

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR3 APRIL 2015 ÄRGÅNG 4



SKRIMINALISERING
av sjöbefäl en följetong

INFRASTRUKTUR FÖR LNG
får statligt stöd – i Finland

SLOW SHIPPING
makes air transports more competitive

TANKSJÖFART

ETT HÅRT REGLERAT SEGMENT



Det mesta talar för sjöfarten

APRIL

Ibland är politik väldigt svårbegriplig. Frågan om tonnageskatt för sjöfarten, som under kampanjnamnet ”blå skatt” tas upp i annonsbilagan till detta nummer, är ett närmast övertydligt exempel. När Sjöbefälen inför riksdagsvalet i höstas frågade riksdagspartierna om deras inställning till bland annat den frågan, var enigheten total. Alla de åtta partier som hade riksdagsmandat då, och som har det även efter valet, uttalade sig för ett system med tonnageskatt. Det är faktiskt inte lätt att blicka ut över alla politiska ämnesområden och hitta någon annan fråga, där enigheten är så total. Det gäller knappast ens för de mest grundläggande värderingsfrågorna inom politiken.

Mot den bakgrunden drar de flesta vanliga lekmän den rimliga slutsatsen att ett beslut som alla partier är eniga om skulle fattas snarast möjligt. Så är som bekant inte fallet. Men om någon representant för dessa lekmän skulle fråga oss som yrkesmässigt jobbar inom sjöfartssegmentet varför detta inte sker, märker vi att det faktiskt inte är så lätt att svara på den frågan.

Man kan till nöds förklara att systemet är komplicerat och lite olika utformat i de många olika länder som infört tonnageskatt. Detta är en godtagbar förklaring till att den förra regeringen tillsatte en utredning, och att denna utrednings förslag i vanlig demokratisk ordning ska remissbehandlas, innan ett förslag läggs fram för beslut i riksdagen. Att detta förslag kommer att innehålla ett tonnageskatte-system i någon form att träda i kraft kommande årsskifte är självklart, eftersom alla är eniga – eller...?

Nej, så är det faktiskt inte. Ganska snart efter regeringsskiftet i höstas, började an-

svariga ministern Anna Johansson sväva på målet, trots att Socialdemokraterna i opposition hårt hade kritiserat Alliansregeringen för dess handlingsförlamning i frågan. Nu hette det att statsfinansiella

inte gälla på transportområdet i alla fall.

Men sjöfarten har absolut ingen anledning att misströsta. Den 10 april skrev 10 hamnrepresentanter ett gemensamt uttalande, där de framhöll sjöfartens stora

NÄR SJÖBEFÄLEN INFÖR RIKSDAGSVALET I HÖSTAS FRÅGADE RIKSDAGSPARTIERNA OM DERAS INSTÄLLNING TILL TONNAGESKATT, VAR ENIGHETEN TOTAL. ALLA PARTIER SOM HADE RIKSDAGSMANDAT, OCH SOM HAR DET ÄVEN EFTER VALET, UTTALADE SIG FÖR ETT SYSTEM MED TONNAGESKATT.

skäl gjorde det tveksamt om tonnageskatten skulle sjösättas under den här mandatperioden, alltså före 2019.

I början av april kom en annan nyhet på transportområdet, som får en att allvarigt betvivla regeringens handlingskraft i dessa frågor över huvud taget. I intervjun med Anna Johansson i förra SB sa hon att regeringen ”planerade” en vägtrafikavgift, med vilken lastbilstrafiken skulle betala sina kostnader för miljön. En sådan avgift skulle kunna gynna sjöfartens konkurrenskraft som transportmedel. Men nu har regeringen upptäckt att en sådan avgift är alltför komplicerad, juridiskt och tekniskt, för att kunna införas under denna mandatperiod.

Ändå har sex av riksdagspartierna, med stöd av ett sjunde, fattat den udda och omdiskuterade decemberöverenskommelsen, som ska underlätta för en minoritetsregering att få igenom sina beslut. Det verkar

fördelar jämfört med infrastrukturen i land. Bakgrunden till uttalandet är järnvägens svåra tekniska problem, som enligt samstämmiga bedömare beror på många års försummelser av förebyggande underhåll. De extra anslag som snabbt tagits fram som en brandkårsutryckning kommer inte att få effekt på sju-åtta år, enligt den ansvariga myndigheten Trafikverket. Jämfört med detta erbjuder sjöfarten en infrastruktur som till stora delar är gratis, närmast underhållsfri och med en nästan obegränsad kapacitet.

En ökad användning av sjöfarten skulle faktiskt också gynna vägar och järnvägar. En avlastning av dessa underlättar reparation och underhåll. Ett enda medelstort lastfartyg tar lika mycket som 500 lastbilar, och sjöfarten släpper ut mindre växthusgas per tonkilometer gods än andra transportslag. Kort sagt, det mesta talar för sjöfarten.

sjöbefälen Nr 3



- 04 Ordföranden har ordet
Mats Höglblom skriver om vd-frågan och framtiden
- 05 Kärvarer debattklimat om arbetsrätten
Tendenser i riktning mot en amerikaniserad utveckling
- 06 Befälhavare anklagas för dråp
En av flera viktiga notiser i Ifsmas nyhetsbrev
- 08 Statligt LNG-stöd i Finland
Fyra terminaler får 90 miljoner euro i stöd
- 09 I Sverige bunkras till havs
Sirius satsar på LNG-feeder på västkusten
- 10 Bristande förtöjningsrutin olycksorsak
Kritik av SHK:s rapport om dödsolyckan i Morraborg
- 11 Mikroorganismer kan skapa problem
Destillatbränslen ett vanligt exempel
- 12 Tankbefraktare ställer stränga villkor
Har hårdare krav på besättningen än Transportstyrelsen
- 14 Svårare byta bransch efter fem år
Nyexaminerade sjöbefäl bör bredda sin kompetens tidigt
- 16 De goda exemplen förbättrar säkerheten
Dansk forskare vänder på perspektivet
- 20 Tomtransporter tänkbar sjöfartsnisch
Kan ta över icke-tidsbundna frakter från landtransportörer
- 21 Frakt kunder missnöjda med hastigheten
Sjöfarten har förlorat en del kunder till flyget
- 22 Sammanslagen Östersjöhamn utmanar
Copenhagen Malmö Port satsar på dagliga containertransporter
- 24 Tragiskt 100-årsminne
Torpederingen av *Lusitania* blev ödesdiger för alla parter
- 26 Stockholms Hamn uppmuntrar miljösatning
Ger rabatter för LNG, land-el och lägre NO_x-utsläpp

Utkommer med åtta nummer per år

Prenumeration 350 kr/år inkl moms

Årgång 4 Utgivningsdag 21 april 2015

Ansvarig utgivare Christer Themné

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

Layout Trydells Tryckeri AB

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, plan 4

Telefon 08-598 99 085 vx

Telefax 08-651 08 48

E-post sjobefalen@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 Besättningen i tanker är hårt reglerad, men delfinerna gör som de vill. Foto Furetank.

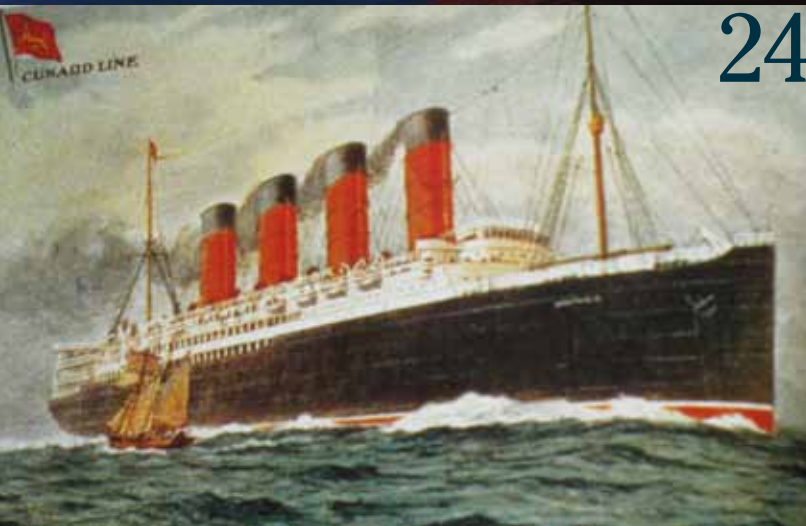
TS-kontrollerad upplaga 8 300 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

MANUSSTOPP 2015

Nr 4 – 19/5 **Nr 5** – 18/8

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



Turbulens i färjerederier

Sjöbefälsföreningens styrelse sammanträdde den 12–13 mars 2015 och behandlade bland annat följande.

- **Genomgång av tonnageskatteutredning.** Utredningsförslaget har lagts fram. Bland annat påpekades att någon tidsgräns för anslutning inte finns, vilket är unikt jämfört med vad som gäller i alla andra länder som infört tonnageskatt.
- **Kärv arbetsmarknad för nyexaminerade.** Arbetslösheten generellt ligger på en låg nivå, men sen rätt länge är det kärt för klass V-orna. Det är med andra ord knepigt att hitta första jobbet efter examen.
- **Frivillig medling med DG.** SBF har stämt Destination Gotland till AD för brott mot tekniska chefernas avtal. Stämningen ligger kvar, men parterna har enats om frivillig medling. Huvudförhandlingen sker efter sommaren.
- **Oro i Tallink Silja.** Styrelsen ska hålla kontinuerlig kontakt med Tallink Silja-klubben. Bland problemen finns att rederiet kör med lettisk flagg i Estlandstrafiken, trots att SBF hade godkänt detta bara till årsskiftet 2014/2015.
- **Alkohol- och drogpolicy.** Styrelsen godkände ett alkohol- och drogpolicy-avtal med Sarf, men i de rederier där lokala avtal träffats om detta fortsätter de lokala avtalen att gälla.

VD-frågan och framtiden

För ett tag sedan blev jag ombedd att tydligare informera våra medlemmar varför vi gjort en förändring på vd-posten i Sjöbefälsföreningen. Det är ett helt befogat önskemål, av olika orsaker har vi i styrelsen och presidiet inte varit tillräckligt kommunikativa i den frågan.

Fremsta skälet är att vi ansträngt oss för att bibehålla en god relation med Ledarna och vårda vår anslutningsöverenskommelse med dem.

Det gör mig uppriktigt ledsen att vi i framtiden inte kommer att vara en del av Ledarna. Personligen har jag varit medlem i Salf/Ledarna i närmare 30 år, sedan jag blev befäl 1986 – något jag känner har varit mycket bra för oss i befälsorganisationerna.

Då vi inte längre får vara en del av Ledarna från kommande årsskifte, kommer mycket att förändras för oss i Sjöbefälsföreningen. Många frågetecken kvarstår, men vi anstränger oss för att det skall bli så bra som möjligt för medlemmarna.

Varför styrelsen uttalade att vi inte hade förtroende för vår dåvarande vd är inget som jag i detalj vill gå in på i detta forum. Men det var många saker där styrelsen vid upprepade tillfällen uttryckligt påtalat för vd att vi kände vad vi kan kalla ”bristande engagemang”. Tyvärr blev det inte någon förbättring, trots att vi gav det tid. Hanteringen och utfallet av några förhandlingar var också sådant vi i styrelsen vägde in.

Vi hade en oerhörd tur att vår tidigare vd kunde tänka sig att tillfälligt återta vd-skäpet. Men hur mycket jag än önskar motsatsen, kan det inte vara mer än en tillfällig lösning. Ett par dagar efter att jag skriver detta kommer vi i presidiet att träffa en vd-kandidat för ett första möte. Vi får se vad som kommer ut av det.

MATS HÖGBLOM, ORDFÖRANDE

- **Elektroniskt kongressval.** Styrelsen godkände att medlemmarna ska rösta elektroniskt på ombuden till ordinarie kongressen 2016, se notis nedan.
- **Separationen från Ledarna.** Vd rapporterade att brytningen med Ledarna nu är definitiv. Vd och kansliet fick mandat att besluta om praktiska detaljer som samarbete med annat förbund, medlemskap i centralorganisation och lokalfrågor.
- **Aktion mot sexuella trakasserier.** Efter att kvinnliga sjöbefälsstudenter i Kalmar rapporterat om trakasserier under studietiden, har parterna utarbetat en strategi- och handlingsplan för att stävja sådant. Frågan kommer att finnas med på SBF:s klubbordförandekonferens i höst.
- **Obefogad misstro mot pensionsfonder.** Den ekonomiska situationen i ITP-Sjö och ITP-Skärgård gick igenom. Systemen är stabila, och det finns skäl till en informationskampanj, eftersom det finns en utbredd misstro mot systemets hållbarhet, en misstro som är oberättigad.
- **Anslag till rättvisekampanj.** Beslöts att SBF-O ger 10 000 kronor till Europeiska Transportarbetarefederationens kampanj ”Fair Transport Europe”.

Elektroniskt kongressval – e-postadress behövs

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

Det kommer inte att vara möjligt att rösta utan e-postadress. Om en medlem saknar e-postadress, kan föreningens kansli hjälpa till att skaffa en.

Mer information kommer under hösten, när vi närmar oss valet.

Medlemsmöten i maj

Medlemsmötena i april sköts upp till i maj. De hålls följande tider och platser:

STOCKHOLM

måndagen den 18 maj kl 16.00
Ledarnas kansli, Sankt Eriksgatan 26

KALMAR

tisdagen den 19 maj kl 16.00
Calmar Stadshotell, Stortorget 14

MALMÖ

onsdagen den 20 maj kl 16.00
Elite Plaza Hotel, Gustaf Adolfs torg 49

GÖTEBORG

torsdagen den 21 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.

Amerikansk arbetsrätt i Sverige?

