

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR7 NOVEMBER 2014 ÅRGÅNG 3



DESTINATION GOTLAND
stämt i AD och kritiserat för arbetsmiljön

MER GENUSPERSPEKTIV
efterfrågas i sjöbefälsutbildningen

FUEL CONSUMPTION DEPENDS OF WHAT CREW IS ON BOARD
Up to 10 per cent difference

PIRATER

GROV ORGANISERAD BROTTSLIGHET LIGGER BAKOM



Ingen smakstart för nya regeringen

NOVEMBER

Riksdagsvalet resulterade i att en borgerlig minoritetsregering avgick, och i stället har en koalitionsregering S-MP tillträtt, med ännu svagare parlamentariskt underlag. Som partipolitiskt oberoende har SBF inga preferenser för det ena eller andra "blocket" utan bedömer politiken utslutande i hur den påverkar våra medlemmar och sjöfarten i allmänhet.

Den rödgröna oppositionen har under hela den borgerliga regeringstiden kritiserat skattesänkningarna, ibland med argumentet att det försvagar statsfinanserna ("regeringen lånar till skattesänkningar"), ibland med att de "bara gynnat rika och privilegierade". När det gäller det sistnämnda, så vill vi påpeka att åtminstone den mest uppmärksammade delen av skattesänkningarna, jobbskatteavdraget, klart gynnat majoriteten av våra medlemmar, liksom i princip alla förvärvsarbetande. Vi bortser från det bedrövliga inledningsschabblet, när det var tänkt att sjöanställda inte alls skulle åtnjuta avdraget. Så blev det också under 2007, men främst efter intensiva påtryckningar från SBF rättades detta till från och med 2008.

Och vi värjer oss mot beskrivningen av sjöbefälen som "rika och privilegierade". Det verkade i och för sig åtminstone Socialdemokraterna ha förstått, och att just jobbskatteavdraget därför är en tämligen populär reform. De deklarerade ännu under valrörelsen att de inte skulle riva upp denna. Det löftet har brutits i budgetpropositionen, så att de som har en månadslön över 50 000 kronor får höjd inkomstskatt. Dessutom sänks brytpunkten för när statlig inkomstskatt över huvud taget ska börja betalas. Detta drabbar löntagare med månadslöner redan omkring 35 000 kronor, så att de får någon hundralapp högre skatt per månad. Båda de fackliga centralorganisationerna TCO och

Saco har kritiserat dessa skatthöjningar som drabbar många av deras medlemmar, liksom många av Sjöbefälsföreningens.

Med tanke på medlemmar som är arbetslösa kan man dock välkomna ett annat inslag i budgetproppen, höjningen av taket i a-kassan – även om just SBF:s medlemmar i stor utsträckning har tillgång till en inkomstförsäkring, som kompenserar a-kassans sjunkande nivå. Där emot verkar ändringar i alliansregeringens omstridda sjukförsäkringsreform skjutas på framtiden, trots den förödande kritik som riktades mot denna från den dåvarande oppositionen.

DEN ALLVARLIGASTE BRISTEN I BUDGETPROPOSITIONEN ÄR EN DETALJ SOM HAR DIREKT MED SJÖFARTEN ATT GÖRA. DET ÄR EN EXTRA ANMÄRKNINGSVÄRD BRIST AV EN REGERING SOM SÄGER SIG VILJA SATSA JUST PÅ UTBILDNING. MEN DET VERKAR INTE GÄLLA SJÖBEFÄLSUTBILDNINGEN.

Den allvarligaste bristen i budgetpropositionen är emellertid en detalj som har direkt med sjöfarten att göra. Det är en extra anmärkningsvärd brist av en regering som säger sig vilja satsa just på utbildning. Men det verkar inte gälla sjöbefälsutbildningen. Den avgående regeringen hade föreslagit ett extra anslag på 1,4 miljoner till sjöbefälsstudenternas praktikplatser. Anslaget skulle öka på Chalmers och Linnéuniversitetets finansieringsandel av verksamheten vid Sjöfartens Utbildningsinstitut, som administrerar praktikplatserna. Detta anslag finns emellertid i skrivande stund inte med i budgetproppen. Enligt vad vi erfar skyller man

på "tidsbrist". Eventuellt kan frågan "komma att aktualiseras" i samband med den ekonomiska vårpropositionen nästa år.

Denna klara miss av den nya regeringen är mycket olycklig inte minst för sitt symbolvärde. Sjöfarten är en bransch som ofta upplevt sig nonchalerad av statsmakterna, oavsett den politiska färgen på sittande regering. På sidan 27 i detta nummer refereras en tidigare ordförande i Seko Sjöfolk, som på bokmässan talade om "de 10 förlorade åren" 1987-97. Det var menat som en välgörande självkritik, men samtidigt vill vi påminna om den påfallande likgiltighet som både socialdemo-

kratiska och borgerliga regeringar under den perioden visade sjöfarten. Först när branschens parter genom TAP-avtalet tog initiativ till att minska kostnadsnackdelen för svensk sjöfart gentemot omvärlden, kom sig statsmakterna för att, efter några år, införa det nuvarande sjöfartsstödet.

