Trydells Tryckeri AB

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Västmannagatan 4

Telefon 08-598 99 085 vx

Telefax 08-651 08 48

E-post sjobefalen@ledarna.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2014

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

Framsidesbild Eldslandet lär ha fått sitt namn efter de eldar de anländande europeerna möttes av från lokalbefolkningen. Foto Erik Palm.

TS-kontrollerad upplaga 8 600 ex

MEDLEM AV 

MANUSSTOPP 2014

Nr 4 – 20/5 Nr 5 – 19/8

Nr 6 – 23/9 Nr 7 – 21/10 Nr 8 – 25/11



20



12



Förlikning med TT-Line

Sjöfacken SBF och Seko Sjöfolk har uppnått en förlikning med rederiet TT-Line efter att i slutet av 2013 stämt rederiet för ogiltig uppsägning. För SBF:s medlemmar i TT-Line innebär det att antalet som varslats om uppsägning minskat från 22 till sju. I förlikningen ingår även en ekonomisk gottgörelse och förlängd uppsägningstid till den 15 augusti. Ombudsman Lennart Jonsson på SBF tror att det finns goda chanser att de som i slutändan blir övertaliga och därmed uppsagda blir ännu färre än sju.

Till följd av förlikningen har SBF och Seko dragit tillbaka sin stämning av TT-Line.

Förhandlingar i Stena

SBF:s klubb i Stena Line fortsätter förhandla med arbetsgivaren om planerna på nedskärningar, som beskrevs i förra numret av SB. Förhandlingarna gäller både ett nytt lokalt avtal för driftbefälet och omorganisationer inom intendenturen. Enligt uppgift går förhandlingarna framåt, men vid SB:s pressläggning var inget avtal färdigt.

Destination Gotland

övergick den 1 april till ett rent färjeavtal för befälen. Samtliga befattningar omfattas dock inte av detta avtal på samma sätt. Det gäller icke arbetstidsreglerat befäl som befälhavare, teknisk chef och intendent.

– Oenighet råder mellan arbetsgivare och SBF avseende dessa befattningars ledighetsintjänande, varför förhandlingar har påkallats av SBF, berättar ombudsman Lennart Jonsson.

Medlemsmöten

I maj hålls medlemsmöten följande tider och platser:

STOCKHOLM

måndagen den 12 maj kl 16.00
Katarina sjöfartsklubb, Glasbruksgatan 2

KALMAR

tisdagen den 13 maj kl 16.00
Calmar Stadshotell, Stortorget 14

HELSINGBORG

onsdagen den 14 maj kl 16.00
Hotel Marina Plaza, Kungstorget 6

GÖTEBORG

torsdagen den 15 maj kl 16.00
Hotell Barken Viking, Gullbergskajen

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

AMPM-anställda förlorade i Förvaltningsrätten

Förvaltningsrätten i Göteborg har avkunnat dom i det uppmärksammade skattemålet med anställda i AMPM Yacht Management. Fallet kommenterades i SB nr 7/2013.

Skatteverket vill upptaxera sjöbefälen, eftersom verket anser att AMPM inte är den verkliga arbetsgivaren. Det är i stället Norwegian ►

Jättekryssare vid Sankt Markusplatsen

Nu får de stora fartygen gå in i kanalerna i Venedig helt fritt igen. En domstol har ogiltigförklarat den gällande lagen som begränsade passagerarna. TEXT KRISTINA WALLIN

VENEDIG MARS 2014

Olyckan med *Costa Concordia* satte igång debatten i Italien om de stora kryssningsfartygen, som dagligen åker förbi Sankt Markusplatsen i Venedig. Bland motståndarna finns Venedigs borgmästare Giorgio Orsoni, som anser att fartygen både skadar Venedigs sköra struktur och är en okontrollerbar fara om något liknande skulle hända där.

Regeringen bestämde därför i höstas att begränsa trafiken i kanalerna runt staden för alla fartyg över 40 000 grosston från 1 januari i år och helt stänga staden för fartyg över 96 000 grosston från 1 oktober i år.

11 hamnmyndigheter och företag överklagade beslutet, och nu har den administrativa domstolen gett dem rätt. Enligt domslutet är det inte bevisat att det är farligt att låta stora fartyg komma till Venedigs centrum, och den anser även att gällande lagar, som begränsar trafiken för fartyg över 40 000 grosston, är fullt tillräckliga för att reglera trafiken i lagunen.

2,2 miljoner passagerare kommer med fartygen varje år, och det ger 14 000 direkta och indirekta jobb tillfällen till hamnen och staden. Risken att dessa skulle minskas drastiskt har troligen tagits med i beräkningen av domstolen. **K W**



BILD FOTO TECNICO

Icke-avtalsreglerad arbetsskyldighet

Arbetsdomstolen (AD) har i en dom under den oskyldiga sammanfattningen "Frågan om piloter inom SAS är skyldiga enligt kollektivavtal att i samband med flygning utföra vissa kontroller av flygplan" slagit fast några viktiga principer för tjänstemäns arbetskyldighet. Domen får inte läsas som om den enbart gäller piloter – det kunde lika gärna vara sjöbefäl. TEXT STIG GUSTAFSSON

Hur långt sträcker sig tjänstemäns arbetskyldighet?

85-årig princip på LO-området

En viktig skillnad när det gäller arbetskyldighetens omfattning har hittills ansetts föreligga mellan de som omfattas av kollektivavtal för arbetstagare organiserade inom LO-området å den ena sidan och de som omfattas av tjänstemannaavtal å den andra sidan. På LO-området fastslog AD redan i en dom 1929 nr 29 principen att arbetstagaren är skyldig att på kollektivavtalets villkor utföra "allt sådant arbete för arbetsgivarens räkning som har ett naturligt samband med arbetsgivarens verksamhet under förutsättning att arbetet faller inom arbetstagarens yrkeskvalifikationer". 29/29-principen, som den kallas, är förklaringen till att arbetstagare på LO-området är skyldiga att finna sig i en omfattande omplaceringsskyldighet och skyldighet att utföra olika arbetsuppgifter. AD har genom

årens lopp i en rad domar uttolkat och hänvisat till 1929 års rättsfall.

På tjänstemannaområdet däremot är en arbetsgivares frihet att sätta en tjänsteman på nya arbetsuppgifter begränsad på grund av verkningarna av det enskilda anställningsavtalet. Ofta framgår av anställningsavtalet vilket slags arbete som ska utföras. Detta har sin bakgrund främst i de befattningsbeskrivningar som gäller för tjänstemän och betydelsen av det enskilda anställningsavtalet för arbetskyldighetens omfattning.

En person i befälsställning kan till exempel inte beordras att utföra grov- arbete. I AD:s praxis har det bedömts att en kontorist inte är skyldig att utföra rit- arbete, en ingenjör är inte skyldig att utföra bokföringsarbete, en befälhavare kan inte sättas att knacka rost när fartyget är upplagt för reparation. I ett rättsfall slog AD fast att en verkmästare inte är tvungen att ta jobb som arbetare på en fabrik. Förklaringen till att privatanställda tjänstemän har en så snäv arbetskyldighet ligger också i att det sedan gammalt ansetts att en tjänsteman innehar en befattning, det vill säga att arbetskyldigheten är en reflex av vad det enskilda avtalet säger.

Led i ett besparingsprogram

SAS-målet i AD gällde frågan om flygkaptener och flygstyrmän på grund av bestämmelserna i pilotavtalet var skyldiga att utföra vissa arbetsuppgifter eller inte. Bakgrunden var att SAS hade beslutat om ett omfattande besparings- och effektiviseringsprogram. En del av detta program bestod av åtgärder för att effektivisera vissa inspektioner som ska göras av flygplan, bland annat iskontroll och övervakning av tankning. Piloterna ansåg att de arbetsuppgifter som ingick i inspektionsprogrammet inte omfattades av deras arbetskyldighet enligt kollektivavtalet. SAS däremot hävdade att piloterna hade skyldighet att utföra dessa arbetsuppgifter.

I AD hävdade Pilotföreningen att inspektionsprogrammet omfattades av andra kollektivavtal som gäller för flygtekniker. Här uppstod alltså en kollision mellan ett kollektivavtal för tjänstemän och ett arbetarkollektivavtal. AD har i andra liknande fall angett vissa allmänna riktlinjer för avgörandet av sådana frågor.

Traditionellt finns en gemensam uppfattning om vad som är tjänstemannarbete – även om begreppsbildningen inte alltid är logiskt genomförd och att den åtminstone beträffande vissa typer av arbete är oklar.

AD konstaterade i sin dom att omständigheterna "närmast talade för SAS ståndpunkt i detta mål". AD framhöll att piloterna helt bibehåller sina tidigare arbetsuppgifter och tillförs bara begränsade nya arbetsuppgifter – "även om de arbetsuppgifter som tillkommit för piloternas del tidigare utförts av arbetstagarna på ett annat kollektivavtalsområde".

"Naturligt samband" räcker SAS vann alltså tvisten. AD ansåg att avgörande för frågan var att arbetsuppgifterna stod i ett naturligt samband med den verksamhet som SAS bedriver och som pilotavtalet syftar på. "Det kan därvid inte råda någon tvekan om att ett sådant naturligt samband föreligger", säger AD i sin dom.

Det är en viktig dom. Om domen är ett försök att förändra den gamla 29/29-principen på så sätt att tjänstemän ska kunna åläggas att utföra arbete reglerat i ett annat förbunds avtal finns det all anledning att reagera. **S G**

➤ Cruise Lines (NCL), som har sitt säte i Bermudas, hävdar verket. Därmed gäller inte internationaliseringsavtalet, och de anställda blir skattskyldiga i Sverige.

Förvaltningsrätten stöder Skatteverkets inställning, eftersom de anser att lönespecifikationerna och anställningsavtalen från NCL är "mer innehållsrika och detaljerade" än de från AMPM.

SB återkommer med en utförligare artikel i kommande nummer.

Helt onödiga dödsolyckor

Sjömän dör vid livbåtsövningar, och befälhavare pressas att öva med besättning i båtarna. Många olyckor beror på att krokarna löser ut sig själva med livbåtar i luften. Nu ska alla farliga krokarna bort. Men biter nya regler verkligen på en bransch som enligt Alan Graveson på Nautilus stundtals saknar respekt för säkerhet och människoliv? TEXT LARS SOOLD

LONDON APRIL 2014

– Dödsfallen och olyckorna sker helt i onödan, och detta kunde ha varit löst för flera år sedan, säger Alan Graveson, senior national secretary på fackförbundet Nautilus International.

Internationellt är dödsfallen och olyckorna många, och branschfolk menar att de till och med är fler under träning än i skarpt läge. Det finns dock ingen säker statistik på hur många olyckorna är.

De sker på grund av billiga piratkopior, dåligt underhåll, vibrationer, bristfällig utbildning, språkproblem och när besättning befinner sig i livbåtarna under övning. Men framför allt på grund av felaktig utformning av krokarna som gör att de kan lösa ut sig själva.

Började efter stor katastrof

Krav att kunna lösa ut krokarna under last kom efter den svåra olyckan på bostadsplattformen *Alexander Kielland* 1980. Problemet är bara att de kan lösa ut sig själva när de utsätts för vibrationer.

– Innan dess var det knappt några som skadade sig vid livbåtsträning. Men efter olyckan gav man efter för pengahungriga tillverkare, som såg sin chans att sälja en ny produkt, säger Alan Graveson.

IMO har genom åren kommit med direktiv och rekommendationer för att förhindra olyckorna. Från Nautilus Internationals sida har man varit mycket frustrerade över att det tagit sådan tid. Enligt Roland Eklöf på Transportstyrelsen beror det på att flaggstater, organisationer och tillverkare inte har kommit överens.

Nu ska dock alla krokarna med on-load utlösningsmekanism som inte klarar de nya kraven i LSA-koden (Life Saving Appliances) bytas ut eller modifieras. Tanken med de nya reglerna är att mekanismen inte ska kunna lösa ut av sig själv.

Bytet ska ske senast vid första varvsbesöket efter den första juli i år och vara gjort senast 2019. Gamla typen av krokarna med enbart off-load funktion berörs inte av de nya reglerna och får sitta kvar tills de inte fungerar eller tills man av andra skäl byter ut dem. Sjöbefälsföreningen har drivit på arbetet via Internationella Transportarbetarefederationen (ITF).

– Att det varit så svårt och tagit sådan tid att få till en förändring beror på att det är mycket dyrt att byta ut alla de här systemen, dessutom måste alla parter veta att de nya krokarna verkligen fungerar, säger Mikael Huss, ombudsman i SBF.

Försäkringsbolaget Lloyds Register har genomfört den hittills mest omfattande undersökningen om livbåtsolyckornas orsaker. Man frågade besättningsmän via enkäter och sammanställde olycksrapporter från sju seriösa flaggstaters tillsynsmyndigheter. Resultaten, som presenterades 2006, har varit en utgångspunkt för IMO:s nya regelverk. Undersökningen visade att den största risken med undermålig utformning är att det är svårt att avgöra om krokarna återställts korrekt efter att de använts. Den poängterade också vikten av ett levande samspel mellan underhåll, utbildning och design.

Mer än 90 olika system

Räddningskedjan är mycket beroende av den mänskliga faktorn, men det är vanligt att besättningen inte känner till hur systemet fungerar. Det beror bland annat på att det finns över 90 olika system ombord på världshandelsflottans fartyg. Sjömän byter fartyg ofta och hinner därför inte sätta sig in i systemen. När man får till utbildning, står språksvårigheter i vägen.

– Alla ska kunna tala arbetsspråket ombord. Om inte ska befälhavaren rapportera det, säger Alan Graveson.

Dödsolyckor har även skett på svensk-

flaggade fartyg, men inte alls i samma utsträckning som internationellt. Det beror bland annat på att Sjöbefälsföreningen genom TAP-avtalet har rätt att kontrollera att bemanningsföretag utför språktester. När sjömannen sedan kommer ombord kan dessutom befälhavaren eller tekniske chefen kontrollera att sjömannen obehindrat kan kommunicera med resten av besättningen.

– Underhållssystem och kontroller att dessa sköts på rätt sätt har också varit bättre i vår del av världen med hamnstatskontroller och värdstatsbesiktningar, säger Roland Eklöf på Transportstyrelsen.

Alan Graveson på Nautilus säger att antalet olyckor skulle minska internationellt med den svenska språkregeln, men att få flaggstater vill ta efter.

– Verkligheten är en helt annan därute jämfört med svenska förhållanden. Branschen är väldigt diversifierad, och där den inte är korrumpad kan den sakna all respekt för säkerhet och för värdet av liv.

Flaggstater vill tjäna pengar och sätter inte någon press på redarna, utan flaggar istället in så många fartyg som möjligt.