På en snabbmatsrestaurang i Stockholm ägd av ett multinationellt företag drabbas en anställd av ett olycksfall och sjuk-anmäler sig via mejl. Efter en halvtimme får den anställde ett svarsmejl om att hon är uppsagd med omedelbar verkan. Ett annat exempel: På en tidningsredaktion kom en morgon mejl från arbetsgivaren om att det skulle bli ett möte på redaktionen klockan 11. Vid meddelade vid mötet att dagens utgåva skulle bli den sista, att halva redaktionen var uppsagd och att de uppsagda kunde komma för att städa skrivbordet och lämna tillbaka nycklarna mellan klockan 11 och 12 dagen därpå. TEXT STIG GUSTAFSSON

Ovanstående är brott mot både Las och MBL. Liknande händelser har under senare tid inträffat bland annat i olika butikskedjor ägda av multinationella företag.

I grunden är det ett angrepp på kollektivavtalet som idé. I ett företag utan kollektivavtal skulle mycket av vad dessa arbetsgivare vill göra vara tillåtet. "Vi vill sköta våra affärer, det ska ingen annan göra", är ett typiskt uttalande av en europeisk chef för ett multinationellt företag. Den principen kom mycket tydligt till uttryck i Toys R Us-konflikten i slutet av 1990-talet – det allvarligaste försöket hittills av ett amerikanskt företag att sätta sig över de svenska arbetsrättsliga reglerna. Toys R Us är USA-ägt och ett av världens ledande leksaksföretag. Det blev en segdragen strejk för kollektivavtal med sympatiåtgärder från förbund både på LO och TCO-sidan. Bland annat blockerade Finansförbundet betalningar till och från företaget. Företagets amerikanske chef jämförde konflikten med ett krig! Strejken pågick under flera månader utan att det blev något kollektivavtal, och till sist såldes företaget och fick en svensk ägare som träffade kollektivavtal med den fackliga organisationen.

Facket en "främmande fågel" i USA

Utvecklingen med att allt fler internationella koncerner – inte minst USA-ägda – etablerar sig i Sverige ger anledning till reflexioner om bland annat skillnaderna i arbetsrätten och synen på anställningsskyddet i Sverige och USA.

Först bör man hålla i minnet att medan fackföreningarna redan i början av 1900-talet erkändes som en likställd part av arbetsgivarna i Sverige har arbetsgivarna i USA ännu inte erkänt eller accepterat facket som en naturlig part.

Mer än 90 procent av arbetstagarna i USA arbetar i företag som inte har kollektivavtal. Detta innebär att anställningen är

helt oreglerad, om man inte vid anställningens ingående kommer överens om något annat. Sådana överenskommelser förekommer bara när det gäller arbetstagare med chefsfunktioner.

Att anställningen är oreglerad betyder att arbetsgivaren när som helst, utan angivande av skäl och utan iakttagande av uppsägningstid, kan säga upp eller avskeda en arbetstagare. Inte heller har de anställda rätt till uppsägningslön. Ett varuhus satte bara upp ett meddelande på den låsta porten en måndagsmorgon om att varuhuset sålts och att alla anställda var uppsagda med omedelbar verkan. En annan mera förslagen arbetsgivare som hade bestämt sig för att lägga ner en fabrik lät brandlarmet gå. När alla anställda stod ute på gatan låste han portarna och meddelade att alla var uppsagda och kunde gå hem!

Av OECD-länderna är USA det enda land där en arbetsgivare kan lägga ned en verksamhet och säga upp alla anställda utan att förhandla med facket. USA:s Högsta domstol har motiverat detta med att sådana beslut ligger utanför de intressen facket har att företräda!

På senare tid har vi även fått en diskussion i riksdagen om nödvändigheten av kollektivavtal. "Det ska gärna finnas kollektivavtal, men man ska inte vara bunden och inte behöva genomgå en så svår prövningsprocess som idag", yttrade Paula Bieler (SD) från riksdagens talarstol i mars 2015. Det kan finnas skäl att vara uppmärksam på utvecklingen även i Sverige. **S G**



Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

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

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



KRIMINALISERINGEN FORTSÄTTER

Befälhavaren på *Norman Atlantic* anklagas för dråp av italienska myndigheter. Detta sedan en brand utbröt ombord den 28 december 2014, varvid ett okänt antal människor omkom. Det skrev Ifsmas nyhetsbrev i mars. Här refereras innehållet i nyhetsbrevet.

Olyckan omnämndes i en notis i förra numret av SB. Av Ifsmas nyhetsbrev framgår att den ursprungliga dödssiffran enligt bland annat Lloyd's List, 27 omkomna, inte är tillförlitlig. Den tragiska orsaken är att ett stort antal fripassagerare fanns ombord på bildäck, där branden utbröt.

Befälhavaren har anmälts för dråp och haveriansvarig av italienska myndigheter.

Befälhavaren på *Costa Concordia* har dömts till 16 års fängelse, en dom han själv inte överklagat. Däremot har andra ur besättningen fått fängelsedomar, som de överklagat. Detta kommer att behandlas av en appellationsdomstol i slutet av april.

Nyhetsbrevet nämner även *Höegh Osaka*, som fick svår slagsida efter avgång från Southampton. Hon sattes medvetet på grund av befälhavaren och lotsen, vilket sannolikt räddade fartyget från totalhaveri. Senare har hon bogserats till reparationsvarv i Southampton.

Ett troligt fall av uttröttat bryggbefäl har inträffat med ett icke namngivet fartyg vid Skottlands västkust. På radarns display syns tydligt hur fartyget fortsatte på rak kurs i stället för att gira mot land. Så småningom gick hon på grund. I nyhetsbrevet framhålls att fartyget tillämpade vakschemat 6/6.

Live-övningar av evakuering

Ifsma brukar göra påpekanden till mötena med IMO:s underkommittéer. På

ett sådant möte behandlades ett tillägg till Solas och till FSS-koden om brand-säkerhetssystem. Det gäller planering av utrymning och evakuering i passagerarfartyg. Ifsma anser att detta måste övas i scenarier med levande människor. Det räcker inte med teoretiska modeller i dator.

Sjömän hjälper flyende

Ifsma uppmärksammar även den växande tragedin med flyende människor i Medelhavet. Det är omöjligt att exakt ange hur många människor som har drunknat under sina desperata försök att ta sig till Europa. Och oavsett om de flyr från fattigdom och hopplöshet eller från krig och förföljelse förtjänar de respekt. De som organiserar "resorna" är kriminella, ofta beväpnade, som inte bryr sig om de människor de skickar ut på havet utan bara om sin profit. Någon lösning på problemet är inte i sikte, men besättningarna i fartyg som trafikerar Medelhavet och kommer i närheten av de ofta usla flyktbåtarna hjälper till så mycket de förmår.

Svaveldirektiv i Hongkong

Regeringen i Hongkong har fattat ett beslut om bränsle för anlöpande fartyg, som träder i kraft 1 juli i år. Svavelhalten får inte överstiga 0,5 procent utom under en timme efter anlop och en timme före avgång. Befälhavare och redare som bryter mot bestämmelsen kan dömas till sex månaders fängelse och 200 000 Hongkongdollar (220 000 kronor) i böter. Bränslet ska dokumenteras i skeppsdagbok, och underlåtelse av detta kan resultera i tre månaders fängelse och 50 000 Hongkongdollar i böter.

Identifikationssystemet AIS har kommit i gång i Kina. Data från landets kuster och insjöfart finns numera allmänt tillgängliga.

Förbjudna mobiltelefoner i Indien

Ett fartyg som passerade indiskt territorium har anmälts för olaga bruk av satellittelefon. Enligt indisk lag är mobiler

av bland annat typerna Thuraya och Iridium förbjudna. Formellt finns till och med fängelse med i straffskalan, som kan drabba vem som helst i besättningen som använt förbjudna telefoner. Alla rederier och agenter med trafik till indiska hamnar uppmanas informera berörda fartyg ordentligt om bestämmelserna.

Lotstväng i Stora barriärrevet

I större delen av Stora barriärrevet i nordöstra Australien råder lotsplikt. En taiwanesisk befälhavare som navigerade i området med bulklastaren *China Steel Developer* har dömts till 8 500 australiska dollar (57 000 kronor) i böter.

Fripassagerare fortsatt problem

Försäkringsbolaget Skuld P&I Club varnar för fripassagerare vid hamnar i södra Afrika. De anser att det sannolikt enda effektiva sättet att bemästra problemet är ständig bevakning av fartygens landgång. Ingen utan giltigt intyg att gå ombord ska släppas förbi. Vid mer kaotiska situationer ska befälhavaren prioritera fartygets och besättningens säkerhet, även till priset av försenad avgång.

Ett vanligt trick för fripassagerare att ta sig ombord är att låtsas vara hamnarbetare och blanda sig med dessa.

Skuld P&I Club har lagt fram ett program i 11 punkter för att ta itu med problemet.

Rena öppnade ögonen

I december i fjol kom den slutliga rapporten om *M/V Renas* grundstötning utanför Nya Zeeland tre år tidigare. Rapporten har uppmärksammat sjöfartsmyndigheter i flera länder på riskerna med dåligt sjömanskap och brott mot SMS och MLC. Australiens sjösäkerhetsmyndighet Amsa har bland annat stoppat flera fartyg under indonesisk flagg från att anlöpa australisk hamn. På Världssjöfartens dag i fjol deklarerade Amsas vd Mick Kinley att landet tillämpar nolltolerans när det gäller brott mot internationella säkerhetsbestämmelser.

Vessels are too slow

Reduced speeds save fuel for the shipping companies. But they have not asked the cargo customers about their opinions. Now the cargo owners are in a position where steel is transported by air between Sweden and China since the maritime transport takes too long.

In connection with the financial crisis 2008/2009 shipping companies with transocean container traffic started to apply slowsteaming; reduced speed.

The saving is not linear compared to the reduction of speed. An example is if you lower the speed with 10 per cent, the fuel consumption will be reduced with 27 per cent. The emissions will be reduced to the same extent.

If the loading capacity is high the degree of filling is increased if the voyages takes longer.

– All shipping companies implemented this without checking with the customers, says Christian Finnsgård, researcher at SSPA, a Sweden-based international consulting company in marine industrial development.

SSPA's research department has interviewed six Swedish companies, which are active in the global market with both import and export. The companies produce both against customer orders and to storage, as in the clothing industry. Some of the companies are in the top of the world when it comes to container transports. Besides SSPA has interviewed two transport companies; DHL and Schenker.

All the interviewed companies say that they not were asked if they wished a reduced speed. They were just faced with a fait accompli that the voyages to Asia gradually took longer and longer. A voy-

age to Asia now takes about 51 days, compared to approximately 31 days previously.

Two months delay

The adjustment was somewhat different. A steel-company sending steel to China for processing, back to Sweden for further processing and back to the customer in China, noticed suddenly that every single journey was prolonged with 20 days. The total delay was 60 days. This was unacceptable for the company, which instead chose to send the steel by air.

Railway from China is nowadays also an alternative to shipping.

– Railway or air transport have not the capacity to take much of the cargo today, but when there is a hurry, alternatives are considered more than before, because of slowsteaming, says Christian Finnsgård.

Other customers have adjusted their lead times to the slow transport.

The interviewed companies wish to get a diversified offer, where they can choose transport speed. They are prepared to pay more to get a faster transport. The companies believe that there are offers with faster transports concerning the Atlantic route but not on the route Europe-Asia.

However it doesn't look as if the companies will have their way. The largest container shipping company, Maersk, states that they have no plans to increase the speeds, since their network is built to

a reduced speed. Maersk didn't ask their customers when the shipping company lowered their speed in 2008, but says that the customers want to have a large network to best possible prices. Besides they state that they give the customers stable and reliable services.

Considered unreliable

The reliability is an important question. Shipping is perceived as very untrustworthy by the interviewed companies. A lorry transport can vary in one hour, while a shipping transport varies for days.

A clothing company who will launch a new line of clothes at a certain date with advertising in the daily press and more will have a severe setback, if the vessel does not arrive at port in time.

– It is unacceptable with a delay for two days. One ought to organize the routes with a sufficient safety in order to give the customers reliability. To the customer, and to ports, it is as bad if the cargo comes too early, says Christian Finnsgård.

A lack of reliability is also a reason why cargo is transferred to air transport. The companies state that the part that goes with air transport has increased when it comes to goods with narrow time limits.

Christian Finnsgård points out that the entire Swedish industry is influenced by the reduced speed, since 90 per cent of the goods to and from Sweden goes with shipping. Therefore SSPA goes further and examines how ro-ro transports have been influenced. The question is if the transfer to a more expensive fuel because of the sulphur emission control area (Seca) can be compensated with a lower speed.

This is a translation of the article
on page 21.

Finskt LNG-stöd

Finska staten stöder, till skillnad från den svenska, utbyggnaden av infrastruktur för LNG. Därför byggs ett antal terminaler i Finland för bland annat sjöfartens behov. TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

FINLAND MARS 2015

De svenska statsmakterna har valt att inte stödja utbyggnaden av LNG för sjöfarten. Därmed skiljer de sig från Norge, som har NO_x-fonden som underlättar byggandet av fartyg som drivs med LNG, och från Finland som stöder byggandet av LNG-terminaler längs kusten.

– Vi ville skapa strukturen för att redarna ska våga satsa på LNG-drivna fartyg, säger Herkko Plit, industriråd vid Arbets- och näringsministeriet i Finland.

Fyra terminaler får stöd, de har en kapacitet på mellan 30 000 och 50 000 kubikmeter. Det är Torneå, Björneborg, Fredrikshamn och Rauma, som får stöd motsvarande 30 procent av investeringen. Sammanlagt satsar finska staten 90

miljoner euro på dessa fyra terminaler.

– LNG-terminalerna påverkar priset på gas. Ju fler, desto lägre priser på marknaden, säger Herkko Plit.

Ser LNG som ett framtidsbränsle

För att knyta samman det baltiska nätverket för naturgas med Finland planeras en gasledning från Paldiski i Estland till Ingå eller Borgå i Finland. I planerna ingår också en terminal på den finska sidan.

I Kotka byggs också en terminal för LNG, men för denna har inte stöd sökts från finska staten.

När det gäller efterfrågan på LNG från sjöfarten är Herkko Plit optimistisk.