I den nyvalda riksdagen har trafikutskottet fått en ordförande, som profilerar sig som en varm sjöfartsvän, Karin Svensson Smith (MP). Med tanke på att hon tillhör ett av regeringspartierna, kanske man kan hoppas på att hon har kontakter i kanslihuset som kan medverka till att regeringen rättar till denna allvarliga brist i budgetarbetet.



sjöbefälen Nr 7

- 04 Destination Gotland i blåsväder
Stämning i AD och negativ uppmärksamhet i media
- 05 EU-kritik mot Sverige om arbetsrätten
EU-kommissionen anser visstidsbestämmelserna för liberala
- 06 Dagsböter för vårdslöshet i sjötrafik m m
Strafförelägganden och tingsrättsdom mot befälhavare
- 08 Ny färja i Vättern
Efter 10 år har Braheborg levererats
- 10 Pirateri i grumligt vatten
Många skumma aktörer bakom somaliska pirater
- 12 Tanksjöfarten felaktigt utpekad
Mycket få oljeutsläpp i svenska vatten är uppsåtliga
- 14 Blomstrande sjöfart i Sydkorea
Näst största staden Busan är världens femte containerhamn
- 17 Villkorat fackligt stöd till NIS-reform
Norska regeringen vill släppa in i NIS-fartyg i kustfarten
- 18 Genusperspektiv måste bli tydligare
Jämställda Sverige kan göra mer i sjöbefälsutbildningen
- 19 Besättningens sammansättning spelar roll
Bränsleförbrukningen kan variera upp till 10 procent
- 20 Dansk välfärd i privata händer
Ett sätt att rädda och bredda verksamheten
- 21 Sjöfarten uppträder enat
Möte i Stockholm mellan bransch och politiker
- 22 Varför sjöbefäl ledsnar på jobbet
Kartläggning av orsakerna till att sjöbefäl går i land
- 24 Hur minska koldioxidutsläppen?
Farten spelar central roll
- 26 Forskning går vidare
Centret Lighthouse följs upp med ett än bredare Lighthouse 2.0

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 3 Utgivningsdag 5 november 2014

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

Layout Trydells Tryckeri AB

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Västmannagatan 4

Telefon 08-598 99 085 vx

Telefax 08-651 08 48

E-post sjobefalen@ledarna.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2014

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

Framsidesbild Braheborg, ny färja på linjen Gränna-Visingsö. Foto Jeppe Gustafsson/TT.

TS-kontrollerad upplaga 8 600 ex

MEMLEM AV 

MANUSSTOPP 2014
Nr 8 – 25/11

MANUSSTOPP 2015
Nr 1 – 27/1 Nr 2 – 3/3 Nr 3 – 7/4 Nr 4 – 19/5
Nr 5 – 18/8 Nr 6 – 22/9 Nr 7 – 20/10 Nr 8 – 24/11

Kamp för att behålla jobben

Sjöbefälsföreningens styrelse sammanträdde den 25 september 2014 och behandlade bland annat följande.

- **Senarelagt utredningsbetänkande.** Tonnageskatteutredningen kommer inte att lägga fram sitt förslag förrän efter årsskiftet. Tonnageskatten är dock tänkt att träda i kraft 1/1 2016, och de som vill vara med från början måste anmäla detta minst ett halvår i förväg.
- **Svårare för juniorbefäl.** Bland de rederier som anställer svenskt juniorbefäl har varsel lagts på sista tiden, vilket kan försvåra för nyexaminerade att få jobb. Dock är än så länge sjöbefälens arbetsmarknadssituation bättre än för de flesta andra yrkesgrupper.
- **NIS-regler kan luckras upp.** Norges regering överväger att mjuka upp reglerna för NIS-fartyg, vilket kan rädda norska arbetstillfällena. Se även artikel på sidan 17.
- **Behåller manskap men inte befäl.** I bemanningsbolaget Crew Chart har alla befäl varslats om uppsägning, sedan fartygen flaggats över till Cypern. Dock får svenska manskapet behålla sina jobb. SBF ska agera för att befälen får motsvarande erbjudande som manskapet.

Sämre arbetsmiljö i Destination Gotland

En intern revisionsrapport i Destination Gotland kritiserar den psykosociala arbetsmiljön i rederiet. Det beskrivs en dålig stämning, där anställda inte vågar framföra kritik av rädsla att förlora jobbet. Frågan har uppmärksammats i Radio Gotland, där rederiets vd Christer Bruzelius och SBF:s ombudsman Lennart Runnegård Jonsson ger motsatta bilder av situationen.

– Besättningen mår inte bra och känner oro och frustration, säger Runnegård Jonsson. Anställda som framfört kritik mot exempelvis schemaläggning eller vilotid har bannlysts av rederiledningen.

Bruzelius hänvisar till pågående omorganisation och bestrider att det skulle vara lågt i tak inom rederiet.

Stämning för avtalsbrott

SBF har stämt Destination Gotland till Arbetsdomstolen, sedan rederiet på ett felaktigt sätt sagt upp det lokala avtalet för ledande befattningshavare. Rederiet har åsidosatt facket i ett försök att teckna ett nytt avtal, som ökar befattningshavarnas arbetstid med 30–50 dagar per år utan kompensation.

Eftersom avtalet för tekniska chefer klart reglerar att SBF ska godkänna förändringar av arbetstiden och detta inte skett, har SBF valt att låta stämningen gälla detta avtal. Principen gäller dock i lika hög grad för befälhavarna.

- **Besparingar i Stena Line.** Anställda i Stena Line har fått ett nytt avlösningssystem, och de som därigenom blivit övertaliga ska i första hand omplaceras inom koncernen. I förhandlingarna har SBF lyckats rädda kvar ett 20-tal intendenturtjänster.
- **Avtalsbrott av Destination Gotland.** Arbetsgivarparten i DG har sagt upp avtalen för vissa befattningshavare, vilket de inte har rätt till – se särskild notis.
- **Alla kvar i TT-Line.** Sedan SBF hotat att stämma TT-Line till AD har alla anställda som tidigare ansetts övertaliga fått behålla sina jobb. Dock har de polska facken problem i kontaktarna med arbetsgivaren, och styrelsen beslöt att stödja de polska facken i detta ärende.
- **Ersättning efter konkurs.** SBF har träffat en uppgörelse, som medför att de medlemmar som drabbats i samband med AMPM:s konkurs får ersättning.
- **Minskat tryck för tidigarepensioner.** Sedan en ny administratör tagit över sjöbefäls pensionerna fungerar det bättre, och trycket på pensionsfonderna har minskat.
- **Medlemskap i ETF-sektion.** Beslut togs att SBF ska söka medlemskap i sektionen Inland Waterways i Europeiska Transportarbetarefederationen (ETF).
- **Pressmeddelande om Estonia.** Med anledning av att 20-årsdagen av *Estonias* förlisning ägde rum strax efter mötet beslöt att formulera ett pressmeddelande, se särskild notis.