– Redarna behöver inte se till att personalen talar ett språk alla förstår och inte heller att säkerheten ses efter. För de kommer inte att bli inspekterade. Det gäller inte sällan Panama, säger Alan Graveson.

Kanske finns en liten ljusning till förbättring. Enligt Transportstyrelsen ska IMO:s sjösäkerhetskommitté MSC i maj besluta om obligatoriska tester av företag som utför service på livräddningsutrustningens sjösättningsanordningar.

Med eller utan besättning?

Många skador och dödsfall under övning sker med besättning i livbåtarna. Nautilus International tycker inte man ska ha det. I Solas finns inga regler om detta. Däremot finns sedan 2009 en kompletterande rekommendation från IMO som pekar på vikten av att ställa sig frågan om besättning ombord vid övning verkligen behövs. Till sist är det befälhavaren som avgör detta.

– Man ska inte träna med besättning i båtarna. Men vissa rederier hotar befälhavaren att göra det, för att de vill följa Solas och inte känner till rekommendationen, säger Alan Graveson.

Det är dock inte alla befälhavare som håller med Nautilus om detta. Exempelvis två tidigare befälhavare i Trinidad & Tobago som nu arbetar som lotsar.

– Vi övade alltid med besättning i båtar, och det hände aldrig några olyckor. Vi var mycket noga med att göra allting rätt, säger Wazim Mohammed, som arbetade som befälhavare tills för något år sedan.

Hans kollega Davion Mohammed säger att olyckorna vid livbåtsträning först och främst beror på att besättningar hanterar säkerhetssystemen fel. Även han tycker att man ska öva med besättning i livbåtarna.

– Hur ska vi annars lära oss hur det fungerar? säger Davion Mohammed.

De är båda medvetna om språkproblemen och menar att den mest optimala lösningen är några få standardiserade system tillsammans med bättre utbildning.

Svårt att gå emot redaren

Alan Graveson anser att befälhavare måste gå emot redarna om det finns minsta tvivel på krokarnas funktion eller besättningens kompetens. Men det kan vara lättare sagt än gjort, då han menar att de kan känna sig ensamma och isolerade, och osäkra på om deras kollegor på andra fartyg gör likadant.

– Så fort de misstänker brister i säkerhetssystemen ska de låta fartyget ligga kvar i hamn. Befälhavare måste bli befälhavare igen. Det är svårt att göra, men en del gör det, säger Alan Graveson.

En annan möjlighet är att rapportera brister till det oberoende brittiska organet Chirp. Dit kan anställda inom flyg och sjöfart, oavsett nationalitet, göra en anmälan, utan att riskera att hamna i dålig dager. Chirp kan sedan i samråd med anmälaren föra ärendet vidare utan att anmälarens identitet röjs.

Livräddningssystemens säkerhet och funktion är beroende av ett nära samarbete med tillverkarna, inte minst när det gäller kompetens för utbildning och för att tillhandahålla lättförståeliga manualer.

Men här finns skäl att anta att det saknas både kompetens och ansvarstagande. Enligt tillverkarnas branschorganisation IIma är endast 27 tillverkare godkända, samtidigt som det lär finnas omkring 90 olika system. Utrymmet är alltså stort för piratkopior. Många tillverkare av de olika systemen finns heller inte längre, då de kan ha blivit uppköpta eller gått i konkurs.

– Redarnas ansvar att välja rätt tillverkare är oerhört stort. De måste skaffa sig kunskap om vilka tillverkare som är att

lita på, säger Alan Graveson.

Nautilus vill ha enkla och funktionella system som är lätta att förstå sig på, och att antalet varianter bantas till ett minimum, så att man kommer så nära en enskild standard som möjligt.

– En enda standard vore inte bra, då blir branschen för beroende av en tillverkare. En par, tre varianter vore lämpligt. Men det blir nog svårt att få igenom i IMO, säger Alan Graveson.

Alla stora tillverkare har krokar och system som uppfyller de nya kraven enligt LSA-koden och som kan monteras vid varvsbyten efter den 1 juli.

Mikael Huss, som sitter med i IMO:s arbetsgrupp för nya specifikationer, säger att redare och besättningsmännens representanter är överens om att man vill ha säkra krokar som testats noga och som är enkla att hantera.

– Det viktigaste är att alla kan börja lita på säkerhetsutrustningen. Det ska inte behöva vara livsfarligt att använda sig av livräddningsutrustning, säger Mikael Huss.

Hur många fartyg som måste byta ut sina krokar är svårt att veta. Tester har skett av flaggstater tillsammans med tillverkare och resultaten har rapporterats in i IMO:s offentliga databas Gisis. När Sjöbefälen tittar närmare i statistiken står det klart att den inte ger en heltäckande bild av hur stort behovet är av att byta ut världshandelsflottans krokar. Ett skäl till att det saknas rapporter är, enligt Transportstyrelsen, att en av världens största tillverkare, Shat-Harding, köpt upp många tillverkare och tagit fram nya system direkt i stället för att testa sina system på fartygen.

– Jag måste tyvärr säga att det är så här den internationella sjöfarten ser ut. Innan vi får bra undersökningar och öppenhet kring hur olyckorna går till kommer vi inte att komma åt roten till problemen, säger Alan Graveson. **LS**

Nya krav på krokar till livbåtar

Senast 2019 är det meningen att hela världshandelsflottan ska ha godkända krokar i livbåtssystemen. Den nya skrivningen i LSA-koden lyder:

4.4.7.6.4

För att säkerställa livbåtskrokens funktion, ska utlösningssystemet konstrueras så att vikten från livbåten inte kan påverka manövreringsenheten till utlösningssystemet, när kroken är i låst läge.

4.4.7.6.5

Låsande delar ska utformas så att de inte kan öppnas av krafter från krokens last.

4.4.7.6.6

Om hydrostatisk försegling används, ska den återställas automatiskt när livbåten lyfts från vattnet.

(Översättning från sammanfattning av Lloyds Register)

Resolution MSC.317(89) implementerar nya krav på livbåtskrokar i Solas regel III/1.5. Krav gäller on-load-krokar med utlösningssystem på alla nya och existerande fartyg. Regeln trädde i kraft den 1 januari 2013. Enligt de nya kraven i LSA-koden ska fartygen vara utrustade med godkända livbåtskrokar senast vid den första schemalagda torrsättningen efter den 1 juli 2014, dock inte senare än den 1 juli 2019.

Åtgärder som ska ha vidtagits

Alla existerande typer av on-load-krokar med utlösningssystem för livbåtar på fartyg ska ha utvärderats och funktionstestats av tillverkaren i samarbete med administrationen eller utsedd erkänd organisation (klassificeringssällskap) före den 1 juli 2013 enligt riktlinjer i MSC.1/Circ.1392, som nämnts ovan. Därefter ska en översyn, utvärdering och verifiering göras ombord enligt MSC.1/Circ.1206/Rev.1 för varje existerande on-load-krok för att uppfylla kraven i Solas III/1.5.

Ändrad teststandard

Utvärdering och bedömning av utrustningen på existerande fartyg ska utföras i enlighet med MSC.1/Circ.1392. On-load-krokar som inte klarar detta kan modifieras och genomgå nya tester. Krokar som inte testas eller som inte klarar utvärdering och tester enligt cirkuläret ska bytas ut mot godkända.

Källa Transportstyrelsen

Två erfarna befälhavare citerade i Lloyds registers undersökning om olyckor vid livbåtsträning:

“If I, as a captain, ever have to order my ship abandoned I will, in all probability, elect to remain onboard my stricken vessel... because I am frightened of lifeboats.” (Om jag som kapten någon gång måste ge order om att lämna fartyget kommer jag med största sannolikhet välja att stanna kvar ombord... eftersom jag är rädd för livbåtar.)

“These ‘life’ boats seem hardly worthy of the name. Surely the term ‘death-boat’ would be more appropriate.” (Dessa så kallade livbåtar är knappast värda namnet. Termen dödsbåt vore mer passande.)

KOMMUNALA SJÖMÄN

De sammanlagt åtta ombordanställda i *M/S Burö* har Öckerö kommun som arbetsgivare. Den lilla passagerarfärjan går i skytteltrafik cirka 20 timmar om dygnet mellan fyra öar i Göteborgs skärgård. Kommunen vill gärna ha individuell lönesättning för sina anställda, men befälhavaren Per Ishøy säger att han är nöjd med att de i stället i stort följer de löner som gäller i statliga Färjerederiets vägfärjor.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

ÖCKERÖ APRIL 2014

Hade inte SB:s reporter tittat i almanackan hade jag trott att det var höst denna regniga, småkyliga aprildag. Men om man ändå måste gå ut en sådan dag, kan det vara skönt att i alla fall få skåda den trivsamma yttre miljön som Göteborgs skärgård bjuder på.

Burö går i nästan ständigt skytteltrafik mellan Öckerö, Kalvsund, Björkö och Grötö i Göteborgs mellanskärgård. Besättningen är befälhavare och däcksmän, som denna tur heter Per Ishøy respektive Mats Plahn. De gick ombord vid 5-tiden på morgonen och lämnar över till två andra vid 13-tiden. Denna vecka jobbar de sex dagar. I ett tidigare schema jobbade de jämt fyra dagar på och fyra dagar

av, men det gav i längden mer helgjobb. Numera är de lediga varannan helg.

Många dagpendlar med bilfärjan

Förbindelsen är främst en service åt de cirka 15 000 fastboende på de öar som utgör Öckerö kommun. För att ta sig dit från fastlandet måste man först åka bilfärja till Öckerö eller Björkö – något som väldigt många gör dagligen till och från jobb i Göteborg. Till Kalvsund och Grötö går reguljär bilfärja bara en dag i veckan, så de är i stort sett bilfria. Bilfärjorna körs numera av statliga Färjerederiet. Kommunen äger *Burö*, som kör trafiken på uppdrag av av Västrafrik, som är Västra Götalandsregionens motsvarighet till länsstrafiken.

Per berättar att Öckerö kommun helst

vill ha individuell lönesättning, inte bara för honom och hans kollegor utan för alla anställda.

– Men det slipper vi, vi följer i stort sett Färjerederiets avtal när det gäller lönesättningen, säger han. Det här är ju en lite udda verksamhet i kommunen, och jag har svårt att se någon fördel med den individuella lönesättningen.

Både Per och Mats trivs bra med arbetsplatsen.

– Här slutar folk för att gå i pension, säger Mats.

Längtar inte tillbaka till utesjöfarten

Båda har erfarenheter av utesjöfart, som styrman respektive matros. Per har sina rötter i Skagen i Danmark och började jobba i 15-årsåldern som trålbinder. Efter utbildning till styrman jobbade han i tanker och i lotsbåt. Efter några års landarbete i Göteborgs hamn kom han till Öckerötrafiken.

– Jag bor på Öckerö, så jag kan cykla till jobbet, säger han. Eftersom jag varit här i kustfart i uppemot fem år, så måste jag uppdatera behörigheten, om jag skulle söka till utesjöfarten. Men det verkar tråkigt där numera, och jag trivs bra här.

Han och hans svenska hustru bodde i Skagen några år, men det var knepigt med jobb för henne där. Och Per längtar inte direkt tillbaka, även om det är väldigt vackert.

– Det är nästan bara en turistort numera. När jag var barn blomstrade fiskerieringen, det låg mängder av skutor i hamnen. Men fisket är närmast industrialiserat nu.

Mats är även han medlem i SBF och är gammal nog att ha upplevt den tid när manskapet inte åtnjöt något 1-1-system.

– Jag har varit matros i Thun, Vinga tank och olika smårederier, berättar han. Då kunde man vara ombord flera månader i sträck och hoppas på att få vaktjänst, så man tjänade in en månads vederlag. Det går inte att kombinera sånt med att ha familj. Så småningom fick vi bättre avlösningssystem, men det är ändå inget vidare att regelbundet vara borta flera veckor, om man har småbarn hemma. Man missar så mycket.

– Här har vi alltid fin utsikt också, det är inte illa att se inseglingssännen till Göteborg varje dag.



Befälhavare Per Ishøy.



Däcksmän Mats Plahn.



Det där gamla uttrycket att känna till omgivningarna som sin egen byxficka, blir bekräftat. Och naturen är inte enbart betagande, när man upplever den dagligen. Per och Mats berättar om ett svanpar, som de har lagt märke till i flera år. Även reportern skymtar dem, när jag blir uppmärksam.

– De verkar ha svårt att få behålla några ungar, säger Mats. Det finns mycket mink här...

Andra mindre trevliga dramer de till och med kan bli ofrivilliga ögonvittnen till är när ejdern kommer. Ejdern är vacker, men inte sällan blir dess ungar tagna av måsar – som i motsats till fiskgjusen inte ens hör till rovfåglarna (eller hökfåglar, som den korrekta termen är numera).

Efter Pers och Mats sista tur för dagen visar Mats maskin. Huvudmaskin och hjälpkärran är två år respektive ett halvår gamla. Huvudmaskin är en Volvo Penta D13 på 400 hk. Bränslet är miljödiesel, och de var bland de första arbetsplatserna i kommunen att bli miljöcertifierade. **BL**



Burös två år gamla huvudmaskin drivs med miljödiesel.

EMMA – a method to save energy

It is possible to follow the energy consumption on board the *Viking Grace* from the control room in the machine, from the bridge – and from the shipowners office, using the energy system EMMA, Energy Monitoring and Management. The captain can among other things check if the ship has optimal trim at a special moment.

It is a burning subject to measure the energy efficiency on ships. The European Commission has started a process to make ships measure and report the energy consumption on their EU-related journeys. When *Viking Grace*, Viking Lines new LNG-run cruising ship going between Stockholm and Turku, was built, many different sensors were installed.

– This meant that all the signals we needed were available, says Jan-Erik Räsänen, head of the business section for energy efficiency at ABB Oy in Finland, which installed EMMA on *Viking Grace*.

Many sensors

There are sensors in the bottom of the ship, in bow and stern, which measures reference levels of height. These data can inform about the present trim for the ship. There is a flow indicator on the fuel line which measures the flow to the main engines; there are four LNG-run engines on *Viking Grace*. These data give information about the fuel consumption.

The frequency converters supply the propeller with power and also give information about the effect. There are sensors that inform about the energy production on board; for instance the energy that is needed for the activities in the hotel area of the ship.

The other sensors are connected with the navigation system. They give information about wind, waves, how deep the ship goes and the water depth.

All these data are collected and pro-

cessed to simple and straightforward information. There is a main screen with nine segmented circles, filled or not, and it is revealed if the ship is run optimal according to nine parameters.

– We get a direct response to how we run and information about when it is profitable not to speed up, says Stefan Andersson, captain on *Viking Grace*, who was engaged in the development of EMMA from the start.

The most important parameter, according to his view, is trim. *Viking Grace* is often loaded and the trim is therefore often changed. In Stockholm the cars go on board in the bow and they have a tendency to be gathered in the stern. This gives an aft trim, but *Viking Grace* is run best in forward trim.