– De kan inte fortsätta med de gamla bränslena, säger han.

Också Tommy Mattila, marknadsföringsdirektör vid Skangass som bygger terminaler vid Torneå och Björneborg, ser ljus på framtiden.

– Marknaden växer på Östersjösidan, säger han.

Han pekar på att Destination Gotland, Containerships och Tallink Silja bygger nya LNG-drivna fartyg. Han ser införandet av svaveldirektivet som en knuff i rätt riktning, liksom de kommande NO_x-gränserna.

Flernationellt bolag

Skangass, som är ett norsk-svensk-finskt gasbolag, har gått ihop med industriföretagen Outokumpu och SSAB samt energiföretaget EPV Energia till Manga LNG Oy som bygger en terminal i Torneå.

Skangass bygger också en egen terminal i Björneborg.

Anläggningen i Torneå ska ha en kapacitet om 50 000 kubikmeter och den i Björneborg 30 000 kubikmeter. LNG:n ska komma med tankfartyg från Stavanger eller Zeebrügge. Skangass kommer att ha två LNG-tankfartyg i timecharter för att förse terminalerna med LNG.

Bunkringen av fartyg kan ske med lastbil till fartyg, direkt från terminalerna, som kommer att ligga vid kajer, eller från fartyg till fartyg. Tommy Mattila tror att det som slår igenom längre fram är bunkring fartyg till fartyg.

Kan användas även av landföretag

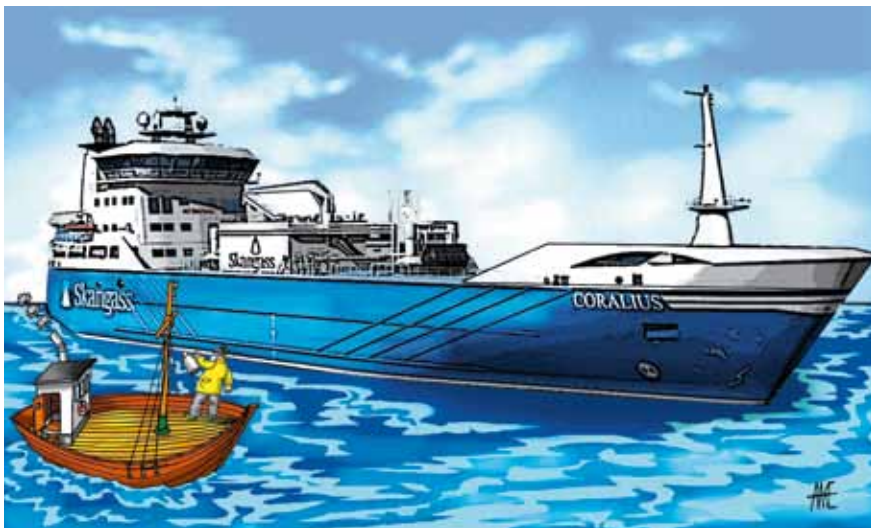
Han säger att stödet från finska staten har betytt mycket.

– Det är en ny marknad, och fartygen finns inte. Det blir en fråga om hönan eller ägget, vilket kommer först: fartyg eller terminal? Det är stora investeringar i terminaler samtidigt som man inte vet om marknaden finns. De statliga investeringsbidragen har minskat risken, säger han.

Något som också minskar risken är att terminalerna inte är till enbart för sjöfarten. Också industrin, och framöver kanske också landtransporterna, växlar över till LNG-drift. Terminalen i Torneå förser till exempel bland andra svenska stålföretaget SSAB med LNG. **A O**



LNG-BUNKRING TILL HAVS



Rederiet Sirius Shipping har beställt ett kombinerat feeder- och bunkerfartyg för LNG som ska röra sig i Kattegatt och Skagerrak. Fartyg som går in i och ut ur Östersjön ska kunna bunkra LNG på vägen. TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG MARS 2015

Det är Sirius Veder Gas AB, där rederiet Sirius gått ihop med Anthony Veder Group, som har beställt det nya feeder- och bunkerfartyget *Coralius*. Fartyget ska långtids-chartras av det norsk-svensk-finska gasföretaget Skangass.

Coralius ska bli 99,6 meter långt och 17,95 meter brett. Lastkapaciteten blir 5 800 kubikmeter LNG. Bränslet måste hållas kylt för att bibehålla sin vätskefas. Tankarna är isolerade och ingen kyla tillförs ombord.

Fartyget drivs med dual-fuelmaskiner, alltså LNG är huvudbränslet, men en liten tillsats av diesel är nödvändig för att gasen ska tända. Bränslet tas direkt från lasttankarna. Dels är det en spontan förångning av den lastade LNG:n som ändå måste tas om hand, dels förångas en del LNG för att användas i maskinerna.

Bunkring från fartyg till fartyg är helt nytt och finns i Sverige bara i Stockholm, där *Viking Grace* bunkrar. Frågan är hur det kan ske ute på öppet vatten i Skagerrak.

– Det här är inte gjort ännu, men på

papperet ser allt bra ut. Det gäller att använda tekniken rätt och att ha rätt rutiner för hur man genomför momenten, säger Peter Blomberg, chef för portföljförvaltning och logistik vid Skangass.

Metan får inte släppas ut

Inte minst gäller det att undvika utsläpp av LNG. Metan, som LNG består av, är en växthusgas som är 28 gånger mer kraftfull än koldioxid. Om man släpper ut metan riskerar man att förlora hela vinsten med att gasmotorn släpper ut mindre koldioxid än en maskin för flytande petroleumprodukter.

LNG:n behåller sin vätskefas under bunkringen som går med en hastighet av 300 till 400 kubikmeter per timme. Ett fartyg som går längs Norges kust, *Bit Viking*, har bränsletankar om 1 000 kubikmeter. Det skulle alltså kunna bunkras på en och en halv till två timmar. De största LNG-drivna fartygen har tankar om upp till 2 000 kubikmeter.

Ännu är det osäkert vid vilka våghöjder som bunkring fartyg till fartyg kan ske. Eventuellt måste bunkringen genomföras

i skyddade vatten vid hårt väder.

SB: Finns det då fartyg som efterfrågar bunkring av LNG i området?

– Marknaden är fortfarande omogen med pionjärer som har börjat. LNG är fortfarande en nischprodukt, som har goda förutsättningar att växa, säger Peter Blomberg.

Skangass har skrivit sitt första avtal om bunkring fartyg till fartyg. Det är två fartyg tillhöriga rederiet Tärntank som ska drivas med LNG från andra halvåret 2016. Men *Coralius* sätts inte i trafik förrän 2017.

Innan dess kommer feederfartyget *Coral Anthelia* att användas för bunkring fartyg till fartyg. Hon togs upp på varv hösten 2014, där hon anpassades för bunkring.

– Hon är inte byggd för bunkring, så hon passar inte så bra. Troligen får bunkringen ske i skyddade vatten, säger Peter Blomberg.

En handfull terminaler – hittills

Terminaler för LNG finns i Hammerfest och Stavanger i Norge och i Lysekil och Nynäshamn i Sverige. I Borgå i södra Finland finns en liten terminal för tillverkning av LNG. Det är bara där, i Hammerfest och i Stavanger som det flytande bränslet tillverkas i Norden. Skangass importerar också LNG från Rotterdam och Zeebrügge.

Framöver byggs terminaler för LNG i andra delar av Finland och i Polen byggs en terminal i Swinoujscie.

Ett stort LNG-fartyg som är kopplat till rörnätet för naturgas från Ryssland, har lagts i hamnen i Klaipeda i Litauen. Hon fungerar som en flytande terminal.

Utöver *Coralius* bygger Shell ett bunkringfartyg för LNG och likaså Gas de France. De tre fartygen beräknas sättas i trafik ungefär samtidigt.

Shellfartyget har Rotterdam som utgångspunkt och Gas de France-fartyget utgår från Zeebrügge, men Peter Blomberg tror att fartygen kommer att vara mycket rörliga.

– De andra båda kommer att gå upp i Östersjön, och vi kommer att gå ner till Rotterdam och Zeebrügge, antar han.

I Göteborg är tillstånden klara för en LNG-terminal i hamnen, men ett investeringsbeslut är förknippat med att efterfrågebilden klarnar. **A O**

Felaktig förtöjning kostade liv

Dödsolyckan berodde på att besättningen bröt mot förtöjningsrutinerna – inte på att det var trångt på backen eller på att man missbedömt trossens snap-backzon. Det hävdar lotsen Per Tolf. TEXT PER TURESSON FOTO PER TOLF

HOLMSUND JULI 2011

Lotsen riktar därmed tung kritik mot Statens haverikommission (SHK) för dess utredning av olyckan för snart fyra år sedan, då holländska *M/S Morraborgs* överstyrman omkom, när man lade till i Holmsund.

Sjöbefälen har redogjort för utredningen i nr 6/2012 och 6/2014.

Per Tolf var den som lotsade *Morraborg* till kaj och en av de första som begav sig till förtöjningsstationen på backen. Sedan han förgäves försökt hjärt- och lungrädda överstyrmannen frågade han de två, båtsman och en matros, som varit med vid olyckan om man lagt förspringstrossen även över den yttre kungen, alldeles intill manöverboxen.

Svaret blev ett entydigt ja.

Vid nästa förtöjningstillfälle någon dag senare, när man vänt fartyget och fått babordssidan mot kaj, hade man även då lagt förspringet över båda kungarna, såväl den inre närmast vinschen som den yttre närmast manöverboxen.

Per Tolf, som lotsade även denna gång, frågade då besättningen om man brukade göra så – och fick ett jakande svar.

– Det var denna felaktiga dragning som ledde till olyckan, säger han.

Inget i utredningen talar emot

SHK anser att den dragningen är den troliga – men inte att dragningen över en eller två kungar avgör hur snap-backzonen ska bedömas.

– Inget i utredningsmaterialet talar emot det jag påstår. Ändå

hålls det bara för troligt och utan betydelse för olyckan. Vad i materialet är det som indikerar att det andra alternativet, med bara den inre kungen, över huvud taget var möjligt?

– Jag påstår, att besättningen bröt mot de förtöjningsrutiner som fanns i ritningen över fördäck. Det innebar att man drog trossen så, att när den brast med full kraft var den ohindrad bara decimetrar från den förolyckades bakhuvud.

– Om man däremot följt rutinerna och lagt springet enbart om den inre kungen, så hade olyckan inte skett, säger Per Tolf.

Enligt honom hade överstyrmannen då varit skyddad på tre sätt:

- Den yttre kungen är högre och hade därmed tagit upp snärten.
- Akter om kungarna finns två pollare. Om man lagt trossen enbart om den inre, lägre kungen så hade den hållits längre ner mot däck, mot klysets brytrulle. Träffbilderna hade sänkts, pollarna blockerat brottet och tagit emot snärten.
- Styrmannen hade stått längre från trossen ifall man bara använt den inre kungen.

SHK har i sin utredning beräknat riskzonerna på backen och kommit fram till att de är betydligt större än man hittills trott. Flera av dess rekommendationer tar därför sikte på just detta.

– Men om SHK utgått från min beskrivning så hade de rekommendationerna varit onödiga, säger Per Tolf.

– Vad hjälper det att åtgärda förtöjningsstationen, om besättningen ändå bryter mot sina rutiner?

Bara två parter har svarat på SHK:s rekommendationer.

Det holländsk-brittiska facket *Nautilus International* anser att förtöjningsinstruktionerna måste ses över. Det gäller inte bara snap-backzonernas storlek, utan även allt arbete med belastade förtöjningar.

Den holländska redareföreningen uppger att den nu går igenom hur man bäst kan informera sjömän om riskerna.

Varken *Morraborgs* förra eller nuvarande ägare har hörts av. **P T**



Så här, med det ljusa förspringet över båda kungarna, brukade man förtöja *Morraborg*. Det är, enligt Per Tolf, förklaringen till olyckan.



Så här, med det ljusa förspringet över enbart den inre kungen, borde man ha gjort. Då hade överstyrmannen klarat sig, även om han kört vinschen från manöverboxen. Bilden är från ett systerfartyg till *Morraborg*.

Mikrobiellt hot

Mikrober i destillatbränslen är ett hot mot maskindriften. Artikelförfattaren är global teknisk chef för bunkertester vid Intertek Lintec, Shipcare Services.

TEXT MICHAEL GREEN ÖVERSÄTTNING BENKT LUNDGREN

MULTINATIONELLT JUNI 2014

Mikroorganismer är allmänt accepterade som den äldsta formen av liv på jorden och kan hittas praktiskt taget var som helst på jordytan. I den moderna världen spelar mikroorganismerna stor roll i vardagliga situationer som vi tar för givna. Det är vanligt att se annonser i tidningar eller tv som framhåller förtjänsterna hos yoghurtblandningar som innehåller miljoner "goda bakterier". De är däremot ofta kritiska mot vattenbehandling och mot banbrytande genteknik.

Alla mikroorganismer, eller mikrober, har inte positiva egenskaper, välbekant från de fakta som togs fram av Robert Koch, att mikrober kan sprida sjukdomar. Om vi bortser från deras potentiella användning i masskala som biologiska vapen, borde det inte komma som en överraskning att mikrober i maritima bränslen kan medföra problem för rederi och sjömän – särskilt hotet om mikrobiella föroreningar. Troligen kommer detta problem att växa i omfattning, när vi passerat deadline, 1 januari 2015, för de skärpta kraven inom miljökontrollområdena (Eca). (Originaltexten skrevs före "deadline"; övers.anm.)

Destillatrisk

Förekomsten och tillväxten av mikrober i maritimt bränsle har länge associerats med destillatprodukter och dålig förvaring. Det är välbekant att huvudorsaken är vatten i bränslesystemet. Destillatbränslen som innehåller en signifikant andel vatten drabbas oftare av mikrobiell tillväxt, medan effekten syns mycket mer sällan i restprodukter.