Enbart utrustning räddar inte liv

SBF:s föreningsstyrelse gjorde ett uttalande i samband med 20-årsminnet av *Estonia*-katastrofen. Efter den har fokus i stor utsträckning legat på teknikutvecklingen, när det gäller framför allt massevakuering av fartyg. Men det är inte tillräckligt. Den komplexa utrustning som används vid ett fartygs övergivande kräver också utbildning, övning och färdighet av sjömännen. Den tekniska utrustningen kan aldrig bli bättre än de människor som ska hantera den. SBF föreslår att de båda sjöfartshögskolorna lägger större vikt vid integreringen människa-teknik i utbildningen av sjöbefäl.

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

Julrutorna presenteras i nr 8 som ges ut den 9/12. Årets Julrutor har formatet 65x40 mm och kostar 1300kr.



Boka genom att kontakta
Nina Edlund på 090-711 540 eller
nina.edlund@display-umea.se

Las-regler strider mot EU-direktiv

Redan när lagen om anställningsskydd (Las) tillkom 1974 var problemet med tidsbegränsade anställningar eller visstidsanställningar en stridsfråga mellan arbetsmarknadens parter. Från arbetstagersidan pekade man på de negativa effekterna för den enskilde främst ifråga om otrygghet och ekonomisk osäkerhet. Från arbetsgivarsidan poängterades flexibilitet – att kunna anpassa antalet anställda till en tillfällig arbetstopp eller ökning i efterfrågan på företagets produkter. TEXT STIG GUSTAFSSON

Den ursprungliga regeln i Las sade uttryckligen att "avtal om anställning för viss tid, viss säsong eller visst arbete får träffas endast om det föranleds av arbetets särskilda beskaffenhet". Undantag gjordes bara för "praktikarbete eller vikariat" – men då krävdes kollektivavtal för att det skulle få förekomma. Las var med andra ord mycket restriktiv när det gällde visstidsanställningar. Ganska snart uppmärksammades att särskilt vikariatsanställningar i ökande utsträckning började förekomma i vissa branscher. Man talade till och med om ett missbruk av reglerna.

Arbetsgivartryck från första början

Från arbetsgivarsidan har alltsedan 1970-talet funnits ett tryck på lagstiftaren att mjuka upp reglerna och tillåta en mera generös tillämpning av visstidsreglerna. 1982 tillmötesgicks arbetsgivarna till viss del genom en lagändring. Från 2007 infördes så helt nya regler för tidsbegränsade anställningar. I Las finns nu fyra typer av tidsbegränsade anställningar: allmän visstidsanställning, vikariat, säsongsanställningar och visstidsanställning av personer över 67 år. Därutöver finns möjlighet till sex månaders tidsbegränsad provanställning. Vid allmän visstidsanställning behöver arbetsgivaren inte ens ange något skäl för att anställa på viss tid. För att försvåra att allmän visstidsanställning och vikariat används när det

egentligen finns ett permanent behov av arbetskraft har de försetts med tidsgränser. Den som varit anställd hos samma arbetsgivare i mer än två år under en femårsperiod på antingen allmän visstidsanställning eller vikariat har rätt till en tillsvidareanställning. Tid i de båda anställningsformerna räknas dock inte ihop. Det gör att en arbetstagare kan arbeta två år på allmänna visstidsanställningar och två år på vikariat, alltså sammanlagt fyra år, hos samma arbetsgivare utan att få rätt till en tillsvidareanställning.

På grund av de glapp på några dagar eller veckor som ofta förekommer mellan tidbegränsade anställningar kan de fyra årens anställningar spridas ut över en period som är längre än fem år trots att arbetstagaren arbetar mer eller mindre kontinuerligt för arbetsgivaren. Då ramtiden om fem år har löpt ut börjar allt om på nytt. Risken är särskilt stor för timanställda och andra med många korta visstidsanställningar.

Fick anmärkning redan 2010

Redan innan reglerna antogs varnade man från fackets sida för att de skulle komma att strida mot EU:s visstidsdirektiv. När riksdagen ändå antog de nya reglerna anmälde TCO Sverige till EU-kommissionen. Visstidsdirektivet kräver att medlemsländerna ska ha regler som förhindrar missbruk av på varandra följande visstids-

anställningar. EU-domstolen har också slagit fast att det måste finnas ett skydd och att detta ska vara effektivt. EU-kommissionen driver för närvarande ett fördragsbrottsärende mot Sverige och uppmanade redan 2010 den svenska regeringen att ändra reglerna. Regeringen har lyckats skjuta upp ett avgörande genom en förhållningstaktik, där man bland annat hävdade att missbruk i någon större omfattning inte förekommer och att de möjligheter att stapla visstidsanställningar som facket pekat på bara är teoretiska. Där är vi idag och Sverige riskerar att snart stå inför EU-domstolen för brott mot visstidsdirektivet.