Thanks to the information from EMMA the ballast water can be distributed so that the ship gets optimal trim. Optimal trim is also dependent of the speed and is therefore adjusted during the journey.

Four main parameters

When *Viking Grace* was put into service in January 2013 the work started to install EMMA. During an initial period of two months the system was in operation but closed to users. It gathered information about all the parameters to be able to serve for the optimal operation, when the system later was used.

The system has been developed during the year it has been in service and the latest novelty is that just four circles are

seen on the screen on the bridge. These parameters are fuel consumption per nautical mile, trim, wind effect and squat.

– If we can check these four balls we can control the others as well, says Stefan Andersson.

The project leader at Viking Line, Kari Granberg, has access to many more parameters at the ship owners office in Mariehamn. EMMA recognizes for instance if the ship is starting to run heavy because of hauling. Then it's time to clean the hull.

The main screen is a touch-screen. When Kari Granberg points at a circle he can get more detailed information about the parameter.

– There is an incredible amount of information. But if I see that the data are good I don't need to go deeper into it, he says.

Will be installed in new ships

About once a week he takes a close look at the information. The system is placed in a cloud service and a special server is therefore not needed. Kari Granberg can get the information anywhere with his mobile.

He estimates that it is possible to save five to ten per cent of fuel on *Viking Grace* if the recommendations from the system are followed. If the shipping company builds new ships it will also install EMMA on them. It is more doubtful if the existing ships will be equipped with the system.

– It is a complicated installation, which will result in a longer period of repayment, he says.

This is a translation of the article
on the pages 19–20.

Tvåårsavtal i skärgårdstrafiken

Precis vid pressläggningen av detta nummer av Sjöbefälen tecknade Sjöbefälsföreningen och arbetsgivarorganisationen Almega ett kollektivavtal på två år för skärgårdstrafiken. För information om detta hänvisas till föreningens hemsida www.sjofbefsforeningen.se



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

UTBILDNING INFÖR EXAMINERING PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB AV INCERT GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRA

Praktisk kylteknik

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

Praktisk kylteknik för maskinbefäl

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

Kurs & Tider
Praktisk kylteknik

År 2014

Vecka
20, 24

Nyexaminering

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

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

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

Kurs & Tider
Nyexaminering
Kategori 1

År 2014

Vecka
21, 25

Omexaminering

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

Kurs & Tider

Omexaminering
Kategori 1

År 2014

Vecka
21, 26

Plats:

Kylutbildningen Göteborg AB
Södra Hildedalsgatan 6
417 05 Göteborg

Kursledare:

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



I Ushuaia byter kryssningsfartygen passagerare. Men för besättningen på *Ocean Diamond* blir det bara en kort paus. Nästa dag bär det av igen på ny tiodagarstur.

ELDSLANDET – EN TUFF SKOLA

Under de besvärligaste förutsättningarna för passagerartrafik i Antarktis arbetar det unga sjöbefälet Hernan Navarro.

– Det är den bästa skolan, säger han när han har en kort stopp över dagen i Ushuaia innan nästa tiodagarstur bland isberg, fjordar, Kap Horn och det mytomspunna Drakes sund. TEXT OCH FOTO ERIK PALM

USHUAIA, ELDSLANDET MARS 2014

I Ushuaias hamn har snöflingorna seglat igenom luften under min vistelse, trots att det är i början av februari, mitt i Eldslandets sommar. Men på morgonen har det klarnat när jag går till kryssningshamnen. Solen brinner lågt, och dagarna är långa. Jag förstår varför det heter Eldslandet. Ljuset påminner om det i Sverige, men då är vi också på ungefär samma breddgrad fast söderut i Argentina. Staden benämns ofta som världens sydligaste. Söder om Ushuaia finns inte mycket landmassa kvar, bara några öar och Kap Horn.

Besättningen idoler för passagerarna

Det är byte av passagerare på fartyget *Ocean Diamond*. Framför allt är det turister från Asien som betalt omkring 35 000 per person för en tio dagars kryssning till Antarktis. Besättningen som jobbat står uppställd på led för avsked, och nästan alla passagerarna vill ställa sig bredvid och blir fotade tillsammans med dem. Expeditionsbesättningen är deras nya idoler. Fartyget är bara en dag i hamn. Sen ska nya passagerare spana isformationer, kungspingviner och knölvalar och göra landstigningar på kontinenten som så få har besökt.

På bryggan på det 124 meter långa Bahamasregistrerade fartyget i isklass 1D träffar jag Hernan Navarro, andre styrman från Panama. Han följer i sin pappas fotspår. Yrkesvalet var självklart för den frihetslängtgående 26-åringen.

– Sjöbefäl sitter inte instängda på ett

kontor, säger Hernan och skrattar.

Han jobbade tidigare på tankerfartyg. Men det här är något helt annat. Lasten är människor. Det får absolut inte gå fel. Och i Antarktis har du ingen nödhamn.

– Antarktis är väldigt utmanande. På några minuter kan det växla mellan sol, snöfall och klarblå himmel. Det är en tuff men härlig skola, säger Hernan.

Oleg Klaptenko är befälhavare från

Ukraina och har ansvar för besättningen på 144 anställda och uppåt 189 passagerare på turerna. Han är Hernans läromästare. Oleg jobbar sedan 1999 på Antarktis-kryssningar. Han läste extraår på sjöskolan i Sankt Petersburg för att få isbehörighet. Han betonar att befälen under honom får göra många olika arbetsmoment under en tur, utan hjälp från varken bogserbåtar eller lotsar som skulle vara aktuellt i mer trafikerade vatten. Det gör att deras skicklighet blir en helt annan.

Beroende av ljuset

Kryssningssäsongen sträcker sig från mitten av november till slutet av mars. När jag är på besök i början av februari, har midnattssolen försvunnit. Det ställer till det.

– Stora isberg ser man på radarn men inte de små. Vi måste hela tiden spana



Hernan Navarro kör skytteltrafik med Zodiaken när Antarktis-resenärerna ska göra strandhugg för att spana sälar, kejsarpingviner och alla flyttfåglar som passerar kontinenten under sommaren.



Franz Usits, hotellchef från Österrike på *Ocean Diamond*, diskuterar med Strenie Landauz från Filipinerna som arbetar sin första säsong i baren.



Sergel Shlenkin, teknisk chef från Ryssland, får jobba intensivt vid de många angöringarna och precisionsnavigeringen på Antarktis.

efter svartis, som är väldigt tung och farlig att köra på. Nu när det är mörkare är bergen svåra att se, berättar Oleg Klaptenko.

Det är relativt få fartyg som får problem, trots de tuffa förhållandena. Men 2007 förläste kryssningsfartyget *Explorer* efter att ha kört på is nära Sydshetlandsöarna. Alla de 100 turisterna och 54 besättningsmännen överlevde och klarade sig utan svåra skador. Det var för övrigt en svensk kapten, Bengt Wiman, på *Explorer*.

Och just de föränderliga förhållandena leder till många knepiga situationer. Ut-

över is finns det starka strömmar och dimma som ofta rullar in. Och området är långt ifrån uppmätt.

– Sjökortet är inte perfekta. Det finns vita fläckar, berättar Oleg Klaptenko.

Ankringar är svåra. Genom åren har han hittat sina egna platser. Men även om ankaret fäster ligger isen inte stilla. Drivisen ställde till det för kaptenen på forskningsfartyget *Akamedic Shokalskiy* vid årsskiftet. En vetenskaplig expedition var med på färden tillsammans med 52 turister. När de lagt till i en vik märkte kapte-

nen att isen drev och började täppa till enda vägen ut. Vetenskapsmännen fick då order om att avbryta sina mätningar och snabbt komma ombord, så de kunde kasta loss. Men forskarna dröjde, och båten fastnade i ismassorna. Turisterna rapporterade sjunga in det nya året, medan fartyget var fastklämt i isen. Till slut valde man att lyfta passagerarna till ett annat fartyg med helikopter. Så småningom fick man även loss fartyget med hjälp av isbrytare.

Angöringarna är ett kapitel för sig. I de vindpinade fjordarna där också vinden komprimeras gör fartygets höga fribord det knepigt.

– Det kan bli som att segla utan segel, berättar kapten Klaptenko.

Med säkerhetsavstånd på bara en kabel-längd mellan båtarna i fjordarna gäller det att ha perfekt fartkontroll. Motorerna, två stycken Wichmann på 7 375 hästkrafter, får gå upp och ned i varv ofta, vilket ökar kravet på maskinbefälen, berättar Sergei Shlenkin rysk teknisk chef, som visar mig runt i maskinrummet.

– Vi har också många angöringar på väldigt kort tid. Vi får jobba intensivt, berättar han.

Franz Usits är hotellchef från Österrike som gör sitt femte år i bolaget och sitt andra kontrakt på *Ocean Diamond*. Han chefar över 50 anställda i hotell-delen.

Ushuaia

Den sjöfarts- och Antarktisinresserade som råkar ha vägarna förbi Ushuaia bör göra ett besök på sjöfartsmuseet Museo Marítimo de Ushuaia. Där finns det mycket intressant om bland annat Otto Nordenskiölds expedition. För en matbit rekommenderas restaurangen El Turco. Den populäraste puben heter Dublin.

Svenskar först och senast att bli räddade

Skeppet *M/S Explorer* med svensk kapten, se huvudartikeln, var det som förläste senast vid Antarktis, 2007. Mer än 100 år tidigare gjordes den allra första sjöräddningen på Antarktis. Även den gången hade en svensk huvudrollen. 1903 ledde den svenske polarforskaren Dr Otto Nordenskiöld en expedition. Medan han lämnat fartyget för utforskningar förläste skeppet *Antarctica* och krossades mot isen. Besättningen lyckades vandra över isen och återförenas med Nordenskiöld. När *Antarctica* inte återkom, skickade Argentina ut korvetten *Uruguay* under befäl av Julian Irizar för att leta efter den. Samtliga expeditionsmedlemmar återfanns trötta men välbehållna och följde med tillbaka. I hamnen i Ushuaia står de argentinska expeditionens medlemmarna staty.

Expeditionen hann ändå uträtta så mycket att den ansågs framgångsrik. Nordenskiöld har bland annat fått ge namn åt sjön Lago Nordenskiöld vid vandringsmeckat Torres del Paine i chilenska Patagonien och en glaciär på Syd-Georgien.



Oleg Klaptenko, befälhavare från Ukraina, anser att Antarktis är något av ett elddop för sjöbefäl.



Efter tio intensiva dygn tillsammans har besättningen och passagerarna lärt känna varandra. På kryssningskajen i Ushuaia ställer flera passagerare upp bredvid sina guider ombord för att färdigas tillsammans.

Tiodagarsturena med enbart korta stopp i hamn för att hämta nya gäster gör att besättningen blir tajt. Det blir som en familj.

– Antingen kan man leva med det eller så slutar du, säger han.

Drakes sund

Alla jag intervjuar återkommer till en sak som genomsyrar arbetsplatsen; ”Drake” eller Drakes sund. Det är vattnet som skiljer Eldlandet vid Sydamerikas sydspets från Västantarktis och förenar Atlanten med Stilla havet. Det är passagen där ingen landmassa bromsar vindarna eller vägorna utan trycker dem igenom en flaskhals. Det har fått sitt namn efter den engelske upptäcktsresanden Francis Drake, som 1578 insåg att det var ett sund. Det anses vara ett av de värsta blåshålen. 10–15 meters vågor förekommer regelbundet. Det tar två dagar att passera Drakes sund på både ut- och hemresa. Det märks ombord. De skeppssäkrar alla rörliga föremål. De får förbereda passagerarna i genomgångar.

– Vi viker svalor av spypåsarna och lägger ut dem överallt, berättar Franz Usits.

Befälen ombord prisar de fantastiska miljöerna, ljusspelet över ismassorna och den orörda naturen som fortfarande fascinerar efter alla turer. För unge Hernan betyder det att han får köra gästerna med

en Zodiak-båt. Det är ett ganska pressat schema, så besättningen får sällan gå iland själva på Antarktis. Gästerna har förtur.

Det är inte för att tjäna mest som besättningen sökt sig hit. Det finns bättre lönevillkor på annat håll. Men ändå är det liten personalomsättning bland sjöbefälen på fartygen. Besättningarna på de flesta Antarktiskryssarna vävs samman och återvänder säsong efter säsong. När det gäller befälen på bryggan är de uppenbart stolta över sin yrkesskicklighet, som de fått när de mästrat de tuffa förhållandena.

– Det är inte många människor som klarar av det här, säger Hernan stolt.

– If you can make it in Antarctica, you can make it anywhere”, skratrar kapten Oleg Klaptenko. **EP**



Argentinskan Veronica Baldasso Palacios, delägare i skeppsagenturen Sealand, märker ökat intresse för Antarktis ifrån framförallt Asien.

15-tal fartyg erbjuder kryssningar

Antarktis är skyddat från kommersiell exploatering och militära aktiviteter i ett avtal som gäller till 2041. Det ställer också krav på hur kryssningsfartyg agerar. De allra största kryssningsfartygen får inte angöra Antarktis. Men de finns ändå en trend att kryssningsfartygen blir större.

– Förut var det ofta ett 50-tal passagerare per kryssning. Nu är det ofta 150 istället. Vi ser även ett skifte till fler turister ifrån Asien, berättar Veronica Baldasso Palacios, delägare i Sealand ship, en agentur i Ushuaia som tar emot kryssningsfartyg från Antarktis och kusten runt Eldlandet. År 2008 toppade Antarktisturismen. Då besökte 46 069 Antarktis. Efter finanskrisen har turismen mattats av något men är på återhämtning. 2013 var siffran 34 354 besökare. Ungefär en tredjedel av resenärerna är amerikaner.

Källa laato, organisationen för Antarktiskryssningar

SJÖBEFÄLSPENSION – VAD ÄR DET?

Sjöbefälspension är en form av pension som utgår med stöd av ett kollektivavtal som heter ITP Sjö och som är slutet mellan Sjöbefälsföreningen (SBF) och Sjöfartens arbetsgivareförbund (Sarf). Det grundläggande avtalet om tjänstepension på privattjänstemännens arbetsmarknad (inklusive sjöarbetsmarknaden) är det så kallade ITP-avtalet, som är tecknat mellan PTK och Svenskt Näringsliv. Man kan säga att ITP-avtalet är inarbetat i ITP Sjö. TEXT MARTIN LINDEBLAD

Sjöbefälsföreningen har likaså tecknat pensionsavtal med Almega Tjänsteföreningen Turism & Sjöfart, benämnt ITP Skärgård, med samma regelverk som ITP Sjö.