Vatten under bränslehantering eller i ett motorsystem erbjuder en idealisk miljö för mikrober att växa och föröka sig genom att tillhandahålla en skyddad miljö för deras behov. I de fall där förorening-

konstaterats, är tillväxten av mikrobkulturer alltid som högst vid gränssytan mellan olja och vatten. Mikroberna vistas i vatten, medan de förbrukar näringsämnen från bränslet.

Biogrundat bränsle

Pressen att säkra ett ökat användande av bränslen med låga utsläpp har tvingat världens sjöfart att utforska alla tänkbara alternativ inklusive biobränslen. Den senaste regeländringen vad gäller svavelhalt medför ytterligare uppmärksamhet på mikrobiologisk tillväxt och förorening på grund av den möjliga förekomsten av biogrundade ingredienser i de maritima bränslena. Förekomsten av fettsyremetystrar (engelsk förkortning Fame) i bränslen är ännu ett problem för sjöfarten, eftersom det kan medföra tillväxt av mikrober.

För närvarande har den maritima bränslestANDARDEN ISO8217 en klar inställning till förekomsten av biogrundat material i maritimt bränsle. Sektion 5 i ISO8217:2012, som behandlar allmänna krav på bränslekvalitet, fastslår att bränslet ska vara fritt från biogrundat material utöver "minimala" nivåer, och att inblandning av Fame är förbjudet. Det utgör det första stora hindret för introduktion och användning av biobränslen i den maritima sektorn.

Steg har redan tagits mot att införliva "bio" i framtida revideringar av ISO8217, som skulle lösa detta problem. Emellertid upphör inte problemen med det. Produktens faktiska kvalitet och dess inbyggda karakteristika utgör ytterligare källor till bekymmer. Utöver risken för tillväxt av mikrober kan förväntas problem med viskositeten vid låg temperatur och stark interaktion med vatten.

Närvaron av Fame i ett maritimt bränsle kan också ha allvarliga konsekvenser för lagringsförmågan. Bränslen med hög halt

av Fame kan vara mottagliga för oxidering, vilket kan ge problem med lagring av bränslen.

Etablerad parallell

Det är mycket viktigt att notera att ovanstående inte betyder att biobränsle skulle vara något skadligt för sjöfarten, långt därifrån! Problemen kan ses som en exakt parallell till de steg som tagits av bilindustrin; men förmågan att ta till sig detta för att passa den maritima sektorn måste man ta hänsyn till.

Var och en som kör en dieseldriven bil inom EU använder idag ett bränsle med upp till 7 procent biobränslehalt. Det är dock viktigt att notera att övergången till biogrundade bränslen i landbaserade applikationer inte skedde utan problem, och konstant underhållsarbete vid maskinerna behövs för att hindra problembränslen från att hamna hos slutanvändaren.

Om vi beaktar möjligheten av utbredd introduktion av biogrundade bränslen i den maritima sektorn, måste vi se till konsekvenserna och om det underhåll vi sett inom bilindustrin också kan tillämpas inom sjöfarten.

Andra frågor, som regleringen av tillsatsprodukter, kostnaden för slutprodukten och ändrade operativprocedurer ombord, måste också beaktas för att bedöma möjligheterna att introducera "biogrundade" maritima bränslen.

Användning ombord

Branschen måste också fundera grundligt på hur ombordpraxisen påverkas, särskilt lagringen av bränsle. Det är inte ovanligt att enheter med destillerat bränsle lagras ombord i upp till sex månader. Med tanke på långsiktig stabilitet, borde ökad användning av biogrundade bränslen bidra till ett slut på sådana vanor.

I så fall, en fråga som måste besvaras, om biobränslen ska bli mer allmänt spridda i den maritima sektorn, är: Har världens sjöfart förmågan att acceptera ett "grönt" initiativ och de problem det kan medföra, om det finns andra tänkbara alternativ vid framtida regelförändringar?

Inlåsning på grund av kundernas krav

Två seniorbefäl får inte mönstra av samma vecka och de måste ha ett visst antal tjänsteår tillsammans. Dessutom får personalomsättningen inte vara för hög. Tanksjöfarten är ett av de hårdast reglerade segmenten med mängder av specialkrav. TEXT LINDA SUNDGREN

DONSÖ FEBRUARI 2015

Tanksjöfarten har sedan vettingssystemet infördes för drygt 20 år sedan blivit allt mer reglerad. Gemensam grund för den globala tankflottan fastställs i Sire (ship inspection report programme), en 170-sidorlunta med regler och rekommendationer om allt från plåttjocklek och sprickbildning till vilotider och bemanning. Anslutning till Sire är frivillig, men den som väljer att stå utanför får mycket svårt att hävda sig på marknaden. Idag finns drygt 8 000 tankfartyg i systemet.

– Oljebolagen är mycket noggranna, och lever man inte upp till deras krav blir det inga affärer, säger Daniel Olsson som arbetar med säkerhet och vetting hos Donsötank.

Hårdare krav än Transportstyrelsen

Oljebolagens regler är ofta mer långtgående än Transportstyrelsens, inte minst gällande bemanning. Bland annat kräver lastägarna att seniorbefälen på bryggan och i maskin har ett visst antal tjänsteår tillsammans i respektive befattning. Det går alltså inte att köra ett fartyg med både en nyuppmönstrad befälhavare och överstyrman eftersom de då har noll år i respektive befattning. Olika bolag ställer olika krav, men minimum är två år seglad tid (alltså fyra tjänsteår med 1:1-system) även om många vill ha fler. För att få ihop tillräckligt med tjänsteår i seniorbefattningarna behöver man ibland flytta erfarna befäl mellan fartygen.

– För min del blir det mycket pusslande, säger Martin Sander på Donsötanks per-

sonalavdelning. Att flytta på folk är inte alltid populärt, men de flesta har stor förståelse för hur det fungerar inom tank.

Tidskravet för seniorbefälen bygger också på att det inom ett rederi finns befäl som kan tänka sig att stanna länge i förste fartygsingenjörs- respektive överstyrmansbefattning. På så sätt kan man få ihop tillräckligt med seglad tid i seniorbefattningarna, även när det kommer en ny befälhavare eller teknisk chef. Att få folk att vilja stanna i en lägre befattning än de är kvalificerade för är något av en utmaning, säger Martin Sander.

– Då måste man försöka hitta sätt att motivera dem. Hur man bär sig åt är olika från fall till fall, men man behöver ha lite fingertoppskänsla. Sen är det inte alla som vill avancera, och då är det förstas inga problem.

Hög personalomsättning misstänkt

Ett annat krav från oljebolagen är att två personer i seniorbefälsbefattning inte får mönstra av samma vecka. Minst två veckor ska passera mellan avlösningarna.

– Efter varje besättningsbyte uppdaterar vi i en så kallad officers matrice. Det är en sammanställning av befälens erfarenheter i Sire, och om något inte stämmer påpekar lastägarna det direkt. Det är samma bolag som köper transporter som sitter på inspektionsavdelningen, så det gäller att det blir rätt, säger Martin Sander.

Lastägarna vill heller inte att det ska vara för stor personalomsättning på ett fartyg. För mycket rörelse uppfattas som ett tecken på problem. Tillsammans med krav på tjänsteår blir det därför extra vik-

tigt för tankrederierna att ha besättningar som stannar länge.

– För vår del är det väldigt viktigt att folk trivs hos oss. Vi jobbar mycket med sådant som arbetsmiljö och annat som vi vet betyder mycket för våra anställda. Vår verksamhet kräver långsiktighet och planering. När någon ny kommer till oss börjar jag med att gå igenom historiken och se hur länge de arbetat och inom vilka befattningar. Även om en person jobbat som teknisk chef innan är det inte säkert att han eller hon kan göra det hos oss. Kommer man däremot från ett fartyg med samma verksamhet som oss är det inga problem, säger Martin Sander.

Mycket små felmarginaler

Daniel Olsson har jobbat på Donsötanks kontor sedan 2003. Innan dess tjänstgjorde han som befälhavare i rederiets fartyg. Men oavsett om man jobbar ombord eller iland måste säkerheten alltid sättas främst och regelverket följs, säger han.

– Varje fartyg ska inspekteras minst var sjätte månad. Om man av någon anledning råkar trilla över halvårsstrecket blir det svårare att få last, och vi brukar boka våra inspektioner med ungefär fem månaders mellanrum för att ha lite marginal.

På samma sätt blir det problem om ett fartyg har en allvarigare brist.

– Då får man vänta en månad på ombesiktning, och under tiden påverkar det möjligheten att få last. Har man riktigt allvarliga brister kan ett oljebolag säga att de inte vill ha våra transporter på ett halvår, och det kan bli mycket besvärligt, säger Daniel Olsson. **LS**

På sidan 14 kommenterar Sjöbefälsförbundet konsekvenserna för yngre sjöbefäl av de krav som tas upp i detta reportage.

– Alltid stress inför inspektioner

Jörgen Julin är befälhavare på tankfartyget *Solando*. Lastägarna sätter press på både honom och besättningen, men han ser också fördelar med det hårda systemet genom att mindre seriösa rederier försvinner från marknaden.

Jörgen Julin kom till Donsötank 2013 från Swedia i samband med rederiets försäljning av Vingatank där han arbetade. Uppvuxen på Vrångö i Göteborgs södra skärgård var det naturligt att gå in i Donsös tankflotta.

– Donsörederierna var lite av en plantskola för oss som bodde ute på öarna, och man funderade inte så mycket när man började där. Det var liksom självklart, säger han.

Trots många år inom tank säger Jörgen Julin att han sluppit bli runtflyttad mellan fartygen och befälhavartjänsten har han haft i över 20 år. Han har varit med

vid åtskilliga vettinspektioner genom åren men säger att de fortfarande innebär en viss anspänning.

Viktigt ha papperen i ordning

– Lite stress är det alltid när en inspektion närmar sig, det är ju viktigt att man blir godkänd. Vi på tank är nog lite snabbare än andra med att åtgärda brister för att allt ska vara återställt i god tid till nästa inspektion.

– Helst vill inspektörerna komma i samband med lossning för att se att pumparna fungerar och att det inte förekommer något spill. Sedan går de

runt och tittar på alla stationer och ibland vill de att man startar en livbåt eller kör länsvattenseparatorn också. Men de börjar alltid med att läsa certifikat och dokumentation, och är papperen i ordning brukar det bli en bra vettning.

Jörgen Julin säger att en inspektion tar mellan nio och tio timmar. Som befälhavare är det han som tar emot inspektörerna och ser till att alla efterfrågade handlingar plockas fram. Varje oljebolag har sina egna inspektörer.

– På senare tid har det varit en del ryska inspektörer. Det är ingen större skillnad på inspektörerna, även om engelsmännen är väldigt korrekta. Enklast är det med skandinaver, eftersom man kan prata sitt eget språk, säger han. **LS**



Bred kompetens eller inlåsnings?

Trivs du bäst inom roro, tank eller kryssning? Eller är det off-shore som lockar? Inom fem år efter sjöbefäls-examen bör du bestämma i vilket segment du vill arbeta, sedan blir det svårt att byta. Det säger Mikael Huss, ombudsman på Sjöbefälsföreningen. TEXT LINDA SUNDGREN

Vissa problem att växla mellan segmenten har det alltid varit. Olika fartygstyper lyder under sina specifika villkor och med delvis varierade verksamheter ombord. Med åren har specialiseringen ökat med hårdare krav från lagstiftare och lastägare, och det har blivit allt svårare att skifta mellan segmenten.

– Den här utvecklingen är på gott och ont, säger Mikael Huss. Fördelen är att rederierna blir mer måna om att behålla personalen och satsar lite extra på fartygen. En del rederier ger extra bonus för både tid i rederiet och i befattning. Samtidigt leder det här till en inlåsnings effekt som gör det svårt för den som vill gå från en sorts sjöfart till en annan.

Examen med alla certifikat

Med en examen från någon av landets två sjöfartshögskolor kan eleverna erhålla alla de grundläggande certifikat som krävs för tjänstgöring inom samtliga segment. Det är så studenterna vill ha det, enligt Mikael Huss, eftersom det gör dem

mer anställningsbara och öppnar fler dörrar. Ändå är det viktigt att tidigt i karriären börja fundera över inom vilken sorts sjöfart man vill etablera sig.

– Som nyutexaminerad blir man förmodligen glad bara man får ett jobb och bryr sig inte så mycket om var man hamnar. Men med tiden kommer man kanske att vilja pröva något annat, och i så fall bör man göra det så snart som möjligt, innan certifikaten går ut, säger han.

Bara egna segmentets certifikat

Certifikat är giltiga i fem år, därefter behöver de förnyas. Arbetsgivaren betalar de kurser som krävs för att de anställda ska kunna arbeta kvar och utvecklas inom den egna flottan. Vill man däremot gå kurser för att hålla liv i certifikat inom andra segment är risken stor att man själv tvingas punga ut med avgiften.

– Jobbar du inom exempelvis tank är rederiet förmodligen inte intresserad av att betala kurser för att du ska behålla dina papper för passagerartrafik, eftersom

det ökar risken att du slutar. En ny arbetsgivare vill antagligen inte heller betala, så länge det finns folk med behöriga certifikat att anställa. Den som betalar själv får räkna med cirka 10 000 kronor per kursvecka, och man kan behöva gå flera kurser, säger Mikael Huss.

2–3 år att nå klass II

Planerar du att pröva olika typer av sjöfart bör du alltså göra det med eftertanke, råder Mikael Huss. Se till att skaffa tillräcklig sjötid direkt efter skolan för att avancera från klass fem till klass två. Det brukar ta mellan två och tre år. Därefter är det läge att växla för den som har ambitionen att pröva nytt.

– För varje år man väntar, desto svårare blir det att byta, konstaterar Huss.

Enligt Mikael Huss är tank, passagerarfartyg och off-shore värstingarna inom specialiseringar. Men även roro och container har särkrav, framför allt kopplat till olika typer av last som farligt gods. Också redarna inom skärgårdstrafiken har drivit på för att få igenom krav som ökar inlåsnings effekten, säger han.