Nu har vi både fått en ny regering och en ny EU-kommission. Vi får hoppas att denna kombination också medför att vi får en lagstiftning som står i överensstämmelse med EU:s visstidsdirektiv. **S G**

Hamnkrig Kina-Indien

Kina accelererar sina investeringar i en rad hamnar i södra Asien som ett led i skapandet av en strategisk farled mellan Kina och Indiska oceanen.

Avsikten är att bygga upp ett nätverk av hamn- och logistikfaciliteter för sjötransporter från Mellanöstern och Afrika utan att för den skull behöva passera genom den omstridda Sydkinesiska sjön.

De kinesiska sjöfartsinvesteringarna är särskilt stora i Maldiverna, Burma, Bangladesh, Sri Lanka och Pakistan.

Som en motoffensiv planerar nu även Indien att tillsammans med Asean-länderna i Sydostasien skapa ett liknande system av strategiska hamn- och logistiksatsningar i södra och sydöstra Asien.

ÖVERSÄTTNING PETER LORIN
Källa Nikkei Asian Review

Fyra förseelser – 30 dagsböter

Tre personer med anknytning till Marine Group AB straffas med dagsböter för brott mot lotsning- och mönstringsbestämmelser vid tillsammans fyra tillfällen.

TEXT PER TURESSON

PITEÅ JULI 2012

I juli 2012 gick bogserbåten *Eol* med pråmen *Carrier 2* ut genom Pitsundet. *Eol* var inte så stor att det krävdes lots. Men pråmen var det. Fast någon sådan fanns inte. Det upptäckte en lots när han kallade upp *Eol*.

Samma sak inträffade månaden efter. Lotsen anmälde händelserna till Transportstyrelsen, som i sin tur tog fallen till åklagare.

Befälhavare på *Eol* var båda gångerna styrelseordföranden i Marine Group AB, där ett av företagen, Rederi AB Nestor, äger bogserbåt och pråm. Han hade haft

lotsdispens. Men den hade gått ut, och någon ny hade han inte hunnit få.

Befälhavaren erkände brott mot lagen om fartygssäkerhet men försvarade sig med att han sedan 2004 vikarierar som befälhavare på *Arctic Explorer*, ”där vi vintertid sköter all isbrytning och all assistans av samtliga fartyg som passerar in och ut genom Pitsundet, då med olika lot-sar ombord på fartygen som följer efter”.

Drygt ett år senare, i september 2013, hamnade befälhavaren åter i rättsligt blåsväder.

Samma lots som förut samt en kollega hade beställts för att lotsa ut pråmen *Carrier 8* med *John Ekman* som dragbåt och *Eol* som akterbåt genom Pitsundet. Det visade sig då att befälhavaren på eget bevåg flyttat pråmen mindre än en distansminut mellan två kajer för att sedan kunna komma fortare iväg.

Kallade det vuxenmobbing

Även denna gång erkände befälhavaren i sak, nu med rubriceringen brott mot förordningen om lotsning. Men han tyckte att hanteringen ”närmast liknar vuxen-

mobbing”. Den korta förflyttningen gjordes nämligen i en farled som var avlyst, där såväl prickar som enslinjer saknades.

Varken behörighet eller endorsement

Ett tredje brott kopplas till Marine Crane MC AB, som ingår i Marine Group AB, och som äger bogserbåten *John Ekman*.

I april förra året gav *John Ekman* isbrytarassistans åt ett fartyg i Kramforsområdet, när Kustbevakningen gjorde en bemanningskontroll. Det visade sig då att det lettiska maskinbefäl som rekryterats genom ett bemanningsbolag var obehörig för arbetet. Dels gällde hans lettiska behörighet bara upp till en maskinstyrka på 750 kW, medan *John Ekmans* var 880 kW. Dels saknade han ett så kallat endorsement från Transportstyrelsen, som godkänner den lettiska behörigheten för arbete på svenska fartyg.

Därför bröt både befälhavare och redare, enligt åklagaren, mot mönstringslagen.

I samtliga fyra fall har de skyldiga sluppit rättegång eftersom de godkänt strafförelägganden på 30 dagsböter, vilket är lägsta möjliga antal. **P T**

Glömde ändra driftläge

Befälhavaren använde fel driftläge. Därför brakade fartyget in i en flytbrygga. Han döms nu för vårdslöshet i sjötrafik. TEXT PER TURESSON

VÄNERSBORG JUNI 2012

En junikväll för två år sedan var den klassiska Göta kanalbåten *Diana* på resa från Göteborg och skulle gå in till Vänersborg. Men anlöpet slutade inte som tänkt. I stället för att gå back för att kunna lägga till, ökade farten så att *Diana* gick in i en flytbrygga, där det låg fritidsbåtar. Båtar och brygga samt *Dianas* stävskena skadades, däremot ingen människa.

Befälhavaren började på *Diana* 2008,

samma år som fartyget fick nya maskiner. *Diana* har tre olika manövreringssystem.

- Det ordinarie systemet styr både varvtal och propellerbladens stigning. Manöverspaken användes för att reglera riktning och fart.
- Konstantsystemet ger konstant varvtal medan man kan välja stigning.
- Back-upsystemet innebär att endast varvtalet regleras med manöverspaken. Om den dras bakåt så ökar farten.

När befälhavaren tog över vakten, kopplade han in back-upsystemet för att prova hur det fungerade. Han visste om att man i det läget inte kunde använda manöverspaken för att backa eller sakta ner. Men vid anlöpet glömde han ändå att koppla ur back-upsystemet. I stället försökte han använda manöverspaken för att sänka

farten. Effekten blev den motsatta; farten ökade. Han försökte då gira klar flytbrygga föröver men lyckades inte helt.

Olyckan slutade i tingsrätten, som anser att befälhavaren visat en inte ringa oaktsamhet genom att inte hålla reda på vilket driftläge han använde.