Inom ett viktigt område skiljer sig sjöbefälspensionen från det allmänna ITP-avtalet och det gäller rätten att erhålla pension vid förtida avgång. Sjöbefälspensionen medger nämligen sjöbefäl att under vissa förutsättningar kunna få gå i pension från 60 års ålder fram till 65 års ålder. Det skiljer också hur man beräknar pensionsmedförande lön.

Denna artikel är fokuserad på rätten att gå i pension från 60 års ålder.

Vem kan få sjöbefälspension?

Sjöbefäl som är medlemmar i SBF har rätt till sjöbefälspension från och med 60 års ålder. Denna rätt är dock inskränkt på följande sätt.

För att kunna erhålla sjöbefälspension är det ett absolut krav att en pågående anställning avslutas på initiativ av sjöbefälet (alltså inte av arbetsgivaren) och att syftet med att anställningen avslutas är att sjöbefälet avser att gå i pension. Det är inte möjligt att kombinera en fortsatt anställning med sjöbefälspension.

Det är också ett krav att arbetsgivaren har betalat in premier till ITP-systemet i tiden närmast före pensioneringstillfället. Räknat från pensioneringstillfället och fem år bakåt i tiden måste premier ha betalats in under minst 3 år.

Det är inte heller möjligt att kombinera kompensationsledighet eller semester med sjöbefälspension. Dessa former av

I en ny artikelserie informerar Sjöbefälsföreningen om viktigare regler och avtal inom sjöarbetsmarknaden. Först ut är denna artikel som handlar om sjöbefälspensionerna.

ledighet ska i stället läggas ut som en förlängd anställningstid innan sjöbefälspension beviljas. Om kompensationsledighet kontantuttagits före pensionsansökan beviljas inte pension förrän ett år förflutit från uttagstillfället.

Sjöbefäl som erhåller pension från sin arbetsgivare kan inte samtidigt få sjöbefälspension.

Hur stor blir min pension?

En sjöbefälspension kan beräknas på två olika sätt. Vilket beräkningssätt som ska användas beror på vilken av ITP-planerna (ITP1 eller ITP2) som befälet tillhör. Huvudregeln är att för den som är född 1978 eller tidigare gäller ITP2. För övriga gäller ITP1. ITP1 kan även gälla för alla anställda i företag som anslöt sig till ITP efter den 25 april 2006.

ITP2

Pensionsberäkningen för ITP2 går till på följande sätt. Utgångspunkten för beräkningen är sjöbefälets årslön vid pensionsstillfället (pensionsmedförande lön). Stora lönehöjningar fem år före pensionstillfället får emellertid inte räknas med. Det handlar då om lönehöjningar som varit större än höjningen av inkomstbasbeloppet (exempelvis höjdes inkomstbasbeloppet mellan 2011 och 2012 med cirka 4,8

procent). Bortsett från denna så kallade lönekapning beräknas dock den årliga pensionen som en procentdel av den pensionsmedförande lönen. Procentberäkningen görs på så sätt att först delas den pensionsmedförande lönen in i följande tre skikt:

- Upp till 7,5 inkomstbasbelopp
- Mellan 7,5 och 20 inkomstbasbelopp
- Mellan 20 och 30 inkomstbasbelopp.

Pension vid 60 års ålder

Sjöbefäl som går i pension vid 60 års ålder får i årlig pension fram till och med 65-årsdagen 61 procent av pensionsmedförande lön inom a) plus 61 procent av pensionsmedförande lön inom b) plus 30,5 procent av pensionsmedförande lön inom c). Tjänstepensionen efter 65 år beräknas med följande procentsatser för skikten a), b) och c): 6 procent, 61 procent respektive 30,5 procent.

Pensionen minskas med vad som erhålls i pension genom ITP-K. Dessutom gäller ett tak för den högsta årliga pensionen på 7,5 inkomstbasbelopp.

Pension vid 61 års ålder

Sjöbefäl som går i pension vid 61 års ålder får i årlig pension fram till och med 65-årsdagen 63 procent av pensionsmedförande lön inom a) plus 63 procent av pensionsmedförande lön inom b) plus 31,5 procent av pensionsmedförande lön inom c). Tjänstepensionen efter 65 år beräknas med följande procentsatser för skikten a), b) och c): 8 procent, 63 procent respektive 31,5 procent.

Pensionen minskas med vad som erhålls i pension genom ITP-K. Dessutom gäller ett tak för den högsta årliga pensionen på 7,5 inkomstbasbelopp.

Pension vid 62, 63 eller 64 års ålder

Sjöbefäl som går i pension vid 62, 63 eller 64 års ålder får i årlig pension fram till och med 65-årsdagen 65 procent av pensionsmedförande lön inom a) plus 65 procent av pensionsmedförande lön inom b) plus 32,5 procent av pensionsmedförande lön inom c). Tjänstepensionen efter 65 år beräknas med följande

procentsatser för skikten a), b) och c): 10 procent, 65 procent respektive 32,5 procent.

Någon reduktion för vad som erhålls genom ITP-K görs inte och inte heller gäller något tak för den högsta årliga pensionen.

Alla beräkningar ovan förutsätter att sjöbefälet har arbetat inom ITP-systemet i 360 månader. Om t ex tjänstetiden endast uppgår till 340 månader reduceras pensionen till 340/360-delar. Observera att vid beräkningen av tjänstetidsfaktorn ska man utgå ifrån en täljare på 360 (alltså inte den faktiska tjänstetiden) och sedan från 360 räkna av tid utanför ITP-systemet. Ett exempel på tid som ska avräknas på detta sätt är tid då sjöbefäl omfattats av en alternativ pensionslösning (t ex en K-försäkring enligt Internationaliseringsavtalet).

ITP1

Den grundläggande skillnaden mellan ITP1 och ITP2 är att ITP1 inte innehåller någon bestämd pensionsförmån som beräknas från en pensionsmedförande lön. ITP1-systemet reglerar i stället hur stora premier arbetsgivaren ska betala in men säger alltså ingenting om hur stor pensionen blir.

För sjöbefäl som går i pension vid 65 års ålder och som tillhör ITP1 har arbetsgivaren betalat in 4,5 procent av lönen i skiktet upp till 7,5 inkomstbasbelopp och 30 procent i skiktet därutöver.

Men vad gäller då om ett sjöbefäl tillhör ITP1 och önskar gå i pension tidigare än vid 65 års ålder? Sjöbefäls pensionen är på det här området en innovation. Vid förtida avgångar görs nämligen en pensionsförmånsberäkning, trots att det handlar om ITP1-pension. I stället för begreppet pensionsmedförande lön talar man i

detta sammanhang om "Beräknad pension från 65 års ålder", eller kortare uttryckt "beräkningsunderlaget". Med andra ord räknar man först ut vilken pension sjöbefälet får från 65 års ålder och sedan bestäms pensionen mellan 60 och 65 års ålder till en viss procentandel av detta.

Beräkningsunderlaget utgörs för det första av utfallande pension från det allmänna pensionssystemet. Så kallat fribrev från ITP2 läggs också till och dessutom ITP1-pensionen (beräknad som om premier hade inbetalats fram till 65 års dagen).

Pension vid 60 års ålder

Sjöbefäl som går i pension vid 60 års ålder får i årlig pension 90 procent av beräkningsunderlaget. Ett tak gäller för den högsta årliga pensionen på 7,5 inkomstbasbelopp.

Pension vid 61 års ålder

Sjöbefäl som går i pension vid 61 års ålder får i årlig pension 95 procent av beräkningsunderlaget. Ett tak gäller för den högsta årliga pensionen på 7,5 inkomstbasbelopp.

Pension vid 62, 63 eller 64 års ålder

Sjöbefäl som går i pension vid 62, 63 eller 64 års ålder får i årlig pension 100 procent av beräkningsunderlaget. Något tak för den högsta årliga pensionen gäller inte.

Pension från 65 års ålder

Pensionen från 65 års ålder beror på hur mycket som intjänats under den yrkesverksamma tiden och hur väl detta kapital förvaltats.

Hur gör jag för att ansöka om sjöbefäls pension?

Ansökan om sjöbefäls pension görs på särskild blankett som lämnas in till PRI.

I ansökan lämnas en fullmakt att stämma av andra försäkringar som har betydelse för sjöbefäls pensionen. PRI kontrollerar att villkoren för att erhålla sjöbefäls pension uppfylls och gör de beräkningar som fastställer den kommande sjöbefäls pensionen. Ansökan prövas sedan av en särskild pensionsdelegation med representanter för både SBF och Sarf. Beviljande av sjöbefäls pension kräver ett enhälligt beslut av delegationen.

Ansökan kan göras tidigast ett år före det planerade pensionstillfället. Vill man skjuta upp pensioneringstillfället kan det ske med tre månader, efter detta krävs en ny ansökan.

Vad gäller efter att sjöbefäls pension erhållits?

Avsikten med sjöbefäls pensionen är att man ska gå i pension. Man har dock rätt att, efter det man gått i sjöbefäls pension, arbeta högst 8 timmar per vecka eller 104 timmar sammanlagt under en tremånadersperiod (det finns även en lönegräns). Om man arbetar mer kan pensionen dras in och utbetald pension återkrävas. För att få fortsatt rätt till pension ska varje år inlämnas försäkran om att arbetsreglerna följs och, om arbete skett, uppgift om erhållen lön.

Vart vänder jag mig om jag har frågor?

Frågor om ansökan eller nivån på kommande pension handläggs av PRI, som även tillhandahåller ansökningsblankett.

Självklart hjälper även Sjöbefälsföreningen dig om du har frågor.

Kontaktuppgifter till PRI finns på Sjöbefälsföreningen hemsida: www.sjofefalsforeningen.se – Pension – ITP-Sjö/Skärgård. **ML**



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

Oxelgrenvägen 34, S-152 42 SÖDERTÄLJE, Sverige • Tel: 08-550 858 80
Fax: 08-550 809 71 • E-mail: info@scancool.se • www.scancool.se



BORT MED SKANDINAVER

Budskapet från rederierna Wilh. Wilhelmsen och Wallenius Wilhelmsen Logistics till de skandinaviska befälen var klart: Ni ska bort inom två år och ersättas av icke-skandinaver. Men efter att sjöfacken grep in ska utfasningen av befälen nu ske på frivillig väg. Berörda befäl erbjuds avgångsvederlag eller nya jobb inom koncernen. TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

NORGE APRIL 2014

I ett brev till de anställda motiverar Wilhelmsen-ledningen sitt beslut med att koncernen länge haft problem med lönsamheten. På land har det tidigare skett rationaliseringar, och nu är det dags för de anställda till sjöss att förbereda sig på förändringar.

– Vi tycker att situationen är svår och detta är tungt för alla, heter det i brevet. Det är viktigt för oss att understryka att detta inte har någonting att göra med din kompetens eller kvaliteten på det jobb du har utfört. Detta beror uteslutande på att alla stenar ska vändas i ett försök att förbättra lönsamheten.

De tre norska sjöfacken reagerade omedelbart på Wilhelmsens dramatiska utspel och krävde förhandlingar.

Bötfällts för kartellsamarbete

– Rederiet kan inte använda lönsamhet som ett argument för att göra sig av med folk, säger vd Hans Sande i Norsk Sjöofficersförbund. Vi har inte fått någon dokumentation från rederiet som talar om att det är i en sådan situation att sådana här åtgärder är nödvändiga.

– Wilhelmsen har fått kraftiga böter i Japan för kartellsamarbete. Det rör sig om böter på 17 miljoner dollar. Och det kan också komma böter från USA eller EU, vilka ännu inte behandlat frågan. Men man kan inte bara se på lönsamheten under en kort period. Det finns mycket annat än löner som man kan använda sig av i detta sammanhang.

– Jag tycker att Wilhelmsen utsätter befälen för en styvmoderlig behandling. Många av dem har varit anställda på rederiet under en väldigt lång tid, säger Hans Sande.

Förhandlingarna mellan de tre sjöfacken och Wilhelmsen resulterade i att rede-

riet gick tillbaka på kravet om tvingande utfasning av anställda inom två år. I stället ska det hela ske frivilligt. Det betyder att de berörda kan säga antingen ja eller nej till slutpaketet, som innehåller en månads ersättning för vartannat år i tjänst.

Så många som möjligt blir omplacerade eller erbjuds nya arbeten inom koncernen. Totalt berörs 89 personer på 13 fartyg. Av de 89 – varav flertalet är normmän, de övriga är svenskar och danskar – är 42 medlemmar i Norsk Sjöofficersförbund, 40 i Det Norske Maskinistförbund och sju i Norsk Sjömannsförbund.

Bra uppgörelse men trist utveckling

Generalsekreterare Hilde Gunn Avløyp i Det Norske Maskinistförbund är nöjd med överenskommelsen:

– Detta visar att det blir resultat när medlemmarna engagerar sig. Det går inte, som rederiet gjorde, att bara komma och tala om dålig lönsamhet och sedan kräva att folk lämnar sina anställningar. Jag tycker inte att Wilhelmsen har visat den respekt för sina anställda, som man borde kräva av ett så gammalt och värenomme-rat rederi. Flera av de berörda anställda

Fördröjd fördjupning

Det är fortfarande oklart när den sedan länge planerade farledsfördjupningen in till hamnen i Hargshamn vid norra Upplandskusten kan bli av. Alla tillstånd är klara för projektet, som dock kräver en statlig delfinansiering med 48 miljoner kronor.

I den statliga infrastrukturplanen för 2014–2025 står det visserligen att projektet har hög prioritet, men utan att något årtal anges.

PETER LORIN
Källa Upsala Nya Tidning

har varit hos Wilhelmsen i många år, den med längst anciennitet har 40 års anställning i rederiet.

– Även om vi är nöjda med slutresultatet i förhandlingarna, måste vi konstatera att det är en trist utveckling vi går till mötes när skandinaviska befäl ersätts med utländska. Det vittnar om en fientlig attityd till de skandinaviska befälen, menar Hilde Gunn Avløyp.

Refusionsordningen kan ändras

Wilhelmsens krav om utfasning på frivillig väg av de skandinaviska befälen under de kommande två åren ligger alltså fast. Men om tiderna ändrar sig och lönsamheten förbättras, är det möjligt att utfasningen upphör. I detta sammanhang kan en ändring av reglerna i NIS (Norsk Internasjonalt Skipsregister) komma att få betydelse.

Det ska nämligen inom kort i Norge tilläggas en utredning som ska lägga fram förslag till en konkurrenskraftig netto-lönsordning för NIS och NOR (Norsk Ordinært Register).