– De vill att deras befäl inte ska ha högre behörighet än vad som krävs för att få köra båtar i skärgårdstrafik, men då minskar ju befälets anställningsbarhet rejält. Vi vill förhindra den här sortens inlåsnings effekter så långt det går. **L S**

Fortsättning från sidan 11 ►

En aktuell studie belyser de problem som uppstår efter en mikrobiologisk förorening. Fartyget bunkrade ett bränsle med en destillerad produkt i Sydamerika, och kort efter användning av bränslet märktes problem i bränslesystemet.

Rapporter skrevs ombord, som beskrev problem med igentäppta filter. Intertek Shipcare ombads att analysera bränslet för att hitta en orsak till problemet.

De första analyserna som gjorts av ett

prov ur fartygets bunkringsrör under bunkringen visade att bränslet uppfyllde kraven i ISO8217-standarden. Data från analysen var typiska för ett ”normalt” destillatbränsle och gav ingen indikation om varför problemen uppstått.

Därefter gjordes ytterligare tester ur bunkringsröret, som alla visade på ett bränsle av god kvalitet.

Fortsatta tester

För att få en tydligare bild av problemen, överlämnade fartyget tre prover, för att

underlätta ytterligare undersökningar av produkten. Sättet att välja ut proverna visade sig ha mycket stor betydelse för att kunna fastställa exakt hur problemen hade uppstått.

Proverna hade tagits vid olika tidpunkter och på olika platser:

- Från leverantörens lastbil
- Från fartygets bunkringsrör
- Från en servicetank

Fortsättning på sidan 17 ►

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Värme på bildäck gav 30 000 kronor

Vintertid var det rått och kallt på M/S Galaxys bildäck. Människor frös och teknik rostade. Men två driftiga sjöingenjörer löste problemet genom att tillvarata värmeöver-skottet från kylvattensystemet. Numera råder en behaglig temperatur året om.

Om vintern var det råkalla bildäcket ett stort samtalsämne bland besättningen. När temperaturen kröp under nollan lade sig frosten i den höga luftfuktigheten. Däcket blev halt och utrustningen rostade. Sjöingenjörerna Daniel Turkowitch och Per Engström beslöt att försöka göra något åt problemet. De tog kontakt med leverantörer av värmesystem, men det visade sig bli en dyr investering.

– Priset låg på mellan två och två och en halv miljon kronor. Dessutom ville de installera ångvärmare. Eftersom vi inte generar tillräckligt med ånga för ett sådant system i den normala drift- en hade vi fått köra oljepannorna mer. Det hade varken varit bra för miljön eller ekonomin, säger Daniel Turkowitch.

De började skissa på en egen lösning. Ventilationsystem fanns redan och det som behövdes var en metod för att värma upp ventilationsluften.

– Kylvattensystem generar stora mängder överskottsenergi som man vanligtvis jobbar för att kyla bort. Vi beslöt att istället försöka ta tillvara på den värmen, säger Per Engström.

På Galaxys bildäck fanns sex fläktar som suger in luft via aktern och ut i fören. I aktern låg också ett schakt där rördragningar från kylvattensystemet kunde installeras för vidarekoppling till ventilationen.

”Våra reparatörer och motormän gjorde hela jobbet”

– Vi granskade ritningar, fotade och mätte och kom fram till att det borde fungera. Sedan började vi räkna och dimensionera. Ventilationsfläktarna går bara att köra på två lägen och det gällde



Foto: Linda Sundgren

Per Engström och Daniel Turkowitch.

att få rätt storlek på värmeväxlarna. Vi kom fram till att om vi körde två fläktar på lägsta varvtalet skulle det gå 80 000 kubikmeter luft i timmen. Det var vad värmeväxlarna klarade av, säger Daniel Turkowitch.

Efter månader av planering började de undersöka material och priser. När projektet sedan var förankrat hos rederiet och utrustningen levererad satte installationen igång.

– Våra reparatörer och motormän gjorde hela jobbet. Det enda vi anlidade en extern firma för var genomföringarna i vattentäta skott. Ungefär ett halvår tog det innan allt var klart, säger Per Engström. Numera håller Galaxys bildäck en behaglig temperatur året om vilket är till glädje för både besättning och passagerare.

per.engstrom@telia.com, turkowitch@hotmail.com



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2016

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

Förslaget skall vara oss tillhanda senast 30 oktober.

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

FEL FOKUSERA PÅ RISKER

Ett ändrat fokus från risk till möjlighet och från fara till framgång kan bidra till att stärka säkerhetsarbetet till sjöss. Detta menar en dansk säkerhetsexpert som framhåller att säkerhetstänkandet inom sjöfarten är föråldrat.

TEXT JOHAN ERICHS MERAMEDIA

MIDDELFART, DANMARK MARS 2015

Ett synsätt där den goda prestationen lyfts fram framför den dåliga kan vara en väg att minska antalet olyckor och risksituationer till sjöss.

– Nästan alltid när vi studerar och utvecklar utbildningsprogram för säkerhet så utgår vi från inträffade olyckor. Men man måste fråga sig varför vi är så intresserade av just olyckor som ofta inte innehåller ett mått av tillfredsställande säkerhet, menar Erik Hollnagel, professor vid Center for Kvalitet vid Syddansk Universi-

tet i Middelfart och specialiserad på forskning när det gäller säkerhet och risker i komplexa system.

Erik Hollnagel definierar två olika metoder i att driva det som normalt kallas säkerhetsarbete till sjöss och inom andra verksamhetsområden, Säkerhet-I och Säkerhet-II.

Ökad förståelse

Med Säkerhet-I (Förebyggande säkerhet – Protective safety) menas det traditionella och etablerade säkerhetsarbetet, där fokus ligger på att studera olika slags

olyckor och från dessa utveckla säkerhetsarbetet.

– Vi letar efter fel och moment som inte fungerar och utförs på ett sätt som vi inte önskar. I nästa steg försöker vi åtgärda orsakerna med förhoppningen att samma fel inte ska kunna inträffa fler gånger. Förklaringen till varför det gått fel ger oss en känsla av trygghet i synnerhet om felet kan härledas till ett tekniskt missöde eller till den mänskliga faktorn, menar Erik Hollnagel.

Säkerhet-II (Productive safety) är en ny och ännu inte vedertagen metod att bedöma säkerhetsarbete i vilken den traditionella synen på samband och orsaker till olyckor kullkastas.

– För att förstå varför det går fel, måste vi först förstå varför det oftast går bra och utifrån den synen försöka öka säkerheten, i stället för att försöka förebygga att det kan gå fel.

Inom många industrigrenar väcks med automatik en stor uppmärksamhet i samband med en olyckshändelse.

– Vi borde lära oss att definiera varför det går bra i olika situationer. Det kräver resurser men är en investering, som kan räknas hem ganska fort, i så mån att detta tänkesätt också leder till effektivitetsvinster. Säkerhetstänkandet och säkerhetsarbetet drivs alldeles för isolerat, vilket exempelvis visas av att det finns särskilda befattningar som bara sysslar med säkerhet.

En kombination av effektivitet, produktivitet och säkerhet skulle tillvarata synergier och leda till en sammantaget högre driftsäkerhet och skapa bättre möjligheter att driva en verksamhet framgångsrikt, enligt Erik Hollnagel.

Kombinationer

Ökad insyn och förståelse när det gäller komplexa samband och olika detaljers inbördes påverkan kan också vara en väg för att bättre förebygga olyckor.

– Titta på hur dessa kombinationer uppstår istället för att fokusera på den utlösande händelsen eller faktorn som lett till en olycka.

En stor del av säkerhetsarbetet inom sjöfarten styrs av internationella direktiv och överenskommelser. Mycket av det förebyggande praktiska och teoretiska säkerhetsarbetet är djupt traditionellt



Danske forskaren Erik Hollnagel menar att alltför starkt fokus på risk och fara riskerar att leda till ett säkerhetstänkande som motverkar möjligheten att klara av utmanande situationer inom sjöfarten.

rotat i branschen. Finns det något utrymme för förändring?

– Det borde gå, det handlar om komplettering och att utveckla verktyg som är mer kraftfulla för att göra bra analyser. Flyget är en föregångsindustri, men även inom bygg- och sjukvårdsbranschen används skarpa analysverktyg i syfte att förena starkare säkerhetsarbete med en effektivitetssträvan. Det handlar om att hela tiden sträva efter att utveckla en metodik som medför att handhavande och åtgärder hela tiden utförs på ett effektivt sätt för verksamheten.

Yttre påverkan

Ingen situation är den andra lik heter det. I synnerhet i aktiviteter som utsätts för stark yttre påverkan som exempelvis sjöfart kan uttrycket äga sin riktighet. Erik Hollnagel menar att slentrianmässigt agerande för att undvika fara i sig kan utveckla ett handhavande som blir för enkelspårigt och försvarar att lösa ovana situationer och problem.

– Allting går inte att förutse, och det är omöjligt att förbereda sig för alla eventuella scenarior som kan inträffa. Därför är den enskilde medarbetarens förmåga att våga tänka nytt och ändra procedurer så att de hela tiden anpassas till olika situationer och förutsättningar värdefull. Koncentrerat betyder det att fokus riktas mot att agera säkert istället för att agera för att bara undgå fel. Det går att jämföra med lagprestationer inom idrotten, där det inom en grupp som har en ambition att utvecklas, i inspirerande och kompetensstärkande syfte, ofta fokuserar på det lag, det tillfälle, den prestation som utförs rätt och framgångsrikt i stället för på den som gick fel och misslyckades.

Nya scenarier

Det finns alltid en risk att ett för stort moment av självbelåtenhet infinner sig i riskanalyser, och det har en negativ effekt i säkerhetsarbetet, menar Erik Hollnagel. Olycksrelaterade övningar utgår ofta från tidigare inträffade händelser och uppdiktade scenarier, men är dessa utmaningar tillräckligt komplexa?

– Vi kan konstatera att det överallt i samhället uppstår nya olycksituationer, som inte inträffat tidigare på grund av att vi idag har en annan teknologi. Övningar borde därför göras mer pedagogiska med hänsyn till vad som egentligen kan inträffa.

– Många vi talar med växer med upp-

Säkerhet kostar

Olle Lindmark, tekniklektor vid Chalmers, menar att det internationellt sett saknas motivation och framförallt ekonomisk drivkraft för att genomföra ett förändringsarbete med hänsyn till säkerhetsarbete inom sjöfarten.

– Lagstiftningen är incidentbaserad och sjöfarten är tvingad att följa olika internationella och nationella regelverk med krav om att utföra olika former av risk- och säkerhetsarbete beroende på bransch inom sjöfarten. Det gör att det finns ett naturligt fokus på att undvika olyckor istället för att praktisera "goda-exempel", säger Olle Lindmark.

Skulle ett ändrat synsätt vara av godo för sjöfarten och indirekt kanske kunna leda till ökad effektivitet i

en sjöfartsbaserad verksamhet?

– Mycket handlar om säkerhetskulturen inom olika rederier och hur mycket säkerhet tillåts att kosta. Det är väldigt svårt att sätta en prislapp på hur mycket ett rederi tjänar på att ha en god säkerhet.

Finns det möjlighet till en ökad elasticitet när det gäller kravet på säkerhetsarbete?

– Det handlar mycket om utbildning och kommunikation för att bedriva ett fullt ut effektivt säkerhetsarbete. Men jag är övertygad om att vi även i framtiden kommer att ha en tvingande lagstiftning inte minst utifrån att det finns så stora skillnader hur man arbetar med säkerhet i olika delar av världen, avslutar Olle Lindmark. **JE**

giften, och en positiv förstärkning är i regel mer självutvecklande än ett ständigt påpekande om misstag och felaktig hantering. Även i ett scenario där allt flyter, så är detta en kombination av mängder av beslut och påverkansfaktorer. Genom att fästa vikt vid det goda exemplet och belöna det, skapas en säkerhetsbärande trygghet hos individen.

Individen är ofta traditionsstyrd och handlar inte sällan vanemässigt, när det gäller olika slags aktiviteter. Det känns tryggt att göra det på samma sätt som tidigare med motiveringen att det gick bra vid det tillfället. Att gå från ett rutinstyrt säkerhetsarbete till ett mer pragmatiskt

och utmanande är en väg som kan vara svår att hitta.

– Mod krävs för att gå emot ett etablerat tänkesätt. Men genom att närma sig de individer som dagligen utför handlingar som rymmer olika mått av säkerhetsinslag går det att få fram värderingar, synpunkter och erfarenheter som kan ge betydligt nyttigare information för att bygga en dynamisk säkerhetskultur än att läsa aldrig så många säkerhetsmanualer. Detta synsätt kan vara en viktig väg för att utveckla säkerhetsarbetet och stärka individens beredskap att hantera farofyllda situationer, avslutar Erik Hollnagel. **JE**

Fortsättning från sidan 14 ➤

Undersökningar av de två första proverna visade inget avvikande. Men undersökningen av det tredje provet var mycket mer avgörande.

Visuell observation av provet från servicetanken visade att bränslet innehöll en signifikant mängd vatten liksom finkornig svart fällning. Det väckte genast uppseende, och när bränslet testades vidare visa-

de det sig att både bränsle och vatten var starkt förorenade av levande mikrober. Identifiering av mikroberna möjliggjorde lämpliga åtgärder för att utrota kolonin och implementera ett underhållsschema för att förhindra nya föroreningar.

Originalartikeln var införd
i Marine Engineers Review juni 2014.

Brandskyddsföreningens sjöfartsutbildningar



Nyhet! Spara tid med e-learning!

► Fortbildningskurs Grundläggande säkerhetsutbildning ❤️ Fortbildning Advanced Fire Fighting = SANT

Nu kan du som behöver gå både Fortbildningskurs Grundläggande säkerhetsutbildning och Fortbildning Advanced Fire Fighting prova något helt nytt! Med vårt nya upplägg som inkluderar en förberedande e-learning sparar du tid på övningsfältet och väl på plats fokuserar vi mer på din faktiska roll ombord. Du kan givetvis söka ut båda certifikaten efter kursen.