”Det får förväntas av den som framför ett fartyg att han håller reda på vilket driftläge för fartygets maskin han själv använder sig av när han kör fartyget. Det är i synnerhet viktigt när driftläget innebär ett annat tillvägagångssätt för att bland annat minska farten och/eller backa fartyget.”

Eftersom befälhavaren ”ändå hade sinnesnärvaro nog att göra en undanmanöver, även om den slutade något olyckligt” sätter tingsrätten straffet till lägsta antal dagsböter, 30 stycken.

Domen har vunnit laga kraft. **P T**

Enthusiasts use less fuel

A major research project starts this autumn at Chalmers University of Technology in Gothenburg to try to find out what creates an increased engagement among crew members in the merchant fleet.

The initiative and the question came from Stena Teknik, which in the work with energy optimization has noticed a large variation in the fuel consumption on their ferries, depending on what crew is working on board.

– We can see differences of up to ten per cent on the same ship, depending on the crew. There are often one or two enthusiasts on each ship, who are skilled and engaged. When they are on board we can see a lower fuel consumption, compared to other crews, says Per Wimby, Project Manager at Stena Teknik.

In order to learn what drives these enthusiasts, and how to bring all fellow workers together, Stena Teknik got in contact with the department of Shipping and Marine Technology at Chalmers to have a dialogue about different possibilities to cooperate and jointly run projects. A result of the collaboration is that the Swedish Energy Agency is financing a three year research project with the title “How to make energy efficiency a priority among crews”. It is a Triple Helix project between industry, academia and society, which entirely in line with the Research Bill 2012 should be the basis for national growth and welfare.

Great potential for savings

Energy optimization is a high priority at Stena and presumably all shipping companies, especially within the SECAs (Sulphur Exhaust Control Areas). A difference in fuel consumption of plus/minus five per cent, depending on the crew on a regular ferry with a consumption of approximately 10 000 tonnes of oil per year, makes an energy saving of nearly 2 gWh in a year. In Sweden there are some 30 similar ferries, while Swedish shipping companies control for about 400 ships. In other words there is a very huge saving potential within the frame of how to run a boat.

Within Stena energy optimization is divided in three different parts:

- Operational Excellent – to run a boat in an optimal way
- Consumption on board – fan system, lighting, the galley, etcetera
- Shipbuilding – new rudders, propellers and similar.

– With this collaboration with academia we want to know what gives an increased engagement in the crew. Perhaps something is missing on board, technical facilities, something in the layout or in ergonomics. Perhaps training/education is needed in engagement, if it is possible to identify training needs, says Per Wimby.

Now Chalmers is advertising for a post-graduate who is interested in working with individual engagement and during three years, with extension opportunities, is able to write a licentiate thesis.

An unexplored subject

Monica Lundh is the project manager, university lecturer at Human Factors within the department of Shipping and Marine Technology, and according to her the significance of crew attitudes, behaviour and competences in order to get an energy efficient operation is largely unexplored.

– It is an interesting and important project to obtain knowledge about solutions to contribute to an increased engagement for energy efficiency and thus a reduced environmental impact, says Monica Lundh.

The project is implemented in an interdisciplinary collaboration between the groups Human Factors, Maritime Environment and Machinery Systems at Chalmers. There are mainly four different areas to examine:

- Communication
- Attitudes and cultural aspects/differences
- Knowledge
- Consequences of energy optimization in the operator's daily work.

– The project is working with case studies within Stena Line both with the organization ashore and on board the ships. The result will be summarized in recommendations as a ground for energy management systems, forthcoming teaching materials in the education of maritime officers and future decision support systems, says Monica Lundh.

– It is especially nice that the investment of the sector and Stena in Light-house 2006 has resulted in two totally new research environments, the Environmental Group and the HF-Group and that they now can turn directly to these two groups with their questions and get help. At the same time they can see the value of the project ending in a licentiate dissertation, with results building on a research initiative and not a consulting assignment.

The project is expected to start this autumn and to be finished in 2017.

This is a translation of the article on page 19.

Kvarhållen för välfärdsbrist

Liberiaflaggade containerlastaren Vega Auriga har kvarhållits i australiska hamnar flera gånger av australiska sjösäkerhetsorganet Amsa. Orsaken har varit obetalda löner, bristande ombordförhållanden och dåligt underhåll. Amsas generaldirektör Allan Schwartz säger att det också är viktigt att fartyg som anlöper landets hamnar uppfyller minimitandarden vad gäller sjömäns välfärd.

– Den faktorn är lika viktig som underhållet av utrustningen, sa han.

Paddy Crumlin, australiska sjömansfackets nationella sekreterare, hoppas att detta innebär en starkt ställning för sjömän i Australien.

– Det är första gången MLC2006 använts i Australien, något Amsa ska ha heder av, sa Crumlin. (TELEGRAPH)

Äntligen ny Visingsöfärja

Det tog tio år av väntan och längtan, men nu är *Braheborg* på plats i hemmahamnen på Visingsö och trafikerar färjeleden mellan Gränna och ön.

– Jag fick certifikatet i min hand på pingstafton och körde premiärturen samma dag, säger befälhavaren Hasse Wetterlind. *Braheborg* är betydligt större än företrädaren *Ebba Brahe* och har plats för 35 bilar och 396 passagerare. Hon är den största båt som trafikerat Vättern, och som arbetsplats är hon helt otrolig – det är mycket bra komfort och mer en ”riktig” båt.

TEXT OCH FOTO ANNA LINDAU BACKLUND

VÄTTERN SEPTEMBER 2014

Braheborgs företrädare *Ebba Brahe* kom till Visingsö 1990, och ända sedan dess har frågan om en större färja stötts och blötts.