– En viktig förutsättning för utredningens arbete är att den ska säkra norsk framtida maritim kompetens, vilket inkluderar befäl på däck och i maskin, matroser och lärlingsplatser, säger Hans Sande. Om politikerna håller fast vid denna förutsättning, så kommer man inte förbi en justering av refusionsordningen för NIS-fartyg i utrikesfart. Dessutom måste netto-lönsordningen i NOR göras mer robust, bland annat genom att taket på refusionsordningen justeras i takt med löneutvecklingen inom sjöfarten. **CK**

Utbyggnad i Liverpool

Liverpools hamn ska byggas ut för över tre miljarder kronor för att kunna ta emot större fartyg. Inloppet via Mersey-floden ska också muddras, så att ett maximalt djup på 16 meter uppnås för fartygstrafiken.

Liverpool2-terminalen ska kunna ta emot fartyg med upp till 13 500 containrar, jämfört med max 3 500 idag, och totalt två miljoner containrar om året.

PETER LORIN
Källa BBC News

Exakt energimätare

Med energistyrssystemet Emma, Energy Monitoring and Management, kan man följa energiåtgången på *Viking Grace* från kontrollrummet i maskin, från bryggan – och från rederikontoret. Bland annat kan kapten kolla av om fartyget har optimal trim för ögonblicket. TEXT AGNETA OLOFSSON

ÅLANDS HAV MARS 2014

Att mäta fartygs energieffektivitet är aktuellt. EU-kommissionen har startat en process för att få fartyg som gör EU-relaterade resor att mäta och rapportera sin energianvändning.

När *Viking Grace*, Viking Lines nya LNG-drivna kryssningsfartyg som går mellan Stockholm och Åbo, byggdes, lades därför en mängd olika sensorer in på olika platser.

– Det betydde att alla signaler vi behövde fanns tillgängliga, säger Jan-Erik Räsänen, affärsområdeschef för energieffektivitet på ABB Oy i Finland, som installerade Emma på *Viking Grace*.

Det finns sensorer i botten på fartyget, i aktern och fören, som mäter höjdreferensnivåer. Dessa kan ge uppgift om aktuell

trim för fartyget. På bränslelinjen till huvudmaskinerna, det finns fyra LNG-drivna på *Viking Grace*, finns en flödesmätare som mäter massan av bränsleflödet. Det ger information om bränsleförbrukning.

Frekvensomriktarna till framdrivningen ger uppgift om hur mycket effekt som går till propellern. Det finns sensorer som ger uppgift om energiproduktionen ombord och hur mycket till exempel hotelldelen drar.

Övriga sensorer är kopplade till navigationsystemet. De ger uppgift om aktuell vind, vågor, fartygets djupgående och vattendjup.

Trim viktigast

Alla dessa data samlas och bearbetas till enkel och lättfattlig information. Det finns

en huvudskärm med nio segmenterade cirklar. För nio parametrar avslöjas om fartyget drivs optimalt genom att cirkeln är fylld eller inte.

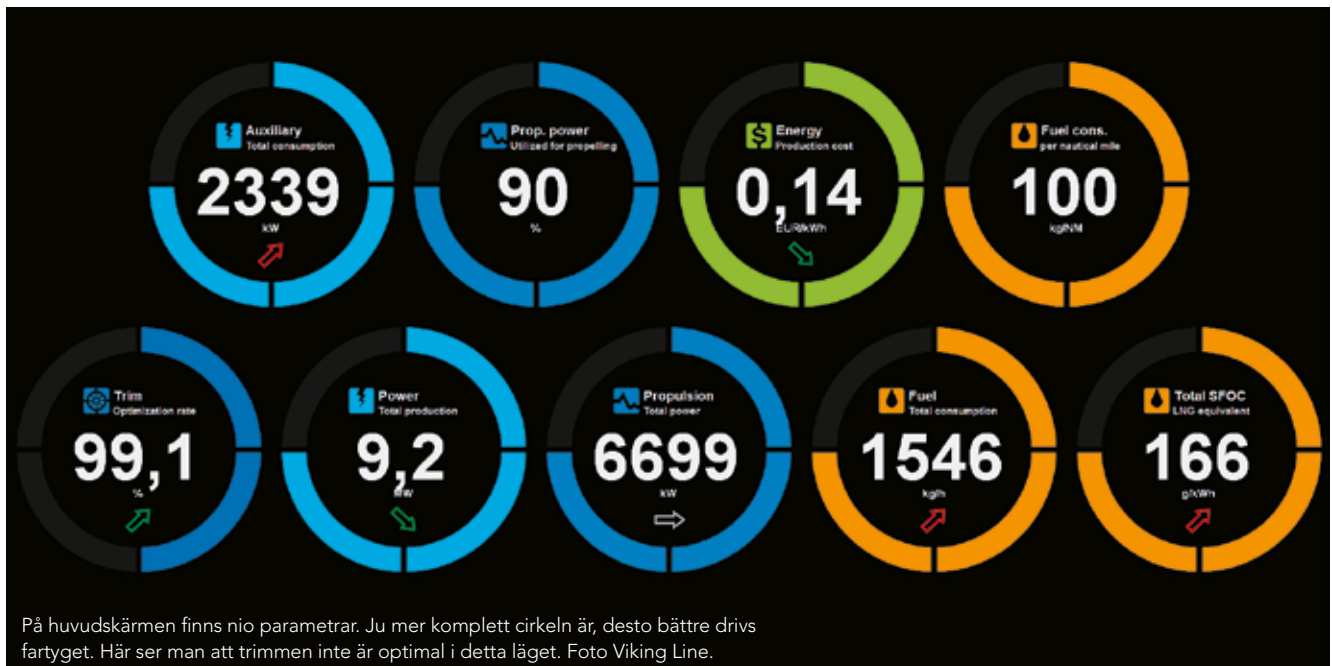
– Vi får direktrespons på hur vi kör och när det lönar sig att inte gasa på mera, säger Stefan Andersson, befälhavare på *Viking Grace*, som varit engagerad i utvecklingen av Emma från start.

Den viktigaste parametern är, enligt hans åsikt, trim. *Viking Grace* lastar ofta, vilket gör att trimmen förändras. I Stockholm kör bilarna ombord i fören och har en tendens att samlas i aktern. Det ger en akterlig trim, medan *Viking Grace* går bäst i förlig trim.

Tack vare uppgifter från Emma kan barlastvattnet fördelas så att fartyget får optimal trim. Eftersom optimal trim också beror på hastigheten är trim något som Stefan Andersson justerar under hela resans gång.

Fler cirklar på kontoret

När *Viking Grace* sattes i trafik i januari 2013 påbörjades arbetet med att installera Emma. Under en startperiod på två månader var systemet igång men avstängt för användare. Det samlade då informa-



tion om alla parametrar för att kunna ge besked om optimal drift så småningom när systemet används.

Systemet har utvecklats under det år det varit igång, och den senaste nymodigheten är att bara fyra cirklar syns på skärmen som finns på bryggan. Dessa parametrar är bränsleförbrukning per nautisk mil, trim, vindpåverkan och squat.

– Har vi koll på dessa fyra bollar så får vi ner de andra också, säger Stefan Andersson.

Desto fler parametrar har projektchefen vid Viking Line, Kari Granberg, tillgång till på rederikontoret i Mariehamn. Till exempel känner Emma av om fartyget börjar gå tungt på grund av påväxt. Då är det dags att rengöra skrovet.

Kollar en gång i veckan

Huvudskärmen är en touch-screen.

Genom att peka på en cirkel kan Kari Granberg gå djupare in och få detaljerad information om parametern.

– Det finns otroligt mycket information. Men om jag ser att värdena är fina, behöver jag inte gå djupare ner, säger han.

Någon gång per vecka går han in och tittar. Systemet finns i en molntjänst, så

Viking Grace var förberedd från början med sensorer, så installationen av Emma var relativt okomplicerad. Foto Viking Line.



någon särskild server behövs inte. Kari Granberg kan hämta informationen med sin mobil var som helst.

Han bedömer att man har kunnat spara fem till tio procent bränsle på *Viking Grace* genom att följa de rekommendationer systemet ger. Om rederiet bygger

nya fartyg kommer man att installera Emma även på dem. Mer tveksamt är om de befintliga fartygen kommer att utrustas med systemet.

– Det är en komplicerad installation, vilket ger en längre tid för återbetalning, säger han. **A O**

Ingen vill bärga

Trålaren *Sundland* står på grund nära Öresundsbron. Bärgningskostnaden gör att ansvaret för fartyget glider mellan inblandade myndigheter och förvaltningar. Ingen kan idag med klarhet säga vad som kommer att hända med fartyget. TEXT OCH FOTO JOHAN ERICHS, MERAMEDIA

MALMÖ APRIL 2014

Hav och vind tär hårt på fartyget, som sedan hösten 2010 står på grund i Öresund. Scenariot bakom händelsen är inte sensationellt.

Ägaren till fartyget hämtar sin nyinköpta fisketrålare i Varberg på eftermiddagen den 9 oktober 2010. Planen är att han ska segla henne till en hamn i närheten av Kramfors där ägaren är bosatt. Efter ett par timmars vila vid kaj i skånska Barsebäck sätter han kurs mot Öresundsför-

bindelsen i hopp om att under natten nå hamnen vid inloppet till Falsterbokanalen. Men navigationskunskaperna är inte de bästa. Hård vind gör att fartyget hamnar ur kurs och plötsligt går på grund.

Detta är den 10 oktober 2010, alldeles invid det svenska brofästet av Öresundsförbindelsen.

Vite

Sedan dess har fartyget legat på samma plats som hon grundstötte. Ägaren har trots krav och hot om miljonvite inte

hämtat sitt fartyg. Idag är fartyget plundrat på allt av värde och på väg att spricka i olika delar.

Många inblandade och utomstående har synpunkter på fartyget, som en del ser som en symbol för obeslutsamhet och en misspdyndad för Malmö stad och Öresund.

Eftersom fartyget ligger utanför farleden och inte utgör någon omedelbar fara för fartygstrafiken ingår det inte i Transportstyrelsens uppdrag att bärga henne. Malmö stad säger sig också vara bakbundna, eftersom fartyget ligger till havs och ärendet faller under sjölagen.

Avslag

Frågan om *Sundland* har därför under snart fyra år bollats mellan olika myndigheter. Orsaken till att ingen visar handlingskraft är bärgningskostnaden, som spekuleras till ett belopp på drygt en miljon kronor.

Miljöförvaltningen i Malmö har vid flera tillfällen begärt att ägaren ska ombesörja bärgning av fartyget. Ägaren säger sig dock sakna tillgångar för att bekosta bärgningen, och någon försäkring för *Sundland* finns inte. Miljöförvaltningen har därför begärt handräckning hos kronofogden i Östersund i syfte att få bort fartyget. Men begäran har avslagits med motiveringen att ägaren fortfarande har lagstadgad möjlighet att på eget initiativ bärga fartyget.

– Där står vi nu. Ärendet är komplicerat bland annat eftersom det faller under sjölagen. Vi menar att det är ägarens ansvar att bärga fartyget, inte minst eftersom han i samband med grundstötningen och även vid senare tillfällen uttryckt att han vill behålla och hämta sitt fartyg, berättar Lars Brander miljöinspektör i Malmö.

Efter att tidens tand gjort sitt och fartyget börjat sönderfalla och nu mer liknar ett vrak, ville Miljöförvaltningen i Malmö betrakta *Sundland* som ett avfall.

– Vi åtalsanmälde då ägaren för nedskräpning. Men åtalet lades ned med hänvisning till att brottet var preskriberat, eftersom preskriptionstiden på två år skulle räknas från det datum ägaren satte fartyget på grund.

Miljöförvaltningen försöker även på andra vägar få en bärgning till stånd. I augusti 2013 beslutade Miljönämnden i Malmö att ägaren skulle avlägsna fartyget inom fem månader under begäran om vite på en miljon kronor.

– I slutet av mars i år skickade vi en ny begäran om att kronofogden i Östersund skulle verkställa detta beslut och att fartyget skulle bärgas på statens bekostnad, och därefter skulle staten kräva kostnaden från ägaren av fartyget.

Denna begäran har lett till att Ångermanlands tingsrätt har upphävt kronofogdens avslag på Miljöförvaltningens begäran att verkställa beslutet om att ägaren ska bärga skeppet. Tingsrätten återför därmed ärendet till Kronofogdemyndigheten för vidare handläggning.

Lars Brander ser inget tidsperspektiv för när ärendet kan avslutas.

Men ärendet kan få en "naturlig" upplösning om väder och vind gör att fartyget spricker och delar hotar att flyta in i farled eller in på närliggande naturreservat.

– Det finns ingen rättspraxis att hänga upp ärendet på. Kanske slutar det som ett nedskräpningsärende, och då kan vi agera med stöd av miljöbalken. Kostnaderna är dock så omfattande att ingen är villig

att ta ansvar för att bärga fartyget. Det vore önskvärt att lagstiftningen förtydligas så att det ges möjlighet att mer effektivt ta hand om fartyg som är övergivna, menar Lars Brander.

Hårdare krav

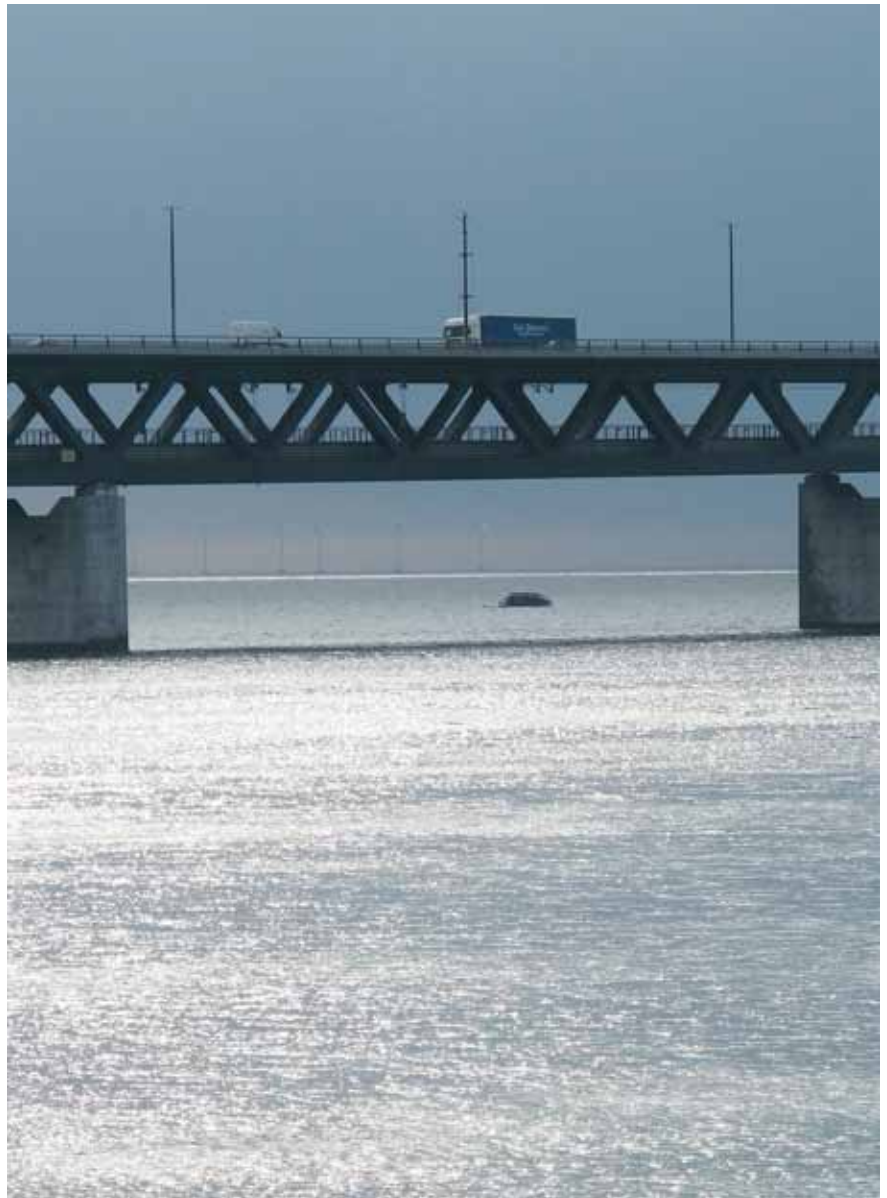
Filip Lundgren är biträdande stabschef på Kustbevakningens regionledning Syd-väst. Han menar att övergivna fartyg är ett ämne som återkommer till diskussion.