Våra utbildningar (godkända av Transportstyrelsen):

- Grundläggande säkerhetsutbildning (Basic Safety)
- Fortbildningskurs Grundläggande säkerhetsutbildning (Basic Safety)
- Advanced Fire Fighting
- Fortbildningskurs Advanced Fire Fighting
- Kombi: Fortbildningskurs Grundläggande säkerhetsutbildning + Fortbildning Advanced Fire Fighting

På rätt kurs med STCW Manila

Nu finns datum för alla höstens utbildningar.

Bli inte kvar på kajen – uppdatera dina behörigheter i tid.

Köpa spenat,
behörighetsbevis, certifikat, STCW,
hämta barnen, övergångsbestämmelser; maskin-
befäl, TSFS 2013:47, GMDSS, regel VI/1, gult papper,
fartygsbefäl, Basic Safety, lämna in deklARATIONEN, Advanced
Fire Fighting, förstagångskrav, fortbildning, farligt gods,
refreshkurser; registrerad sjötid,
ECDIS, blått Manila-papper;
besiktiga bilen...



Läs mer på

www.brandskyddsforeningen.se/sjofart.

Du är också välkommen att kontakta
Gunilla Friberg på telefon 08-588 474 94
eller e-post utbildning@svbf.se.



Brandskyddsforeningen

Tomtransporter helst till sjöss

SSPA har utrett godsflödena i landområdena runt Öresund, Kattegatt och Skagerrak för att se om närsjöfarten skulle kunna ta över gods. Till exempel är tomtransporterna nästan lika vanliga som godstransporterna. Tomma containrar är inte tidskänsliga, därför skulle de kunna transporteras med fartyg. TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG MARS 2015

Projektet Nöks, Närsjöfart i Öresund, Kattegatt och Skagerrak, är ett samarbete mellan svenska SSPA, Högskolan i Buskerud, Vestfold i Norge och Aalborgs universitet i Danmark. Målsättningen är att hitta godsflöden i landområdena omkring som kan föras över till närsjöfart.

I första hand är tanken att föra över gods från landsvägstrafik till sjöfart. Järnvägen får gärna behålla sitt gods.

– Men det är ansträngt på järnvägen, då persontrafiken prioriteras, säger Peter Grundevik, forskningschef vid SSPA som är projektledare.

30–40 procent lastbilsfrakter tomma

Forskarna konstaterar att transporterna av tomma långtradare och containrar är väldigt vanliga, och i vissa transportflöden är dessa av samma storleksordning som transporter med gods. Undersökningar av bland andra Trafikverket visar att så

mycket som 30 till 40 procent av lastbilarna över Svinesundsbron mellan Norge och Sverige går tomma.

Dessa tomma containrar och långtradare skulle kunna samlas upp och föras med fartyg tillbaka till samlingsplatserna vid de stora hamnarna. Det är sådant icke-tidskritiskt gods som kan gå med sjöfart.

Sjöfarten kännetecknas av att transporterna går långsamt och att stora godsvolymer krävs för att det ska vara lönsamt.

Hinder för att föra över gods till köl är kostnaden, det gäller att hitta ett konkurrenskraftigt pris. Kvaliteten måste hållas uppe i tjänsten, alltså inga förseningar, och transporterna måste ha viss frekvens.

Utredarna har hittat centra med stora godsvolymer som inte är alltför långt borta från en kaj. Det rör sig om köpcentrumen Nordby utanför Strömstad och Torp utanför Uddevalla. Intill Nordby finns en enklare kaj och Torp ligger inom rimligt avstånd från Uddevallas hamn.

– I Torp ligger Ikea som har mycket

varor som går in och ut.

Det finns också många andra konsumtionsprodukter som transporteras dit och lämnar centret i konsumenternas bilar. Även här går många containrar och lastbilar tomma tillbaka till sina hemmahamnar.

Fartygen som går i närsjöfart i Öresund, Kattegatt och Skagerrak behöver inte vara så avancerade. I projektet skissar forskarna på tre typer av enklare fartyg som inte ställer höga krav på bemanning.

Dels är det färjor av typen vägverksfärjor som skulle kunna lastas med långtradare. De kräver bara en enklare ramp för lastning på och av.

Dels är det push barges, pramar som puttas fram av ett fartyg. Sådana finns i trafik mellan Malmö och Köpenhamn. De kan läggas invid en kaj och lossas och lastas när det passar. Frågan är bara hur höga vågor pramarna står emot.

– Vi ska titta på vilka sjöstillstånd de klarar och vad som eventuellt krävs för att de ska klara tuffare sjöstillstånd.

Dels är det den så kallade Godsfergen, som utvecklats i Norge, den är utrustad med en kran för lastning och lossning av containrar vilket möjliggör anlöp till enklare kajer utan kran.

Överföring av gods från lastbilar till fartyg har en rad fördelar för samhället i stort. Både miljö- och hälsopåverkan samt trängsel på vägarna minskar. Man kan tycka att statsmakterna borde gynna det mest miljöanpassade trafikslaget.

– Man kan tänka sig piska och morot, där moroten är kostnadslättnad när man kör med fartyg. Men styrmedel är inte vårt bord. Vi försöker hitta lösningar som ska vara så bra att de klarar sig på egna ben.

En första del av projektet är avslutad, och nu söker deltagarna pengar för en fördjupad del. SSPA ska gå vidare med möjliga fallstudier. Det rör sig då om Nordby och Torp samt hamnarna i Oslo, Göteborg, Malmö, Köpenhamn och Varberg.

– Varberg är intressant, eftersom man specialiserat sig på trävaror som kommer in till hamnen med lastbil och ut med fartyg.

Hamnens kunder har inte sett sjö som en väg från skogen eller sågverket till hamnen. Nu är det upp till SSPA att hitta vägar på hav och vattenleder dit. **A O**



FARTYGGÅR FÖR SAKTA



Sänkta hastigheter sparar bränsle för rederierna. Men de har inte frågat fraktkunderna vad de tycker. Nu är lastägarna i en situation där stål transporteras med flyg mellan Sverige och Kina eftersom sjötransporten tar för lång tid.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG MARS 2015

I samband med finanskrisen 2008/2009 började rederier med transocean containertrafik tillämpa slowsteaming, sänkt hastighet. Genom att sänka hastigheten, sparar man bränsle.

Besparingen är inte linjär mot hastighetsminskningen. Ett exempel är om man sänker hastigheten 10 procent, så minskar bränsleförbrukningen 27 procent. Även utsläppen minskar i samma mån.

Om lastkapaciteten är hög så ökar dessutom fyllnadsgraden om seglatserna tar längre tid.

– Alla rederier genomförde det här utan att kolla med kunderna, säger Christian Finnsgård, forskare vid SSPA.

SSPA:s forskningsavdelning har intervjuat sex svenska företag som agerar på den globala marknaden med både import och export. Företagen är både sådana som tillverkar mot kundorder och som tillverkar mot lager, som konfektionsindustrin.

Några av företagen ligger i topp i världen när det gäller containertransporter.

Dessutom har SSPA intervjuat två speditörsföretag, DHL och Schenker.

Alla de intervjuade företagen säger att de inte tillfrågats om sänkt hastighet var något de önskade. De ställdes bara inför faktum att resorna till Asien gradvis tog längre och längre tid. Nu tar resorna till Asien cirka 51 dagar, jämfört med cirka 31 dagar tidigare.

Två månaders försening

Anpassningen såg lite olika ut. Ett stålföretag som skickar stål till Kina för bearbetning, tillbaka till Sverige för ytterligare bearbetning och åter till slutkund i Kina såg plötsligt att resorna förlängdes med 20 dagar vardera. Det blev sammanlagt en försening med 60 dagar. Det var oacceptabelt för företaget, som i stället valde att skicka stålet med flyg.

Även järnväg från Kina har vuxit fram som ett alternativ till sjöfarten.

– Järnväg eller flyg har inte kapacitet att ta så mycket av godset idag, men när det är bråttom har de på grund av slowsteaming blivit alternativ som övervägs mer

nu än tidigare, säger Christian Finnsgård.

Andra kunder har fått anpassa sina ledtider till den långsamma körningen.

De intervjuade företagen önskar att få ett diversifierat erbjudande, där de kan välja transporthastighet. De är beredda att betala mer för en snabbare transport. Företagen upplever att det finns erbjudande om snabbare resor när det gäller Atlantrutten men inte på rutten Europa-Asien.

Det ser dock inte ut som om företagen får som de vill. Det största containerrederiet, Mærsk, uppger att de inte har planer på att öka hastigheterna, eftersom dess nätverk är byggt för sänkt hastighet. Mærsk tillfrågade inte sina kunder när rederiet gick över till sänkt hastighet 2008 men säger att det kunderna vill ha är ett stort nätverk till bästa möjliga priser. Dessutom hävdar man att man förser kunderna med stabila och tillförlitliga tjänster.

Anses opålitlig

Tillförlitligheten är en viktig fråga. Sjöfarten upplevs som mycket otillförlitlig av de intervjuade företagen. En lastbils-transport kan variera en timmes tid, medan en fartygs-transport varierar i dagar.

En klädkedja som ska lansera en ny linje med kläder ett visst datum med annonser i dagspressen med mera får ett svårt bakslag, om inte fartyget kommer till hamnen i rätt tid.

– Det är oacceptabelt att komma två dagar försent. Man bör skapa sina rutter med tillräcklig säkerhet för att kunderna ska kunna få tillförlitlighet. För kunden, och för hamnar, är det lika illa om godset kommer för tidigt, säger Christian Finnsgård.

Även bristande tillförlitlighet är en orsak till att gods förs över till flyg. Företagen anger att potten som går med flyg har ökat när det gäller tidskritiska varor.

Christian Finnsgård konstaterar att hela den svenska industrin påverkas av sänkt hastighet, eftersom 90 procent av godset till och från Sverige går med sjöfart. Därför går nu SSPA vidare med att undersöka hur rorottransporterna har påverkats.

Frågan är då om övergången till dyrare bränsle på grund av svavelkontrollområdet (Seca) kan kompenseras med sänkt hastighet. **A O**

Pråm i stället för lastbil

Copenhagen Malmoe Port startar en containerskyttel över Öresund. Med dagliga transporter är ambitionen att på allvar ta upp kampen om godstransporterna med de väg- och järnvägsknutna containerfraktarna.

– På sikt är detta en utifrån många perspektiv väldigt bra satsning, menar transportforskaren Ulf Paulsson.

TEXT JOHAN ERICHS MERAMEDIA

ÖRESUND MARS 2015

Framkomlighet och fungerande tidsplanering är avgörande faktorer för transportsektorn. I en tid då trafikvolymen sväller blir både vägar och järnvägar tungt belastade. Med dagens prognoser om framtida ökade transportvolym, kommer varken vägar eller spår att räckta till för att säkerställa ett fungerande transportflöde.

Ett alternativ är då att återskapa de gamla sjövägarna. I Europa är inlands-

floderna och kanalerna väl fungerande och avlastande transportleder.

Daglig trafik

Nu lanserar CMP, Copenhagen Malmö Port, en daglig containerlinje mellan Malmö och Köpenhamn. Skytteltrafiken länkar ihop både import- och exportflöden. Satsningen är ett samarbete mellan CMP och byWatertruck AB, där byWatertruck ansvarar för driften. Bogserbåtar skjuter pråmarna över sundet och överfarten tar två

timmar. Enligt CMP ska fyra pråmar vara i drift där två till tre varje dag ska transportera containrar. Kapaciteten är 100 TEU. Den fjärde pråmen inriktas på torrbulk som återvinningsmaterial och biobränsle. En liknande skytteltrafik finns idag i bland annat Istanbul, där pråmar drar gods mellan hamnarna kring Bosporen och närliggande sund.

– Vår avsikt är att göra containertransporterna enklare, kostnadseffektivare och med en minskad miljöbelastning. Kunderna kan växla mellan våra terminaler och utnyttja de alternativ som för tillfället är bäst, exempelvis gällande tomma containrar och fraktpriser. Som en konsekvens blir det minskade utsläpp och minskat buller och trängsel på vägarna kring Öresund, säger Johan Röstin, vd i CMP.

Ulf Paulsson är transportforskare och universitetslektor på Företagsekonomiska institutionen vid Lunds Universitet och har i flera forskningsrapporter analyserat trafikflöden och transporter i Öresunds-



Containerskytteln mellan Malmö och Köpenhamn startar i vår. Med dagliga avgångar och alltid framkomliga transportvägar ska lastpendeln till sjöss ta upp kampen med spår- och vägbunden containertransport. Foto CMP.

regionen. Han menar att satsningen på sikt har goda förutsättningar att lyckas.

– Det är en vettig satsning, av flera skäl. Sjötransporter är energieffektiva och kan även vara miljövänliga, om man använder rätt sorts drivmedel. Transportsträckan kortas och trafikbelastningen i stadsmiljöerna i Malmö och Köpenhamn minskar. Dessutom kommer det allt oftare signaler om att kapaciteten på Öresundsbron tidvis är fullt utnyttjad. När kapacitetstaket, så kommer persontrafiken sannolikt att prioriteras och godstrafiken komma i andra hand. Med en sjöburen linje ökar möjligheten för framkomlighet. Det finns en rad fördelar som förmodligen kommer att växa i betydelse, ju längre in i framtiden vi kommer, menar Ulf Paulsson.

Kundkrav

Enligt Ulf Paulsson är tidpunkten för satsningen väl vald.

– När vi en situation där kapacitetstaket på Öresundsförbindelsen slår i taket, så blir det genast intressant med andra alternativ, och då bör en daglig trafik med container vara attraktiv. Det kan ta tid innan satsningen når en ekonomisk lönsam brytpunkt, men på sikt är jag säker på att den kommer att generera kunder och intäkter.

En annan utmaning som container-skytteln Malmö-Köpenhamn står inför är att bryta invanda mönster för varuströmmarna.