– *Ebba Brahe* var egentligen för liten redan när hon kom, berättar Jonny Ödeén som är distriktschef på färjeleden Gränna–Visingsö. Fler och fler öbor pendlade till jobb och aktiviteter på fastlandet, och

kapaciteten var för liten. Därför sattes en mindre färja, *Christina Brahe*, in på morgon- och kvällsturer för att täcka behovet.

Dubbla turer har alltså körts, samtidigt som planerna på en ny färja på allvar började ta form för tio år sedan. Ökad färjekapacitet var nödvändig för öbornas del samt för att kunna möta turistströmmen under sommarmånaderna. Förstudier och projekteringar gjordes, men sedan gick det i stå.

Nytt huvudmannaskap

– Jönköpings kommun ville avsäga sig huvudmannaskapet för färjan, och driften övergick till Trafikverkets Färjerederi Waxholm, omtalar Jonny Ödeén. Det ledde till att den fortsatta projekteringen drog ut på tiden, men 2012 var det äntligen byggstart.

Då anlände de första delarna från Riga, och Hasse Wetterlind, som också är distriktstekniker på färjeleden, fanns på plats i Västervik för att följa arbetet då delarna skulle transporteras till torrdockan i Huskvarna.

– Det var som ett lego, säger han. De 42 delarna började sedan monteras ihop av lettiska arbetare, med arbetsledning från Finland, och i december 2013 var hon klar. Färjerederi Waxholm tog över henne i februari i år.

Jungfruansan

Men redan i november 2013 gjorde *Braheborg* sin jungfruresan i Huskvarna, och vid spakarna satt Hasse Wetterlind.

– Då visste jag inte var jag hade sidorna utan fick ha en gubbe på var sida av kajkanten. Och jag fick prova henne direkt i nordosten – det var väldigt tyst ombord när jag skulle angöra hamnen i Huskvarna



Befälhavare Hasse Wetterlind har jobbat i Vättern i 41 år.



Jonny Ödeén är distriktschef på färjeleden Gränna–Visingsö.

på natten... Men allt kändes bra, även om det var helt nytt och båten av en helt annan storlek än de färjor jag tidigare kört.

Därefter väntade pappersexercisen och många manualer, liksom att mannarna ombord skulle utbildas av Hasse Wetterlind och två kollegor till honom. Men på pingstafton var det äntligen dags för *Braheborg* att på allvar äntra Vätterns vatten. Klockan 15.00 fick han certifikatet i sin hand, och 16.45 körde han första turen till Gränna med 17 bilar och 48 passagerare.

– En härlig känsla, summerar Hasse Wetterlind, som varit med ett tag och vet vad han pratar om.

Kan Vättern

Han har jobbat på färjeleden i 41 år och kan Vättern vid det här laget. Han började som däcksmän, utbildade sig sedan på Navigationsskolan i Göteborg och har kört färja mellan Gränna och Visingsö i 34 års tid. Och han vet att berätta att Vättern kan vara en nog så lynnig sjö, där det snabbt blåser upp.

– Den värsta storm jag varit med om är den som drog fram den 17 november 1995, minns han. Hela södra Sverige var lamslaget, så även Gränna och Visingsö. Jag gick på mitt pass 13.30 och stod och tittade på de sju–åtta meter höga vågorna.

– Sedan gick jag ut en bit, bara för att kolla om det över huvud taget var möjligt att gå till Gränna vid en eventuell sjukresa. Jag gjorde då bedömningen att det skulle ta mig en och en halv timma att gå över, jämfört med de 25 minuter som en vanlig tur tar.

Men öborna höll sig friska och färjan fick ligga still den dagen.

– Det är enda gången under mitt yrkesverksamma liv som vi fått ligga still en hel dag, och något liknande får jag nog aldrig uppleva, säger han.

Uppför sig bra

Blåser det upp till storm, är dock *Braheborg* rustad för att möta Vätterns vågor.

– Hon uppför sig bra i hårt väder, säger han. Det är en stabil båt på 840 grosston som mäter 58,5 meter. Och sedan *Braheborg* började trafikera färjeleden har arbetsvillkoren ombord till viss del förändrats. Besättningen har blivit en man starkare och består nu av befälhavare, överstyrman samt två matrosar som jobbar treskift – allt som allt är vi ett 40-tal personer som har färjan som arbetsplats.

Besättningen har fått en ny arbetsplats,

Svanefjord, Hasses gamla båt som nu är upplagd.



Nya Braheborg.

och de som reser till och från ön möts av en helt ny färja med två salonger där det finns både bord och stolar. Soliga somardagar går det också att njuta av överfarten på soldäck, vilket ger en näst intill kontinental känsla.

– Allt är nytt och fräscht och öborna är otroligt glada, säger han. Nu finns det plats på färjan och man behöver inte bli stående på Visingsö eller i Gränna.

Sitter i generna

Hasse Wetterlind är helt klart den befälhavare som varit färjeleden trogen längst. Han har bara svikit Vättern kortare perioder, då han under åren 1984–2000 var delägare i fraktfartyget *Svanefjord*.

– *Svanefjord* var för övrigt det sista fartyg med bulklaster, bestående av 274 ton sand, som gick genom Göta kanal 1990, berättar han. Sedan dess har det bara

varit passagerarbåtstrafik på kanalen. Vi gick också på stor kustfart med bulklaster och körde bland annat vete och sockerbeter från Ven till Landskrona. Då var Jonny Ödeén en av mannarna ombord, och han var kockmatros – vi har jobbat ihop länge.

Då det begav sig fick han tjänstledigt under höstmånaderna för att kunna köra *Svanefjord*, som numera är såld och är upplagd utanför Södertälje vid Oaxen.