– Det finns flera sådana här fall. Finns det inte ett behov av räddningsinsats eller föreligger risker för miljön, så handlar det inte om räddningstjänst i lagens mening.

Därför är det ägarens ansvar att ta hand om fartyget.

Hur lämpligt är det att som oerfaren föra ett fartyg genom farledstränga och hårt trafikerade vatten som Öresund?

– I grund och botten är det en utbildnings- och sjömanskapsfråga, sedan sammanfaller sådana här incidenter tyvärr ofta med att den här typen av fartyg sällan är försäkrade. Inte alla är medvetna om att havet har sina risker. Generellt borde det ställas större krav på utbildning vid framförande av fartyg och andra farkoster, för att minska riskerna för olyckor till havs, säger Filip Lundgren. **JE**



Grundstöta trälaren *Sundland* har gett många myndigheter bryderi. Den höga kostnaden för att dra loss henne gör att inblandade aktörer så långt det är möjligt, vill undvika att ta ansvar för en eventuell bärgning.

Hur strängt gäller trafiksepareringar?

Med central ruttplanering i Östersjön kan den totala besparingen bli så stor som 100 miljoner euro per år. Och med optimerad rutt genom Kattegatt sparar ett genomsnittligt fartyg 12 procent bränsle.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG FEBRUARI 2014

Sjöfartsverket har avslutat första delen av Monalisaprojektet, där deras motsvarigheter i Danmark och Finland också deltar, förutom SSPA, Chalmers och företrädare för industrin.

Det visar sig att med den centrala ruttplanering som föreslås kan den totala besparingen bli minst 100 miljoner euro per år, varav hälften är miljövärden.

Inom projektet har SSPA gjort simuleringar för handelsfartyg som transiterar Kattegatt. Med hänsyn tagen till de trafiksepareringar som finns, vind, vågor och strömmar samt effekten av squat har SSPA lyckats optimera rutterna, så att det genomsnittliga fartyget sparar 12 procent bränsle.

– Men det finns stora skillnader, en del sparar mer, andra mindre, säger Lars Markström, projektledare vid SSPA.

Nedsugningseffekt

Många tänker inte på att squat har betydelse för bränsleförbrukningen i det relativt grunda Kattegatt. Squat betyder att fartyget sugts ner mot botten vid hög hastighet i grunda vatten. Även vid ett avstånd om 30 meter mellan köl och havsbotten kan squat märkas.

I SSPA:s beräkningar finns inte möten med, mer än att forskarna tagit hänsyn till trafiksepareringarna.

– Det är upp till befälhavaren att se till att ha lämpliga avstånd till andra fartyg, säger Lars Markström.

Men i Monalisaprojektet som helhet

Trafiksepareringar

De statistiska trafiksepareringar som finns på ett antal ställen i Östersjön med Kattegatt och Skagerrak är att likna vid de flygkorridorer som flyget har. Det betyder att på vissa ställen går till exempel norrgående fartyg i en korridor och södergående fartyg i en annan korridor. Syftet är att minska risk för kollision i tätt trafikerade farleder.

finns idéer om att leda trafiken så att risken för kollision minimeras, samtidigt som alla fartyg tar den bästa ruten i bäst hastighet med hänsyn tagen till när fartyget har en ledig kajplats på destinationen.

Den bästa ruten kan gå helt utanför de trafiksepareringar som finns.

– Jag är en stor motståndare till fasta trafiksepareringar, säger Ulf Svedberg, seniorkoordinator vid Forsknings- och innovationsenheten vid Sjöfartsverket.

I stället tänker han sig ett koordinationscenter i land som föreslår rutter och hastigheter för de fartyg som rör sig i Östersjön med Kattegatt och Skagerrak. Centret, som kan bemannas med dagens VTS-personal, släpper iväg fartygen med lämpliga avstånd så att risken för kollisioner minimeras.

Andreas Holmgren, sektionschef vid Transportstyrelsen, påpekar dock att de befintliga fasta trafiksepareringarna är beslutade av IMO och det är de som gäller.

– Om framtiden utvisar att en dynamisk trafikseparering är bättre än de nuvarande fasta systemen så behöver en förändring komma till stånd inom ramen för IMO-arbetet, säger han.

Vid Chalmers pågår forskning i simulatorer, där idéerna i projektet ska testas.

Förutom att rederierna får en bättre ekonomi är miljön en vinnare i Monalisaprojektet. Utsläppen minskar, och hänsyn kan tas till fågelskydd och sältskydd exakt under de perioder på året när det behövs.

Ersätter inte lotsen

Ulf Svedberg poängterar att den centrala ruttplaneringen inte ska ersätta lotsningen i Östersjön. Men en långlots från Skagen till Luleå kostar 75 000 kronor, och han anser att det i en del fall är slöseri eftersom lotsen bara behövs på vissa ställen.

– Vill man ha en långlots då beställer man det. Vill man bara ha lite assistans från land, så kan koordinationscentret i land vara ett alternativ, säger han.

Centret kan erbjuda tjänster som att förvarna 15 minuter före en gir, till exempel. Man kan också tänka sig att en lots sitter i land och följer båten via AIS.

Tanken med systemet är inte att frånta kaptenen ansvaret och rätten att bestämma över sin rutt och sitt fartyg.

– Men vi vill ge kaptenen så mycket information och hjälp som möjligt, säger Ulf Svedberg.

Monalisaprojektet har hittills fått fram prototyper till den utrustning som krävs. Nu går man in i en andra fas, och då gäller det att få fram produkter ur prototyperna. **A O**



Försurning även till sjöss

Nya sätt att hantera data visar att svavel från sjöfarten försurar havet runt farlederna. Särskilt gäller det på norra halvklotet sommartid. Nu ska forskare också undersöka vilka effekter surt skrubbervatten har på marina organismer för att ge underlag till framtida regelverk.

TEXT AGNETA OLOFSSON
ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG APRIL 2014



Tidigare har den rådande uppfattningen varit att svavelutsläpp från fartygs skorstenar i första hand är ett problem när föroreningarna förs av vindarna in över land. Teorin har varit att havet har så stor buffrande förmåga, alltså förmåga att neutralisera sura ämnen, att det inte påverkas av försurande nedfall från fartyg.

Men de beräkningarna är gjorda som ett medelvärde över året. Nu har forskare vid Chalmers och Göteborgs Universitet, i samarbete med kollegor från USA, gjort modelleringar månadsvis i stället.

– Vi räknar med samma siffror, men på ett annat sätt, säger Ida-Maja Hassellöv, forskare vid Institutionen för sjöfart och marin teknik vid Chalmers.

Resultatet de har kommit fram till är att svavelutsläppen kan orsaka tillfällig försurning runt farleder på norra halvklotet under sommarmånaderna. Effekten kan vara mer än lokal eftersom det exempelvis kan vara fiskarnas yngelplatser som påverkas just under den tid när den biologiska aktiviteten är stor.

Vintertid blandas vattnet om och kan buffra surt nedfall, men under sommarmånaderna skiktas vattnet så att det bara är det översta skiktet som blandas om. Skiktningen är en förutsättning för att plankton ska få tillräckligt med ljus för att växa, men innebär alltså samtidigt förutsättningar för en lokal försurning om man har en intensiv kustnära sjöfart med svavelhaltiga bränslen. Exakt hur denna

försurning påverkar organismerna i havet vet man ytterst lite om. Tidigare forskning har mest mätt effekter av försurning på grund av koldioxidutsläpp.

Tester med plankton

I sommar ska forskare från Chalmers och Göteborgs Universitet göra försök vid Askö i Östersjön, där kassar med naturliga planktonsamhällen ska utsättas för vatten från en skrubber.

På så sätt simulerar man effekter av utsläpp av vatten från en öppen skrubber för behandling av svavelhaltiga avgaser, alltså en som släpper vattnet med rester från de tvättade avgaserna direkt i havet.

Kassarna är slutna mot det omgivande havet, men öppna uppåt för att släppa in ljus och tillåta gasutbyte. I ett första försök ska skrubbervatten tillsättas så att vattnet i kassen får pH 6,5. Det är vad tidigare forskning ansett inte ger några långtidseffekter. En öppen skrubber släpper ut pulser med vatten som håller pH 3, att jämföra med havsvattnets pH 8.

De organismer man ska undersöka hämtas genom att man filtrerar havsvattnet. Det betyder att växtplankton, bakterier och djurplankton som är under en halv millimeter stora kommer med. Dessa utgör basen i näringskedjan.

– Om de påverkas får man kaskadeffekter uppåt i näringsväven, säger

Angela Wulff, professor i marin ekologi vid Göteborgs Universitet.

Effekter av försurning kan vara att organismer som bildar kalkskal får svårt att bibehålla dessa. Men det är inte bara surheten som har betydelse. I skrubbervatten finns zink och koppar som lösts ut ur rören ombord. Dessa är giftiga och blir mer tillgängliga för organismerna i den sura miljön. Vattnet innehåller också giftiga PAH:er, polyaromatiska kolväten.

Angela Wulff tror dock att hon och de andra forskarna inte kommer att hitta några direkta försurningseffekter.

– Vi hoppas inte på att hitta effekter. Vi vill få belagt att utsläpp av skrubbervatten inte är farligt, säger hon.

För att vara säkra kommer forskarna att göra säsongsvisa undersökningar och även gå högre upp i näringskedjan. De kommer också att göra motsvarande undersökningar i Kattegatt. Men de börjar alltså i Östersjön.

Ida-Maja Hassellöv förklarar att det inte finns en tillräckligt bra pH-mätningssmetod för att följa utvecklingen i Östersjön i stort. Men nu ska forskare vid Göteborgs Universitet utveckla de metoder som finns.

Målet är att få fram ett övervakningsprogram, där man räknar på sjöfartens bidrag till försurningen. Att upprätta ett sådant program ligger i linje med pågående arbete inom EU. **A O**

Säkerhet och ekonomi



Modern teknik, realtidsdata, proaktiv ruttplanering och ökat informationsutbyte mellan fartyg och olika funktioner i land är några av ingredienserna som ska lotsa sjöfarten in i framtiden. Medlet är Sjöfartsverkets projekt Mona-Lisa 2.0 (ML2), som samlat ett 30-tal partners runt om i Europa.

TEXT CLAES HINDENFELT/METRA REPORTAGE ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG MARS 2014

Målsättningen för ML2 är att bidra till säkrare, effektivare och mer miljöanpassade sjötransporter inom EU. Det vill man göra dels med hjälp av ett nytt trafiklednings-system, dels genom ett helhetsgrepp på sjötransporter genom att integrera även landtransporter och ett utökat samarbete mellan hamnarna.

– Grunden för systemet Sea Traffic Management (STM), är ett automatiserat utbyte av information mellan fartygen och parterna i land, bland andra vts, lotsar och hamnar, säger Ulf Svedberg, innovationskoordinator på Sjöfartsverket.

Mona-Lisa 2 består av fyra huvuddelar:

- Sea Traffic Management som ska utveckla standarder för operativa procedurer, ett gemensamt tekniskt format för informationsöverföring, människa/maskin interaktion samt koncepttester

i simulatoranläggningar i Europa.

- En definitionsfas med utvidgade studier för ökad effektivitet i trafikledning och informationshantering.
- Säkra Fartyg ska ta forskningsresultat från byråledan till vidare utveckling och tester för en effektivare sjö- och flygräddning.
- Operativ säkerhet, risk- och sårbarhetsanalyser, samordnad planering för massevakuering av fartyg i hamn samt utveckling av sjöräddningskapaciteten.

Under varje enskild rubrik finns ett vitt spektrum av uppgifter för projektets medarbetare även om grunden för ML2 är problemet att inte veta vem man möter eller kör om, och att AIS, som i och för sig är bra, inte alltid stämmer.

– Man möter någon vid Skagen som ska till Helsingfors, bra okej, men det finns flera olika rutter till Helsingfors. Man vill veta vilken rutt han planerat och kunna

lägga den över sin egen och agera efter det, säger Ulf Svedberg.

Varje fartyg ska kunna bestämma sin egen rutt, skicka den till ett Sea Traffic Coordination Center (STCC), som en stor VTS, och få den godkänd om den är okej. Om inte kan STCC ge förslag på en optimerad rutt utan för låga broar, för lite vatten under kölen och anpassad efter trafiksituationen på ett visst avsnitt längs ruten. Med hamnarna anknutna till STM kan de uppdatera sin information kontinuerligt, till exempel att det inte finns någon ledig kajplats. Då kan fartyget sakta ner och spara bränsle och miljö.

– Om fartygen och STCC har samma information kan STCC följa fartyget och larma vid avvikelser från ruten eller vid en annalkande miss vid en planerad kursändring. Man ska även kunna ha stöd av en lots i land om skepparen efterfrågar det, säger Ulf Svedberg.

– Men det viktigaste och kärnan i projektet är att alla ska kunna se varandra, speciellt upphinnande fartyg, och slippa gissa vilken rutt de tar. Alla fartyg kör ju efter en rutt de ska följa så snabbt och billigt som möjligt så det finns ingen frihet som går förlorad med STM lika lite som att fartyg kör omkring helt planlöst.

ML2 består av ett 30-tal partner från näringslivet, myndigheter och akademien i Sverige, Finland, Danmark, Tyskland, Storbritannien, Spanien, Italien, Malta, Grekland och Norge. Bland medverkande företag märks Costa Cruise, som hörde av sig efter *Costa Concordias* totalhavari.