– Viktigt är att hela organisationen kring hanteringen fungerar optimalt, så att varuägarna omgående upplever fördelar. Det finns ett intresse, men det förutsätter en bra tjänst till ett bra pris. Regelbunden trafik och dagliga avgångar är nästan avgörande, eftersom det finns så få buffertlager idag.

Intresset ökar

Ulf Paulsson frågar sig varför fler hamnar i regionen inte överväger den här typen av trafik.

– Nu blir Malmö-Köpenhamn först och kan då utveckla sin status som en slags Öresundshamn. Men jag är övertygad om att fler hamnar överväger en liknande satsning. Ser vi Öresund som en region blir det på sikt också naturligt att hamnarna stärker sitt samarbete.

SB: Hur ser framtiden ut för att i större utsträckning än idag utnyttja vattenvägarna?

– Vi kommer framförallt av kapacitets-skäl tvingas att avlasta vägar och järn-



Transportforskaren Ulf Paulsen menar att när-liggande hamnar borde stärka sitt samarbete när det gäller att utnyttja sjövägen för transporter.

– På sikt måste vägarna avlastas och då blir prämtransporter ett attraktivt alternativ, menar Ulf Paulsson.

Foto Lunds Universitet.

vägar och det talar för att intresset för sjövägar kommer att växa. Titta på Central-europa, som hade haft igenkorkade vägar och järnvägar om det inte funnits flodtransporter som kan svälja stora volymer av grus, cement, sten med mera, konstaterar Ulf Paulsson.

Enligt beräkningar från Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt förväntas fraktvolymen på de inrikes tyska vattenvägarna öka med 20 procent fram till 2030. Motsvarande prognos för transporter på väg är 16,8 procent.

SB: Finns det risk att väder och vind påverkar trafiken i negativ riktning?

– Nej, knappast i Öresund, våghöjden är inte avskräckande. Då kanske kollisionsrisken är ett större hot. Drogden är ju en väldigt tätt trafikerad farled.

Enligt planen ska containerprämarna sättas i trafik under våren 2015.

Flera fördelar

Containerskyttel mellan Malmö och Köpenhamn är ett spännande initiativ, enligt Johan Woxenius, professor i sjöfartens transportekonomi och logistik vid Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.

– Det kan ge operativa och ekonomiska fördelar, då fartyg eventuellt kan slippa



Bättre utnyttjandegrad, ökad flexibilitet för transportkunder och effektiv hantering är argument som logistikprofessorn Johan Woxenius lyfter fram som fördelar för containerskytteln.

– En klart intressant satsning, menar Woxenius.

Foto Dennis Karlsson.

välja att anlöpa Köpenhamn eller Malmö och containerstackarna kan användas mer dynamiskt. Framförallt tror jag alltså att CMP kan uppleva fördelar i integrationen av de olika terminalerna. Men även för transportkunderna ökar flexibiliteten, då de kan välja vilken sida av sundet de vill hämta och lämna sina containrar, menar Johan Woxenius. Han fortsätter:

– Det finns också ett visst signalvärde att hamnen av miljöhänsyn väljer att transportera containrar till sjöss istället för på väg. Minskad framkomlighet på väg mellan Malmö och Köpenhamn kan också bidra till ett externt intresse för tjänsten.

– Det verkar genomtänkt med präm. Sträckan är så kort att ett dyrt containerfartyg med besättning skulle ligga den mesta tiden vid kaj. Bogserbåten behöver inte vänta på lossning och lastning utan kan direkt skjuta en annan präm över sundet, avslutar Johan Woxenius. **J E**

TEU

är en förkortning av Twenty-foot Equivalent Unit. TEU är ett mått på hur många containrar med längd 20 fot (6,10 meter), bredd 8 fot (2,44 meter), höjd 8,6 fot (2,59 meter) ett fartyg kan lasta.

Världshistoriens kanske mest kända torpedering

För hundra år sedan beordrade befälhavaren på en tysk u-båt att en torped skulle avfyras, och 18 minuter senare försvann *Lusitania*, ett av världens största passagerarfartyg, under vattenytan. Cirka 1 200 passagerare och besättningsmän förolyckades. Med ombord fanns fem svenska medborgare. Alla fem drunknade. TEXT CURT ISAKSSON

ATLANTEN MAJ 1915

Svallvågor från sänkningen påverkade relationen mellan stormakterna under första världskriget. USA:s president Woodrow Wilson protesterade och skrev att torpederingen "saknade motstycke i modern krigföring".

På eftermiddagen den 1 maj 1915 kasta- de besättningen på *Lusitania* loss från kajen vid Fjortonde Gatan i New York, där mängder med slakterier spred skarpa odörer omkring sig. Mer än 5 000 ton kol hade lastats i kolboxarna för att ge bränsle till de fyra pannrummen, och samtidigt som besättningen in i det sista putsade och fejade gick passagerare från cirka 25 nationer ombord.

Fartyget var en hel värld med matsalar, salonger, caféer, promenadstråk och mer eller mindre luxuöst och spatiöst inredda hytter. Resenärerna i första klass kunde, om de så önskade, glömma att de färdades till havs och sjunka ner i någon av de djupa fåtöljerna i salongen, och känna sig lika hemmastadda som på Londons välrenommerade klubbar. Paneler i mahogny och magnifika öppna spisar i marmor inramade de välbärgade resenärernas sällskapsrum.

Passagerarna var förvarnade

Lusitanias ägare var det brittiska rederiet Cunard, och därför tillhörde fartyget en av de krigförande staterna. Tyskland hade proklamerat att vattnen runt de brittiska



Dödsannonsen infördes i Svenska Dagbladet 15 maj 1915, en dryg vecka efter torpederingen av *Lusitania*.

öarna var en krigszon, och den tyska ambassaden i USA hade i annonser som publicerats i tidningarna framhållit att passagerarna på *Lusitania* passerade genom denna krigszon på egen risk.

En av resenärerna i första klass hette Gustaf Adolf Nyblom. Den 29-åriga svensken hade växt upp vid Mosebacke torg i Stockholm, utbildat sig till ingenjör och några år arbetat på ett ställföretag i Kanada. Nu hade han fått ett nytt ansvarsfullt uppdrag för sitt företag i England och skulle dessutom hälsa på i föräldrahemmet i Sverige. Detta var något av en triumfärd för den unge svensken.

Efter en knapp veckas resa närmade sig ångaren Europa och hamnen i Liverpool. På eftermiddagen den 7 maj skymtade passagerarna den irländska kusten i soldiset. Plötsligt rörde sig ett stråk av skum genom det stilla vattnet. Några ögonblick senare slog torpeden från den tyska u-båten in i styrbordssidan alldeles intill kommandobryggan. *Lusitania* skakade av två kraftiga explosioner och båten fick genast kraftig slagsida åt styrbord.

Som *Titanic* – men avsiktligt

Kapten Thomas Turner beordrade att kvinnor och barn först skulle räddas, men många livbåtar krossades när fartyget genast började sjunka. Fiskebåtar kom relativt snabbt till olycksplatsen och försökte hjälpa besättningsmän och passagerare som kämpade för sina liv bland



Det här vykortet gjorde reklam för rederiet Cunard och visar *Lusitania* i full fart med rykande skorstenar. Segelbåten illustrerar att ångaren har imponerande dimensioner.

vrakspillrorna, men 1 190 personer för-
olyckades. Endast 767 resenärer över-
levde tragedin. Bland de döda fanns ett
90-tal barn.

Det var som om larmet från de europe-
iska slagfälten tystnade för några ögon-
blick. Världen drog efter andan.

Liket efter Gustaf Adolf Nyblom hittades
snabbt och transporterades hem till an-
förvanterna i Sverige. Nybloms föräldrar
och syskon publicerade begravningsan-
nonser i svenska tidningar, där de skrev
att den unge mannen omkommit efter
”illdådet mot *Lusitania*”. Den skånske
lantbrukaren Anton Sigvard Jacobaeus
kropp återfanns också och begravdes i en
massgrav utanför den irländska staden
Queenstown.

De tre övriga svenska passagerarna
påträffades aldrig. Sven Johansson hade
arbetat som möbelsnickare två år i USA.
Med på passagerarlistan fanns också
Carolina Andersdotter och C.J. Carlsson.

Stor nyhet mitt i brinnande krig

Tidningarna runt om i Europa rapportera-
de utförligt om förlisningen, präster
predikade och en predikant i City i Lon-
don utropade: ”Hur länge, o Gud, skall det
dröja innan detta helvetiska herravälde,
den preussiska antikrist, satans bålverk,
blir fullständigt och definitivt förstört?”

Ledande politiker reagerade kraftfullt.
Cirka 130 passagerare från USA, som 1915
var neutralt, hade omkommit. President
Wilson skickade protestnoter till Tyskland:
”...grundläggande fakta är att en stor
ångare, /.../, skeppade mer än tusen själar,
som inte hade någon del i kriget, torpede-
rades och sänktes utan så mycket som ett
anrop eller en varning och att män, kvin-
nor och barn sändes i döden i en hand-
ling som saknade motstycke i modern
krigföring.”

Tyskland ansåg att Storbritannien bar
skulden för vad som hänt. Den domine-
rande brittiska sjöfartsnationen försökte
blockera och svälta ut sin motståndare,
och för att försvara sig var tyskarna tving-
ade att svara med ett u-båtskrig. Av deba-
ten framgick dessutom att *Lusitania* trans-
porterade ammunition och granathylsor
från USA till England – ammunition som
skulle användas för att döda tyska soldater.

Socialdemokraten Hjalmar Branting var
en av Sveriges ledande politiker. Han för-
dömde torpederingen och ansåg inte att
den annonserade varningen gav legitimi-
tet åt sänkningen. Branting jämförde med
en rövare i en skog som berättade var

Torpederingen av *Lusitania* blev
en del av propagandakriget.
Denna brittiska affisch
användes för att rekrytera
soldater. Rättvisans gudinna
svingar sitt svärd, samtidigt
som *Lusitania* sjunker och
offren från katastrofen
förgäves kämpar för sina liv.

Bildkälla Robert Ballard's
Lusitania.

han huserade och att
detta sannerligen inte
gav honom rätt att
plundra och bakifrån
sticka ner fredliga vand-
rare.

Författaren Hjalmar
Söderberg, nobelprista-
garen Svante Arrhenius,
journalisten Torgny
 Segerstedt och många
andra kulturpersonlig-
heter och vetenskaps-
män undertecknade ett
upprop, som publicera-
des i engelska och
svenska tidningar. De
ansåg att missuppfatt-
ningen att ”krig upp-
häver alla humanitetens lagar” blir ödes-
diger för den framtida civilisationen och
för den ”mänskliga solidaritetskänsla,
som är av så särskilt stor betydelse för
de små neutrala nationerna”.

Regeringen teg

Sveriges regering var partipolitiskt obun-
den och ämbetsmannen Hjalmar Ham-
marskjöld statsminister. Regeringen pro-
testerade inte och uppmärksammade
inte i något officiellt uttalande att fem
svenska passagerare drunknat.

I början av 1900-talet fanns starka band
mellan etablissemangen i Sverige och
Tyskland. Svenska officerare utbildades
vid tyska krigshögskolor, akademiker
skrev ofta sina avhandlingar på tyska, och
borgerskapet etablerade gärna affärsför-
bindelser med grannlandet i söder.

Visst var Sverige neutralt under kriget,
men det var en neutralitet som under sjö-
kriget ibland hade tyska förtecken. Ett år
efter torpederingen av *Lusitania* besluta-
de Sverige att minera den så kallade
Kogrunderännan vid det södra inloppet
till Östersjön. Efter mineringen blev det
omöjligt för engelska och franska fartyg



att passera in i och ut ur innanhavet.
Mineringen verkställdes efter ett hemligt
avtal med Tyskland.

Torpederingen av *Lusitania* var en av de
mest uppmärksammade enskilda händel-
sorna under första världskriget. Relationen
mellan Tyskland och det neutrala USA
försämrades allvarligt. Samma vår använ-
des stridsfartyg för första gången. I slaget
vid Ypres kastade tyskarna ner klogas i
motståndarnas skyttegravar, och tusentals
soldater dödades.

Kvävande kemi och torpeder. Det var till
detta som Europa använde sin vetenskap
och sina nya kunskaper i början av det
nya seklet. Vreden sköljde in i debatten
efter torpederingen av *Lusitania*, men
här fanns också en smärtsam besvikelse.
Var den västerländska civilisationen bara
ett bubblande stråk av skum i dödens
hav? **CI**

Källor

Robert Ballard's *Lusitania*, Madison Publishing,
2009.

Den svenska utrikespolitikens historia IV, Torsten
Gihl, Norstedts, 1951.

Miljörabatt i Stockholm

Stockholms hamnar inför rabatter på hamnavgiften, om fartyget körs på LNG eller ansluts till landel. Dessutom höjs rabatten för reducerat utsläpp av kväveoxider.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

STOCKHOLM MARS 2015

Fram till årsskiftet erbjöd Stockholms hamnar reducerad hamnavgift om fartygen släppte ut mindre svavel än vad som stipulerades i lagen. Men när svaveldirektivet skärptes 1 januari i år till 0,1 procent svavel i bränslet togs detta bort.

– Vi ansåg att det blev meningslöst med en rabatt på svavlet när kravet sänktes till 0,1 procent, säger Henrik Widerståhl, vice vd och marknadschef vid Stockholms hamnar.

Hela tanken med rabatterna på hamnavgifterna är att stimulera rederierna att gå längre än vad lagen kräver. Därför gäller rabatterna nu LNG-drift, elanslutning och utsläpp av kväveoxider, NO_x.

Hamnavgiften för LNG-fartyg rabatteras med fem öre per bruttoton. För ett fartyg som *Viking Grace* som anlöper Stockholm dagligen blir rabatten cirka en miljon kronor per år. För en färja med varannandagsanlöp blir rabatten cirka 500 000 kronor per år.

LNG-drift betyder också att NO_x-utsläppet minskar, vilket ger möjlighet till den

andra rabatten. Redan tidigare hade Stockholms hamnar rabatt för reducerat kväveoxidutsläpp men den har höjts från årsskiftet.