– Men nu är det *Braheborg* som gäller för hela slanten, och jag räknar med att köra henne de år jag har kvar att jobba, säger han.

Varifrån kommer då detta stora intresse för Vättern?

– Jag är född i Näs på Visingsös sydspets, bara 30 meter från vattnet. Och min farfarsfar var skutskeppare på Vättern – det sitter i generna. **A L B**

Pirater redskap åt organiserad brottslighet

Mellan två och tre miljarder kronor har betalats i lösesummor för kidnappningar utanför Afrikas Horn. Det har talats om hemliga förhandlingar, försäkringspremier som skjutit i höjden och stora säckar med pengar som sänks ned i havet. Men vilken väg har penningströmmarna egentligen tagit? TEXT LARS SOOLD

SOMALIA 2005–2012

När kidnappningarna pågick som värst utanför Somalia fanns inte mycket kunskap om spelet kring de enorma lösesummorna. Men misstankar har funnits att det handlat om organiserad brottslighet på hög nivå. Med människohandel, prostitution, illegala penningströmmar, advokatbyråer som balanserat på det tillåtnas gränser och lokala och globala ekonomiska system som kommit i gungning. Nu vet man att det förhöll sig så.

Dessa uppgifter finns att läsa i Interpols, FN:s och Världsbankens rapport "Pirat-spår – spårning av illegala finansiella strömmar från piratattacker utanför Afrikas Horn".

I vattnen utanför Somalias kust var risken som störst att stöta på pirater från 2009 till 2011. 2009 befriades flest fartyg med lösesummor, 39 stycken, och 2011 betalades mest lösesummor ut totalt, drygt en miljard svenska kronor. Från 2005 till 2012 räknar man med att lösesummor på sammanlagt mellan två och tre miljarder kronor har betalats ut.

Försäkringsbolagen täljde guld med täljkniv. Men de stora vinnarna, om man nu kan tala om det här, är somaliska investerare, ofta bosatta i utlandet.

Riskabelt undersökningsarbete

Detta handlar om organiserad brottslighet på mycket hög nivå, med aktörer i flera länder. Inte minst i Somalia, ett mycket farligt land att vistas i. I det sammanhanget har Världsbankens, FN:s och Interpols researchteam genomfört sin studie. Man har intervjuat ett 30-tal pirater på plats i Somalia och träffat poliser, militärer, poli-

tiska ledare, finansanalytiker, kommersiella banker och ländernas centralbanker, andra pengaförmedlare, fastighetsmäklare, bönder och droghandlare. Man har också djupgående studerat ekonomiska och finansiella databaser.

Enligt Karl Sörenson, piratexpert på Forsvarshögskolan, är detta ett riskfyllt arbete.

– Men om man har bra kontakter, har sett om sin säkerhet och bara åker in några dagar eller någon vecka, gör sin insats och sedan ut igen så fungerar det. Det är inte lika riskfyllt att ha att göra med pirater som med Al Shabaab (somalisk grupp som står nära al-Qaida), säger Sörenson som tidigare arbetat på Totalförsvarets Forskningsinstitut, FOI, med dessa frågor och som rådgivare åt Forsvarsdepartementet och svenska marinen och själv varit på plats i Somalia.

Världsbankens rapport beskriver en somalisk affärsmodell, som utvecklasts från enkla till väl planerade och utrustade attacker med kopplingar till kriminella nätverk och till klanstrukturer i Somalia. Det gäller både själva kidnappningarna och vilka vägar pengarna tagit.

70–150 000 för värdering

Puntland i norra Somalia har hyst många piratfåsten. Inför varje kapning har investerarna behövt få dit pengar, som oftast legat på konton i utlandet. Det har lösts genom olika nätverk, falska fakturor och godshandlingar.

När man lyckats föra ett kidnappat fartyg till land har värdet ibland bedömts av en förhandlare, som själv brukade få mellan 70 000 och 150 000 kronor för jobbet. Ibland har piraterna ombord själva skött förhandlingarna med redarnas agenter.

I London har en del förhandlare hållit till och varit inkopplade ibland redan 30 minuter efter att kidnappningen ägt rum.

Rapportens researchteam har träffat flera av förhandlarna, inte sällan av rederierna inhyrda advokatbyråer. Förutom själva förhandlingarna har de arbetat med stöd till familjer, råd inför betalning av lösesummor och försäkringsfrågor.

Byråerna hävdar att de noggrant kontrollerade att lösesummorna inte gick till terrorister men har också sagt att de inte säkert visste var pengarna till slut hamnade.

Eftersom det ofta handlade om transaktioner som inte tålde dagsljus, levde byråerna under risk om åtal. Enligt rapporten har inga dokumenterade misstankar riktats mot merparten av byråerna, men några har rutinmässigt förekommit hos den brittiska myndigheten mot organiserad brottslighet, en utomparlamentarisk myndighet som fanns mellan 2006 och 2013.

Försvarshögskolans Karl Sörenson:

– Jag känner till några av dessa förhandlare. Men de håller en låg profil eftersom alla vet att detta är en skuggig verksamhet.

Långdragna förhandlingar har skapat en hemsk ovisshet och väntan för besättning och deras anhöriga. Paradoxalt nog fanns intressen på båda sidor att de drog ut på tiden.

– Redarnas förhandlare tjänade pengar på att de fick jobba mer, och piraterna ville inte släppa fartyget innan de fick rätt lösesumma, säger Karl Sörenson.

Men ett till synes bra bud betydde inte att allt var klart. Karl Sörenson berättar att flera små, medelstora och stora investerare via piratindustrins egen börs satsat på flera planerade piratattacker. Precis som på börsen här hemma ville de större investerarna ha ett ord med i laget. Men ibland hindrade mobilnätet kontakt med rätt person.