Flyget går före

En förebild för STM är flygets system Air Traffic Management (ATM) och EU:s projekt Sesar, där Luftfartsverket medverkar i arbetet med ett nytt trafikledningssystem. Det gamla orkar inte med och flygtrafikens ökning är massiv. Budgeten är två miljarder euro, medan man i USA satsar 50 miljarder dollar på sitt nya system, Next Generation. ML2 har en budget på 24 miljoner euro och pågår till den sista december 2015.

Innan dess ska en mängd aktiviteter ha ägt rum. Några av de viktigaste är simulatorkörningar där åtta europeiska simulatorcenter ska delta.

– I höst kommer vi att testa STM-kon-

ceptet genom att koppla ihop ett 30-tal simulatorer från hela Europa bemannade med aktiva nautiker och skapa en virtuell trafikbild. Det blir första gången någonsin man gör en sådan test inom den civila maritima simulatorvärlden, säger Fredrik Karlsson, simulatoransvarig på Sjöfartsverket i Göteborg.

Simulatorerna/bryggorna ska ha likvärdig utrustning, göra ruttplaneringar som lämnas till en simulerad STCC för godkännande eller optimering, varefter fartygen får ta del av varandras information. Målet är en säkrare trafiksituation genom en större framförhållning bland annat avseende planerade kursändringar, och att med ruttoptimering även spara bränsle och miljö.

– Vi ska köra norr om Engelska kanalen och i områden där det finns komplexa trafik-situationer. Genom att alla har samma information, bland annat om varandras rutter, bör det bli en skillnad jämfört med dagens trafik och därmed en säkrare trafikbild, säger Fredrik Karlsson.

Inte för mycket information

Även Chalmers Tekniska Högskola medverkar i ML2 och bidrar med sektorskunskap och nautisk kompetens, och vill ta del av användaraspekter av nya system innan de implementeras.

– Vi vill veta hur nya system är tänkta att fungera ombord, om några procedurer behöver förändras, och om ny information ska tillföras bryggan. Då behöver den utformas på ett bra sätt så att det inte blir för mycket information. Simulatorkörningar i tidigare projekt har gett oss bra kunskap för utvärdering av idéer och koncept och att använda simulatorerna för att se hur system kan fungera i praktiken, säger Mikael Hägg, tekniklektor och avdelningschef på institutionen för Sjöfart och marin teknik.

– Genom att skala upp Mona-Lisa 2.0 till en större nivå i ett europeiskt nätverk kan vi få mer information om trafikflöden och se hur STM fungerar i ett givet område med korsande trafik, vindkraftparker med mera för att få en så autentisk bild som möjligt. En positiv sidoeffekt är att Chalmers får ett tätt kontaktnät med universitet och träningscenter i hela Europa som kan användas i framtida projekt.

En viktig del i sammanhanget är att även SAR-procedurer kommer med i ML2 för att undersöka om STM-tjänsterna kan komma in i ett sjöräddningsperspektiv, vid till exempel sökmönster. **C H**

– Bättre utrustning i svenska fritidsbåtar

– Grunden i MonaLisa 2.0 är bra, men för att modellen ska fungera i praktiken måste alla fartyg ha tillförlitliga elektroniska system och vara anslutna, säger Jörgen Lorén, sjökapten och förste vice ordförande i Sjöbefälsföreningen. Idag har större delen av det globala tonnaget oftast bara det som är lagstadgat och är glada för något mer än radar och GPS.

När projektet och tankarna kring Sea Traffic Management (STM) presenterades på Nordisk Fartygsbefälkongress i Helsingfors var reaktionerna positiva. Samtidigt finns det en kritik mot otestade nya system.

– Enhanced navigation, visst det är säkert bra, men det finns fortfarande mycket som inte fungerar. Barnsjukdomar och fel i elektroniska överföringar gör att våra instrument kan visa att vi är på öppet vatten medan vi i själva verket har kommit in i skärgården. Och även om tillförlitligheten är bättre idag än tidigare behöver vi fortfarande starta om all elektronisk utrustning när det krånglar på olika sätt, säger Jörgen Lorén.

Förutsättningarna varierar

Ur sjöbefälens perspektiv är optimal tillförlitlighet och att alla fartyg är anslutna till STM en förutsättning för att modellen ska fungera, och att det finns en fungerande teknisk utrustning. Det är krav som kan bli svåra att uppfylla för bland andra små kanalbåtar och mindre fartyg.

– Jämfört med dem har svenska fritidsbåtar ofta både mer och bättre elektronisk navigationsutrustning. Så en framtida implementering kan bli svår på grund av olika förutsättningar avseende tonnage, rederi och flaggstat, säger Jörgen Lorén.

Om IMO ska vara med och besluta

om något i detta ser han ytterligare svårigheter, då ett förslag till IMO sannolikt kommer att vara rejält urvattnat. En del länder och rederier är inte beredda att betala ett öre mer än i dag för att få fartyg och last från A till B.

– Diskussionen om lotsarnas vara eller ej i ett framtida STM, nja om man ser på bemanning och egentlig arbetstid på mindre fartyg med två nautiker som går sex om sex borde man kräva mer lotsar, både fysiskt och landbaserade via VTS. De som jobbar under dessa förutsättningar kan omöjligt vara pigga och alerta, säger Jörgen Lorén.

– Men som ett komplement till dagens utrustning kan STM vara okej. Vi stöttar arbetet för en god ergonomi och stöder samtidigt de som försöker bromsa att ta ombord fler instrument.

På många håll fuskas med MLC

Utveckling av system och framtida system är både viktigt och bra, men de förutsätter att alla måste vara med och att systemen används som det är tänkt.

– MLC som socialt system är väldigt bra, och vi tar inga som fuskar med det här uppe. Men på andra delar av planeten mutas hela MLC bort, eftersom det blir billigare så. Det kan givetvis hända med vilket system som helst, säger Jörgen Lorén. **C H**

UPPNÅ RÄTT MIX

LONDON HÖSTEN 2013

Minskad svavelhalt i dieselmotorernas bränsle är den mest direkta metoden att minska utsläppen av svaveloxider, SO_x. Giftiga utsläpp från fartyg regleras i Annex VI i Marpol-konventionen. I oktober 2008 antog IMO en reviderad Annex VI, med följande regler för svavelutsläpp från fartyg:

- I speciella utsläppskontrollområden (Seca), där de striktaste kraven träder i kraft 1 januari 2015
- I andra farvatten, där de striktare kraven träder i kraft 2020; detta om inte en granskning visar att tillgängligheten på bränslen med mindre än 0,5 procent svavel är för dålig, i så fall skjuts kravet upp till 2025.

Till dags dato har IMO utsett tre Seca: Östersjön, Nordsjön inklusive Engelska kanalen och Nordamerika. För det sistnämnda området gäller kraven inte bara svavel utan även kväve och partiklar. IMO har också utnämnt USA-territorierna inom Karibiska sjön till ett kontrollområde för svavel, kväve och partiklar, och där skulle kraven träda i kraft redan 1 januari i år.

Marpol har bestämt att granskningen av tillgången på bränsle med högst 0,5 procent svavel ska vara klar 2018. En kontaktgrupp inom IMO har diskuterat när granskningen ska börja. Den rapporterade till IMO:s miljöskyddskommitté MEPC på dess 62:a session 2011 att granskningen skulle inledas mellan 2015 och 2017. MEPC ska besluta om exakt startdatum.

Frågan om tillgång

I september i fjol träffades representanter för regeringar och branschen i London för att diskutera den framtida tillgången på lågsavligt bränsle. Svavelhalten i bränslen utanför Seca-områdena är i dag maximerad till 3,5 procent, som alltså ska minska till 0,5 procent 1 januari 2020 – förutsatt att tillgången finns.

Under London International Shipping Week hölls ett möte för sjöfartsländer och branschorganisationer, där man underströk vikten av startdatum för den ovannämnda granskningen. Mötet besöktes av bland andra IMO:s generalsekreterare Koji Sekimizu och Storbritanniens sjöfartsminister Stephen Hammond. Sekimizu sa:

– IMO satte upp ett mål för reglering av svavelutsläpp 2008, och nuvarande globala mål ska uppnås 2020. Det är viktigt för IMO att agera nu för att snarast möjligt få en klar bild av tillgången på erforderlig mängd lågsavlig olja.

– Annex VI fastslår att granskningen ska vara klar 2018, men inget säger att den inte kan bli klar tidigare. I själva verket finns det starka skäl att ett snabbt avslut på granskningen ger mer tid åt de berörda, inklusive raffineringsbranschen, att vidta nödvändiga åtgärder i tid för att möta eventuella specialkrav som kan upptäckas.

Hammond tillade att granskningen borde inledas vid tidigast möjliga tidpunkt när adekvat information finns praktiskt till-

gänglig. Storbritannien bedömer att det kan vara i januari 2015.

– Att komma överens om nya svavelregler 2008 var en anmärkningsvärd framgång, som förbättrade IMO:s anseende, sa han. Nu är det dags att komma överens om tidsschemat för granskningen av tillgången.

– Osäkerhet om tidpunkter brukar fördröja viktiga investeringsbeslut, och branschen behöver klara riktlinjer. Alla delar av sjöfarten och den petrokemiska industrin skulle bättre kunna planera, kontrollera kostnaderna och inleda övergången, när vi får ett tidsschema för granskningen. Storbritannien avser att lämna en skrivelse i ämnet till MEPC:s nästa session, som äger rum våren 2014.

Sekimizu sa till den ryska marknadsspecialisten Portnews IAA att han faktiskt tror att en studie av tillgängligheten på lågsavligt bränsle till 2020 kan läggas fram.

– Jag har föreslagit att en sådan studie ska skyndas på, sa han. Jag är säker på att under 2014 kommer MEPC att diskutera frågan seriöst, och jag hoppas att vi kan ta fram en viktig och meningsfull studie av tillgången.

Han tillade att "någon gång 2015" kommer IMO att värdera tillgången på bränslet för den internationella sjöfarten och oljeindustrins kapacitet att tillhandahålla det.

– Vi behöver värdera den totala energimängd som sjöfarten behöver 2020, och sedan fattar vi beslut om vad som måste göras för att uppfylla kraven på låg svavelhalt från det året.

Branschföreträdare har begärt en tidigare värdering för att ge sjöfarten och oljebolagen bättre tid att förbereda ändrade bunkerregler 2020. Till exempel anser IBIA, bunkerbolagens internationella sammanslutning, att osäkerhet om tidpunkter kan försena viktiga investeringsbeslut, och sjöfarten och oljeindustrin behöver klarhet. Marpol Annex VI fastslår att 0,5-procentsregeln ska gälla från 1 januari 2020, men det kan senare läggas till 2025, beroende på resultatet av tillgångsgranskningen. IBIA:s verkställande chef Peter Hall har sagt:

– Våra medlemmar behöver klarhet, och ju snabbare studien av tillgången genomförs, ju bättre är det.

Att följa reglerna

I allmänhet har fartyg de olika sorters bränsle ombord som behövs för att följa IMO:s regler för olika havsområden. Troligen byter de hellre till lågsavlig restolja än till marindestillat, om möjligt, eftersom lågsavlig marindestillat är dyrare. Ett fartyg kan byta till lågsavlig tjockolja utan att bygga om maskin. Därmed blir det ingen investeringskostnad. De operativa kostnaderna avgörs av bränslepriset. Kostnaden för lågsavlig olja beror främst på utbud, efterfrågan och teknologi. Därutöver kan andra typer av smörjolja behövas, och naturligtvis kan det vara ett problem med den tid det tar att ändra bränsletyp och åtföljande säkerhetsrisk.

I praktiken betyder ett byte till bränsle med en svavelhalt på högst 0,1 procent att fartyget måste använda gasolja som bränsle, vilket är betydligt dyrare än tjockolja, beroende på tillverkningsmetoden.

Enligt senaste studier skulle kostnadsökningarna bli enligt följande:

Svavelhalt		Kostnadsökning euro/ton	
Från	Till	Min.	Max.
1,0%	0,5%	30	115
0,5%	0,1%	200	
0,1%	10ppm	20	

Medan fokus för närvarande ligger på lågsvavlig olja för att uppfylla de skärpta kraven på SO_x-utsläpp, erbjuder skrubberindustrin också lösningar på samma problem. Möjligheten av en billigare lösning genom rening skapar en stor osäkerhet för de raffinaderier som tillhandahåller bunker till sjöfarten. Dessutom är reningsinvesteringar dyra, vilket gör det lönsammare att producera mer diesel än lågsvavlig tjockolja.

Alternativ

Vilka alternativ finns till lågsvavligt bränsle? Enkelt uttryckt finns tre andra metoder att minska svavelutsläppen:

- Byta till marin diesel/bränsledestillat
- Använd ett högsvavligt bränsle tillsammans med en skrubber
- Byt till naturgas, LNG.

Som redan påpekats skulle ett byte till marin diesel medföra betydande kostnad, och om många fartyg valde den metoden skulle tillgängligheten bli ett problem. Enligt Alan Reid, forskningschef på CONCAWE (se not), skulle fördelarna med att "avsavla" bränslet innefatta förenklad bränslehantering ombord, när bränsledestillat används. Emellertid innefattar det också en komplicerad reningsprocess, ökning av både energi-användning och CO₂-utsläpp. Det sistnämnda är också föremål för en kritisk debatt om utsläpp i atmosfären, stora investeringar för enskilda projekt och högre pris för bränslet i slutändan.

Produktionsprocessen innebär en hydroavsvavling under högt tryck och hög temperatur och fordrar stora förändringar i samsättningen. Under processen behandlas oljan med väte i en reaktion vid det ökade tryck och temperatur som konverterar svavlet till H₂S, som sedan absorberas och konverteras till svavel.

Det har antagits att en övergång från krackad brännolja till destillat vid färd i kontrollområdena skulle öka mängden destillat med 14 megaton från januari nästa år. EU:s krav på högst 0,5 % svavel efter 2020 skulle kunna medföra så mycket som 28 mt per år.

Skrubbing

När det gäller skrubbing, säger Reid att den beskrivna metoden gör att SO₂ lätt absorberas i alkaliskt vatten, kräver ett litet energitillskott och är bränsleekonomiskt. Dock medför det installation av extra (och dyr) utrustning ombord.

Inte desto mindre pekar han ut att om man valde alternativet 100 % upptagning genom skrubbing, skulle det resultera i att minska de förväntade CO₂-utsläppen under reningen med upp

till 17 mt om året, även om en viss ökad energiförbrukning krävs för att driva skrubbarna.

Naturgas

På kort sikt förefaller flytande naturgas (LNG) erbjuda den bästa lösningen. Den har mycket små utsläpp när den förbränns, är billigare än tjockolja och kan användas med framgång i dagens anpassade dieselmotorer. Många redare under senare år har redan bytt till sådana anläggningar, och åtskilliga projekt planeras eller är redan på gång.