Rabatter och investeringsbidrag

Stockholms hamnar följer här Sjöfartsverkets sjugradiga skala för rabatt på farledsavgifterna. Fartyg som reducerar NO_x-utsläpp, till exempel med katalysator, tilldelas ett certifikat av Sjöfartsverket. Det är detta certifikat som Stockholms hamnar tittar på när man avgör vem som ska få rabatt och hur hög rabatten ska bli.

När fartyg ska elanslutas vid kaj, så att hjälpmaskinerna inte behöver användas där, krävs stora investeringar ombord. Stockholms hamnar ger nu ett investeringsbidrag om en miljon kronor för detta. Kravet är att fartyget ska gå i linjetrafik på Stockholm under tre år med elanslutning.

Idag har Stockholms hamnar tre kajplatser, där elanslutning erbjuds. Värthamnen byggs just nu om och kommer att ha ytterligare fem kajplatser med elanslutning när den öppnar 2016.

Om det finns efterfrågan på elanslutning i Kapellskär kommer det också att erbjudas längre fram. Än så länge är det två fartyg som använder elanslutning i Stockholms hamnar.

Tio färjor och tio tankfartyg får idag kväverabatt, men än så länge är det bara ett fartyg, *Viking Grace*, som drivs med LNG och som anlöper Stockholms hamnar. Destination Gotland bygger en färja som ska drivas med LNG och anlöpa Nynäshamn, som också är en del av Stockholms hamnar. Hon sätts i trafik 2017.

Trots att statsmakterna inte stimulerar övergång till LNG väljer alltså Stockholms hamnar att göra det. Varför då?

– Vi tycker det är viktigt. LNG är ett bra alternativ, och Viking och Aga gas är modiga som går först.

Henrik Widerståhl förklarar att Stockholms hamnar jobbar med hållbarhet i tre dimensioner. Den första är sådant som företaget självt kan påverka: Hur egna bilar drivs till exempel. Den andra är påverkan på hamnens kunder. Det är här rabatterna på hamnavgifterna kommer in.

Den tredje dimensionen är att försöka styra godset, så att det kommer så nära sin slutdestination som möjligt med fartyg.

– Vi sitter i mitten av Sveriges största konsumtionsområde. **A O**



Levande reseminne – men titeln?!

På hösten 1957 seglade bramsegelkonerten *Flying Clipper* iväg på det som skulle bli fartygets allra sista färd över Atlanten till Västindien. Ombord fanns 28 sjöbefälselever, 15–19 år gamla, av vilka de flesta aldrig tidigare hade satt sin fot på ett fartygsdäck.

55 år senare hade några av dem en återträff i Hjo. Efter hand som minnesbilder och historier vällde fram väcktes tanken på en enkel minnesskrift av resan. Efter diverse stötande och blötande blev det mer än så. Den ”enkla skriften” blev till slut en hel bok på 120 sidor.

Boken innehåller berättelser och hågkomster av före detta elever ombord. ”Kör så det ryker och så länge trasorna håller” tyckte den unga besättningen, när havet vågade och stormen ven. För det mesta var optimismen välgrundad. Ibland kunde det sluta mindre bra, eller näst intill.

En gång i stormigt väder på Nordatlanten fick en väldig våg fartygsratten att snurra runt okontrollerat – och rorsman med den. Han flög i en bäge genom luften och ner på däck. Blodet sprutade ur ett stort sår över ena ögat på roregångaren, som fick bedövas med en stor whisky och träcklas ihop med nål och tråd av kaptenen.

Vid ett annat tillfälle hördes ett förvånat skrik, ett plask och så det ödesdigra ropet ”man över bord!” Äldreeven Joe hade uppe i mesanmasten tappat balans och grepp och fallit huvudstupa i Atlanten. Inövade rutiner kom genast i gång. En livboj kastades i, och snabbt kom den lilla livbåten i sjön. Efter ett par minuter drogs den likbleke Joe ombord i densamma.

Fartygschef var Lars-Olof Skoglund, som senare i livet kom att bli hamnkapten i Malmö. Att 32 år gammal vara ansvarig inte bara för fartyget utan även för 28 unga killars och ett antal nästan lika unga befälskollegors väl och ve var ingen sinekur, framgår av hans privata, aldrig tidigare publicerade dagboksanteckningar från färden, som återges i boken.

Av de 28 eleverna blev elva sjökaptener och fyra sjöingenjörer. Några seglade livet ut, andra gick iland efter kortare eller längre tid och valde andra yrkesbanor än sjömannens. Oavsett vilket så kom tiden på *Flying Clipper* för många att ha stor betydelse för

hur det sedan gick för dem i livet, framgår det. Upplevelserna, kamratskapet och känslan av att jobbet ombord betydde något var erfarenheter som gav starka avtryck för framtiden.

Det är en bok inte bara för de som eventuellt var med då det begav sig utan för alla med intresse av seglande skepp, sjöfart och ”Den Gamla Goda Tiden”.

Anmälares främsta invändning gäller bokens titel! ”Sailing in the Sun” låter som Stockholmsepitetet ”The Capital of Scandinavia” eller den danska (!) film som på svenska biografier fick heta ”A Royal Affair”. Det låter alltså som meningslös ”svengelska”. Ingenstans i boken förklaras titeln, vad jag kunnat finna. Men i ett utskick från förlaget förklaras den: ”Det anspelar på Harry Belafontes calypsohit med det namnet som lanserades just året 1957 och spelades på plåtfat i varje hamn i Västindien dit båten anlände med sin unga besättning.” I mina öron låter det som en minneslapsus – låten hette väl ”Island in the Sun”?! **BL**



Sailing in the Sun. Dahllöf Media AB. Ca-pris 230:-. Huvudredaktör Lars Dahllöf, medredaktör Lasse Genberg. De båda var maskinbefälselev respektive däcksbefälselev på *Flying Clipper* 1957–58.

UK-flagg stagnerar trots tonnageskatt

Storbritanniens storhetstid som sjöfartsland är i fara, om nedgången av den brittiska handelsflottan fortsätter. Det varnar en grupp veteraner inom brittisk sjöfart, bland annat Maurice Storey, verkställande direktör på Maritime and Coastguard Agency (MCA) åren 1998–2003.

MCA behöver förbättra sin kundimage, framhåller Storey. Trots ett ekonomiskt gynnsamt tonnageskattesystem minskar det brittiska registret, samtidigt som världshandelsflottans tonnage ökar.

Union Jack bedöms mindre kommersiellt gångbar och konkurrenskraftig än till exempel Singapore, Panama och Malta. Storey rekommenderar bland annat att överlämna inspektioner till klassningssällskapen. (LLOYD'S LIST)

Barlastresolution i strid mot vilotidsregler

En ny studie utförd av Singapores sjöfartsmyndighet MPA visar att den nya barlastresolutionen BWM lägger nya bördor på sjöbefäl. De kan få så mycket mer att göra att de kan tvingas bryta mot vilotidsreglerna.

Problemen med BWM har nämnts tidigare, i SB nr 3/2014. Insamling och analys av barlastvatten, för att se om det uppfyller konventionens krav, tog i genomsnitt sex och en halv timme. En orsak är bristen på lämpliga insamlingsposter av barlastvatten. Grumligheten hos en del barlastvatten försvårar också analyserna.

Studien visar också att det inte finns några klara regler om volymer eller antal tester för de analyser som ska göras.

(TELEGRAPH)

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

Vecka	Pris
1–16	2 500 kr
17–49	1 000 kr
50–52	2 500 kr



TORREVIEJA

Fritidshuset ligger 5 mil söder om Alicante, har två lägenheter – den övre i två etage med plats för 6 personer och den undre med plats för 4 personer. Till Alicante's internationella flygplats kan man ta sig med reguljär- eller charterflyg.

Säsong	Övervåning	Undervåning
Låg	2 500 kr	2 200 kr
Hög*	4 000 kr	3 500 kr

*15 april-30 sep



IDRE

Huset har två stora lägenheter med fullt möblemang, sängutrustning, två WC, dusch och bastu. Sängutrymme finns för sex-åtta personer i den ena lägenheten (våning B) och åtta-tolv personer i den andra (våning A). Sänglinne och handdukar medföres av den som hyr huset.

Vecka	Vån B	Vån A
1–16	3 500 kr	5 000 kr
17–49	2 000 kr	3 000 kr
50–52	3 500 kr	5 000 kr

För bokning och upplysningar om fritidshusen, kontakta Rocio Arevalo Perez via e-post: sbf.stugor@ledarna.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16, sista anmälningsdatum 15/9.

Ingen uthyrningslägenhet i Stockholm

Lägenheten på Kamrerarvägen i Stockholm, som tidigare har kunnat hyras av medlemmar, kan för närvarande inte bokas.



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 stughyrning längst upp på denna sida.) Sådan post läses samma dag eller nästkommande vardag och vidarebefordras till berörd handläggare.

Vill du komma med på sändlistan

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

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

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

Sjöbefälsföreningen – O

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

Ombudsmän i Stockholm

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

Ombudsman i Göteborg

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

Informationschef

Marie Halvdanson –08-598 99 288

Medlemsservice & Administration

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

Human Resources

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

Ekonomi

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

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.
Telefon 08-598 99 085
Telefax 08-651 08 48
E-post sbf@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

Projektledare

till Stockholms Reparationsvarv AB

Nu söker vi en projektledare med minst 5 års arbetslivserfarenhet.

Det är önskvärt att du är maskiningenjör, farkosttekniker, mariningenjör, sjöingenjör eller har liknande utbildning med dokumenterade erfarenheter som projektledare.

Ett krav är att du har erfarenhet från den maritima industrisektorn.

För mer information se www.srvab.com eller kontakta produktionschef Per Martinsson, 0733-27 92 24

Marin Kalkylingenjör

till Stockholms Reparationsvarv AB

Kalkylingenjören är direkt underställd försäljningschefen och ansvarar för de uppgifter som härrör till det för- och efterarbete som krävs för att säkerställa offert, order och produktionsunderlag samt säkrande av beslutad projektmarginal.

Du måste ha en teknisk utbildning samt arbetat med offert- och kalkylarbete med kundkontakt samt väl utvecklade språkkunskaper i svenska och engelska i tal och skrift. Det är meriterande om du har erfarenhet från den maritima sektorn eller mekanisk industri.

För mer information se www.srvab.com eller kontakta Åke Timmerman, 0733-27 90 97

Stockholms reparationsvarv AB är ett reparationsvarv som erbjuder tjänster åt nationella och internationella rederier. Vi erbjuder ett omväxlande och intressant arbete i en föränderlig miljö där arbetsdagen präglas av ett högt tempo med korta beslutsvägar.

Företaget är beläget på vackra och natursköna Beckholmen på Djurgården i Stockholm.

**STOCKHOLM
REPAIRYARD**

Europeiska sjöbefäl – en krympande yrkeskår

EU måste göra mer för att slå vakt om en stabil och kompetent sjöbefälsskår. Det sa brittisk-holländska befälsfacket Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson på European Shipping Week i Bryssel i mars.

De nya befälen är inte tillräckligt många för att ersätta alla som går i pension. Denna brist börjar märkas allt mer i land-baserade verksamheter som behöver anställa erfaret sjöfolk.

– Det är inte främst en brist på unga befäl utan avsaknad av jobb och karriärmöjligheter för dem, sa Dickinson. När man ser hur mycket tonnageskatt gynnar rederierna, så är det rimligt att kräva att de i gengäld tillhandahåller praktikplatser och jobb.

EU-kommissionär Violeta Bulc sa att de ska hålla ett öga på hur medlemsländerna lever upp till EU:s riktlinjer (state aid guidelines), för att göra Europaflaggen attraktiv och högkvalitativ. (TELEGRAPH)

Global svavelhalt kan minskas redan 2020

Internationella redarorganisationen ICS anser att både sjöfarten och sjöbränsleindustrin ska inrikta sig på att fartyg över hela världen får maximerad svavelhalt på 0,5 procent redan år 2020.

Krav har framförts på att skjuta upp ikraftträdandet av kravet till 2025, med hänvisning till bristande tillgång på lågsvavligt bränsle. Marpol-konventionen tillåter i och för sig detta. ICS ordförande Masamichi Morooka påpekar dock att branschen inte får ta årtalet 2025 för givet. Enligt ICS kan de skärpta kraven öka redarnas bränslekostnader med 50 miljarder dollar (435 miljarder kronor) per år. IMO har påbörjat en granskning av bränsletillgången, som ska vara klar före utgången av 2018 och ligga till grund för beslut om tidpunkten. ICS anser att studien måste bli klar tidigare än så.

Undersökningar har gjorts av effekten av de skärpta svavelkraven i kontrollområdena (Seca) från årsskiftet, bland annat Östersjön och Nordsjön. De tyder på att de lågsvavliga bränslena orsakar driftproblem och att detta är ett större problem än den ökade kostnaden. (TELEGRAPH)

Margareta & Rickard Zedellers fond

Fondens ändamål är att utdela understöd till ånkor 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.

Sjökaptenensring



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:

Sjökaptenensringen, 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.n.nu Jan-Åke Thim, 1:e fartygsingenjör, Stena Line

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

ALLANDIA

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

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kont p), Rostock 230, 442 91 ROMELANDA
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kont p), Anders Ståhls väg 9, 271 57 YSTAD
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post 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, 624 60 LÄRBRO
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

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

FLOATEL INTERNATIONAL

Micael Larsson
e-post fartygsklubbenendurance@hotmail.com

FÄRJEREDERIET/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@port.lulea.com

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

Christopher Nilander, Runebergsgatan 1, 114 29 STOCKHOLM,
tel 0708-39 35 59, e-post christopher.nilander@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

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.da@stenaline.com

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

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 99 121, Fax 08-651 08 48
E-post SMBF-Ekonomi@ledarna.se Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Inbetalningskort

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namn-teckning

POSTTIDNING B
Avs
Sjöbefälen
Box 12100
102 23 STOCKHOLM



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

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



Svart ryggsäck

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



Svart mössa

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

Svart Keps

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

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