Emellertid finns det ett problem med metanutsläpp, varvid denna växthusgas kan förorena atmosfären med stora globala risker som följd. Maskintillverkare tror att problemet har överdrivits, men det finns väldigt lite erfarenheter av lång tids drift med denna sorts dieselmotorer för att vinna klarhet.

Mot kostnadsargumentet förutsätts att den oundvikliga ökningen av den globala konsumtionen av LNG kan mötas med upptäckten av stora nya reserver att utvinna. Om så inte är fallet kommer priserna ofelbart att gå upp.

ÖVERSÄTTNING BENKT LUNDGREN

CONCAWE = Conservation of Clean Air and Water in Europe, oljebolagens europeiska förening för god och säker arbetsmiljö och yttre miljö vid raffinering och distribution. Den grundades 1963, och medlemmar är de flesta oljebolag som är verksamma i Europa samt 43 organisationer.

Originalartikeln var publicerad i februari numret av Marine Engineers Review.



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.nu
 Hemsida: www.sjomanskyrkan.nu



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 anmälningsdatum 15/9. För huset i Torre vieja lottas veckorna 16–40, sista anmälningsdatum 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 lägenhetshyrning längst upp på denna sida.) Sådan post läses samma dag eller nästkommande vardag och vidarebefordras till berörd handläggare.

Vill du komma med på sändlistan

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

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

Sjöbefälsföreningen – O

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

Ombudsmän i Stockholm

Mikael Huss –08-598 99 109
Mats Johansson –08-598 99 092
Leif Palm –08-598 99 108
Lennart Runnegård Jonsson
–08-598 99 143
Johanna Briding –08-598 99 583

Ombudsman i Göteborg

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

Informationschef

Marie Halvdanson –08-598 99 288

Medlemsservice & Administration

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

Human Resources

Charlotte Lindberg –08-598 99 111
Margaretha Norling –08-598 99 161
Minde Wistedt –08-598 99 676

Ekonomi

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

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Västmannagatan 4
Telefon 08-598 99 085
Telefax 08-651 08 48
E-post sbf@ledarna.se
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

Klubbarnas ruta

Denna plats i tidskriften kommer i första hand att avsättas för information från SBF:s klubbar, gratisannonsering om årsmöten eller annat. Skicka in materialet till sjofbefalen@ledarna.se!

Styrelse i DG-klubben

På årsmötet för SBF-klubben i Destination Gotland valdes denna styrelse:

Ordförande	Annelie Hamberg (N)
Vice Ordförande	Arne Jakobsson (T)
Vice Ordförande	Ingela Örnberg (I)
Kassör	Alex Thelin (N)
Sekreterare	Johan Larsson (T)
Ledamot	Magnus Westberg (I)
Ledamot	Micael Bäckström (N)

Ny styrelse i Svitzer Sverige

Efter kontakt med medlemmarna i Svitzer Sveriges fartyg har en ny klubbstyrelse tillträtt: Daniel Magnusson (ordf), Per Nordström och Henrik Göthberg.

Omstridd barlastresolution

Inför ratificeringen av en ny internationell barlastkonvention, BWI, har tveksamhet uttryckts från både fackligt håll och från redare. Nautilus yrkestekniska assistent David Appleton har anmärkt att "humanmomentet" inte övervägts tillräckligt i arbetet med resolutionen. Det gäller säkerhet, hälsa och ökad arbetsbörda. Redarorganisationen ICS anser att IMO bör titta noggrannare på risken för ny, kostsam utrustning, som resolutionen skulle kunna föra med sig. (TELEGRAPH)

Nonchalans och dålig design

Besättningen i DFDS-färjan *Sirena Seaways* beskylls för nonchalans av haverikommissionen MAIB i rapporten om när fartyget körde in i kajen i Harwich i juni i fjol. Men MAIB påpekar även bristfällig design av kontrollpanelen, som i samband med tidigare incidenter visat sig skapa en känsla av falsk säkerhet hos vakthavande befäl. (TELEGRAPH)

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

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

Sjökaptensring



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

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

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

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

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

Sjöingenjörarring och sjökaptensring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

För ytterligare information och beställning kontakta 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



							HÄDE MAN OFTARE FÖRR	PLATS FÖR KÄJ	FRÄMJAR SAKERHET PÅ VÄG TON FYRA	ANTILOP KRÄVER MARA			
							GOD KAN ÖNSKAS SERIEHYP- NOTISOR						
							LÄGGER SKYTT		ÄR VÄL- UPPFÖST- RAD	KANSKE AVEN TORRA	ÄR SÄVÄL ZLATAN SOM ZATA		
							BRYTER INGEN BOV EMOT		INLEDER LÄSARET		FRAMTI- DENS FÖDA		
ÄGNAS JULPYS- SEL	KOMMER EFTER DEADLINE	↓	ÄR KANSKE STRIPPEN	LIKNAS RODNAN- DE VID	↓	PYTON	NEODYM PÅ BILI BIZERTE	KAN GLAD VARA PÅ VIKT					
↪													
PASSAR TILL KNAÇKE- BRÖD				SKULLE FORT VARA SKYDD- AVGIFT									
GREVE OCH CHEVRE	↪	↪				↪	Ö L A N D	KAN SJÖ VAXA					
↪		DRYCK			ÖRE- PUBLIK			HÄLLER BOXARE UPPE					
KAN UTLÖSA LÄRM						↓	INGEN FISK, MEN KANSKE EN RUDA	↓	VISAR LIKA TRYCK	FÖRUT- SÄTTER VIKINGA- RÄNNET	SÄDAN FLAGG FÖR ALLT FÄRRE		
FÖLJER OFTA NYHETER- NA		PAPPER MOT PENGAR UTANVERK			REDARARI						↓	ÄR ALLA GODA TING	
↪										FRAMFÖR MÄNGEN SOFFA			
NÅGOT SISULIKT			W		KALLAS MAN I HULL ASSO- NANS		RYSKT FLÖDE TVÅ I ORLANDO		KLÄMMA PÅ KLINIK	TVÅ I VISS SKALA	↪		
FINNS AV RADERTYP					HON KAN VARA EN RUTA				BAR FRAM SIN EGEN DÖDSDOM		↪	FÖR TILLFÄL- LET	
KAN VISA PÅ VIKTEN			VISAR OLIKA ALIAS GASOL										
MÄRD- DJUR					TVÅ LIKA RUNDADE	↪	EN DE DJUPA VATTNENS GUD		ERO- SION- REST				
↪				HAR GETT NAMN ÅT VISSA BAND	↓				TVÅ I MIAMI (INGA I ORLANDO)			BUSKE SOM STICKS	PÅ BIL FRAN LOM
ANVÄNDS SOM LIST		ASÄTARE			DEN KAN VARA TRANG							↪	

KONSTRUKTION WILLY HAGEL

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Vårkrysset".
Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 20/5 2014. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Undermåligt i "Fairtrade"

Nautilus International har protesterat hos ett sk Fairtrade-företag. Protesten följde på att ett fartyg med företagets last ertappats med ett utgången säkerhetscertifikat, defekt radar och ombordanställda som inte fått ut sin lön på upp till fyra månader.

Det var bulklastaren *Isis*, som hölls kvar i Tilburys hamn av kustbevakningen MCA och ITF tills säkerhetsbristerna åtgärdats och de felande lönerna betalats ut.

Fartyget, som för Marshall Islands flagg, fraktade socker till raffinaderiet Tate & Lyle i London, som har en Fairtrade-ackreditering. Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson påpekar att det inte är första gången som ett undermåligt fartyg ertappas med last till Tate & Lyle. En del anställda hade varit ombord i uppemot ett år, och deras familjer hade haft mycket svårt på grund av de obetalda lönerna. (TELEGRAPH)

Brandskydds- föreningens kurser vårterminen 2014

Grundkurs

V 19 5-9 maj Helsingborg

Fortbildningskurser

V 21 21-23 maj Kalmar

V 22 26-28 maj Göteborg

V 23 2-4 juni Göteborg

Advanced Fire Fighting

V 20 13-15 maj Helsingborg

Fortbildning Advanced Fire Fighting

V 20 12-13 maj Göteborg

För anmälan och ytterligare information kontakta:
Gunilla Friberg
Svenska Brandskyddsföreningen
11587 Stockholm
Telefon 08-588 474 94
Fax 08-662 35 07
E-post utbildning@svbf.se
www.brandskyddsforeningen.se

Superyacht – inte för sjömän

"Det finns för många redare inom branschen för superyachter, som tror de kan behandla sina ombordanställda uruselt." Påpekandet kommer från brittisk-holländska befälsfacket Nautilus.

Som exempel anför seniorsekreterare Paul Keenan en Maltaflaggad yacht, vars besättning kontaktade Nautilus och berättade att de varit utan lön i flera månader. Efter påtryckningar från facket betalades lönerna, men senare samma år hörde besättningen av sig på nytt, sedan deras kontrakt löpt ut och de åter hade obetalda löner att fordra. En av dem hade vid kontakt med redaren om detta fått veta att redaren struntade i "döda hundar", alltså de som inte längre var anställda.

I det aktuella fallet uppgår de obetalda lönerna till mer än 100 000 dollar (635 000 kronor), säger Keenan. Vi tror redaren medvetet håller inne lönerna, en cynisk och totalt oacceptabel inställning. Vissa redare begriper inget annat språk än hot om lagsökning och att yachten kan tas ifrån dem.

(TELEGRAPH)

Filippinska befäl ifrågasätts

Filippinska befäl kan få sina kompetenscertifikat indragna av EU:s säkerhetsorganisation Emsa. Detta är en följd av Emsas undersökningar av standarden på filippinska befälskolor och hur den överensstämmer med kraven i STCW-konventionen.

Emsas rapporter, som publicerades i februari, har väckt oro bland redare. Belgiska redare har redan deklarerat att de kan flagga ut från EU, om de inte längre får anställa filippinska befäl.

Den internationella bemanningsorganisationen Inter-Manager har uppmanat EU-länderna att ändå godkänna de filippinska certifikaten, en inställning som brittisk-holländska befälsfacket Nautilus avvisar.

Branschen bör visa en konstruktiv reaktion. I stället för kortsiktiga plåsterlösningar, bör redare och bemanningsbolag noga överväga Emsas undersökningar av filippinska skolor och inse att detta visar på bristerna med den ständiga jakten efter billigast tänkbara besättning, säger Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson. (TELEGRAPH)

LÖSNING TILL MARSKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 2/2014

Alt. lösning
På fjärde raden måste även "tågloffade" godkännas.

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Bo Sjöstedt
Möln dal

Rolf Seydlitz
Stockholm

Ulf Gidebäck
Värmdö

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!



AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

ALLANDIA

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

A P MÖLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I STENA LINE ÖRESUND

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

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

FÄRJEREDIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SEA WIND

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

**Hjälp oss
att rädda dig.**

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



Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



Modul	Pris SEK inkl moms och frakt	Antal
1 The Scania Engine (Function Description)	100	—
2 Successful Test of the First K98MC Engine at Hyundai Heavy Industries	100	—
3 Overhaul of Exhaust Valve	100	—
4 The Loss of the OBO-carrier Derbyshire	100	—
5 Building the Largest Common-Rail Engines	100	—
6 Shuttle Tanker Navion Britannia	100	—
7 Shuttle Tanker Propulsion	100	—
8 Overhaul of Piston with Rod and Stuffing Box	100	—
9 Common Rail at Sea: The Sulzer RT-flex Engine	100	—
10 The Intelligent Engine: Development Status and Prospects (MAN B&W)	100	—
Paketpris Modul 1-10	800	—
Grammar Adjectives and Adverbs	80	—
Grammar Prepositions	80	—
Grammar Subject-Verb Agreement	80	—
Paketpris Grammar modul	200	—
Formal Letters, Resumés and Curricula Vitae	50	—
One Hundred and Eighty-Seven Illustrated Tools	150	—
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 99 106 eller 08-598 99 112, Fax 08-651 08 48
E-post SMBF-Ekonomi@ledarna.se Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Autogiro
- Inbetalningskort

Bank (endast vid autogiro)

Clearingnummer Kontonummer

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namnteckning

Annons från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar

Säkrare arbete med ankarkättingar gav 30 000 kr

Matros René Hjarsbaek uppfann ett verktyg som minskar risken för skador i samband med hantering av ankarkättingar. I följd belönades han med 30 000 kronor av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Att sammanfoga eller plocka bort länkar på ankarkättingar är ett tungt och riskfyllt arbete. När järn möter järn skapas vibrationer som sprider sig upp i kroppen. Ibland träffar släggan fel och landar på någons händer eller ben.

– Jag har flera gånger varit med om att folk skadat sig, säger René Hjarsbaek. Det är lätt att man slinter.

René beslöt att försöka göra något åt problemet. Han samlade ihop material som fanns ombord på fartyget och började konstruera ett specialverktyg. Resultatet blev en dorn som via ett kort stålrör och en elastisk gummislang hänger ihop med ett meterlångt stålrör. Gummit dämpar stötarna från slagen och eliminerar vibrationerna. Dessutom håller det dornen på plats vilket hindrar släggan från att glida iväg. För att göra stålkonstruktionen lite lättare är handtaget av aluminium.

– Grundidén fick jag för många år sedan när jag jobbade med ett par brasilianska matrosar som hade gjort något liknande. Men jag har lagt till min egen finish med en större platta att slå på och bättre material.

Sedan René gjorde sitt första specialverktyg har han

”När järn möter järn skapas vibrationer som sprider sig upp i kroppen”

arbetat på en rad olika fartyg. På vart och ett av dem har han tillverkat ett par tre ankarhanteringsdorn åt sig och kollegorna.

– Det brukar vara bland det första jag gör när jag kommer till en ny båt och folk blir alltid jättenöjda, säger han.



René Hjarsbaeks idé föll juryn i smaken

Men det var först 2012, när han kom till M/S Balder Vikning, som han slutligen skickade in sin uppfinning till Sjömanshusstiftelsens belöningsverksamhet.

– Hade det inte varit för att några av de andra ombord övertalade mig hade jag aldrig skickat in det. Det kändes lite dumt, på något sätt, men nu är jag väldigt glad att jag gjorde det, säger han.

Renés sinnrika idé föll juryn i smaken. Vid belöningsceremonin i Långedrag i Göteborg förra året hedrades han med 30 000 kronor för sin uppfinning. Numera jobbar han som inspektör av ankarhanteringsutrustning på ett norskt företag, men med tiden hoppas han kunna gå vidare med sin uppfinning och kanske starta tillverkning.

– Först måste jag undersöka om det finns något intresse på marknaden, men det hade förstås varit jätteroligt om det blev något mer av det.

gangsterrene@yahoo.no



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2015

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.

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