Problem med överföringen

När överenskommelsen var klar funderade advokaterna på hur man skulle lyckas överföra dessa ljusskygga pengar till mottagaren.

– Det var länge vanligast att privata säkerhetsföretag flög in pengarna och dumpade dem i havet. De fördes också via konton eller så lämnade man kontanter till medlare i Mogadishu eller i Kenya. Eller på andra sätt, säger Karl Sörenson.

Många lösensummor smugglades också landvägen över Somalias långa och till största delen obebakade gräns. En del gick sjövägen, och andra gömdes som falska mellanskillnader vid godstransporter.

Pengaflöden över hela världen

I efterspelet till kapningen av *MS Pompei* i april 2012 lokaliserade belgiska myndigheter bankkonton och ID-nummer i Dubai, och de tror att pengarna fördes dit via Djibouti. Dessa länder och Kenya har ofta varit inblandade i transaktionerna. Men undersökningar om pengaflödena har också lett till Nordamerika, Asien och Europa.

När pengarna betalats ut sökte och fick redarna ersättning från försäkringsbolagen. Sjöbefälen har frågat tre bolag vad som hände med premier och ersättningar. Men frågan är känslig och det är svårt att få fram siffror för enbart sjöroveri. Men Lloyds Market Association säger att premierna steg markant från 2007 och framåt.

– Vi betalade ut ungefär 450 miljoner dollar per år i ersättning till redarna. Men deras kostnader var sannolikt två till tre gånger högre än så för stöd till familjer, reparationer av fartyg och annat, säger Neil Roberts, chef på Lloyds marina avdelning

Någonstans i Somalia fick en kapargrupp sina pengar. Den procentuella uppdelningen var enligt den svenske piratexperten Karl Sörenson uppbyggd på förhand. Mellan en och två och en halv procent av bytet brukade, enligt Världsbankens rapport, hamna hos kaparna, alltså mellan 200 000 och 525 000 kronor.

Vad är "organiserad brottslighet"?

Det är brottslighet som bedrivs av mer eller mindre väl strukturerade sammanslutningar i syfte att uppnå stora finansiella vinster genom illegala aktiviteter. Typiskt för den organiserade brottsligheten är handlingssätt som minimerar upptäcktsrisken genom arbetsdelning, liksom utnyttjande av personliga, affärsmässiga och politiska förbindelser. Inte sällan kännetecknas den av att legala och illegala affärer bedrivs samtidigt och av att bulvaner och rättslig expertis anlitas.

Källa Nationalencyklopedin



Svenska sjömän ur EU:s skyddsstyrka Navfor griper misstänkta pirater i Adenviken. Foto sergeant Mats Nyström / Combat Camera / Försvarsmakten.

Mest fick de som bordat fartyget, monterat stegen och fört vapen ombord, medan de som var kvar i den egna båten fick mindre, och kokkar och vakter i land fick minst del av kakan. En pirat berättade att av en total lösensumma på 17,5 miljoner kronor tog investeraren en tredjedel, medan han själv fick 320 000 kronor. Han köpte en bil för 70 000 kronor, lånade ut 180 000 till ett investeringsprojekt och spenderade 70 000 på "nöjen".

Sprit, knark och prostituerade

Piraterna bodde i väntan på nästa uppdrag i inhyrda kollektiva bostäder. Dit hämtades alkohol från Etiopien, knark från Kenya och sexslavar från Djibouti, Etiopien och Somaliland.

De unga männen har i intervjuer av teamet från Världsbanken berättat att de in i det längsta försökte undvika jobbet som pirat. Arbetslösa och fattiga hjälpte de varandra, tills de inte kunde motstå lockelserna om ett liv i lyx.

Piratindustrins stora spelare har bott, och kanske fortfarande bor, i Dubai, Kenya och andra länder. Dessa finansierare är inte sällan utflyttade somalier som organiserat överföringen av bytet till sina konton där. Det är dessa personer som med hjälp av arbetslösheten och fattigdomen i Somalia drivit på hela verksamheten.

Enligt Världsbanken har de fått mellan 30 och 75 procent av varje lösensumma, vilket 2011 motsvarade mellan tio och 25 miljoner svenska kronor. Totalt sett, under

åren från 2005 till 2012, har de alltså kammat hem mellan en halv och dryga två miljarder svenska kronor.

De har genom olika snillrika sätt, olika nätverk och transaktioner fört ut de mesta av pengarna ur Somalia. En del av pengarna har stannat kvar, och finansierarna har enligt Världsbankens, Interpols och FN:s rapport tvättat pengarna i flera affärsområden, främst i fastigheter och i den lukrativa och aktiva marknaden kring den regionala drogen khat. De har också placerat sina pengar i olja, transporter, restauranger och hotell. Plus att delar av pengarna tidigare använts till att finansiera nya kidnappningar.

Författarna till rapporten är oroade över att lösensummorna kan användas i annan kriminalitet i regionen. De skriver att vissa finansierare engagerar sig i trafficking, sexhandel och människosmuggling samt investerar i ickestatlig militär verksamhet i Somalia. Rapporten säger att det är en stor utmaning att bevisa dessa påståenden konkret men väljer att inte berätta mer av hänsyn till pågående utredningar.

Men, skriver författarna, lösensummornas förstärkning av andra kriminella aktiviteter är ett allvarligt problem, eftersom det försvårar arbetet för politisk stabilitet i området.

Både de "mindre" summor, som piraterna till sjöss spenderat, men framför allt finansierarnas investeringar, har satt mycket, mycket fattiga byar och städer i

Fortsättning på sidan 13 ►

– Få oljeutsläpp är medvetna i dag

– För cirka 10 år sedan såg vi operationella, medvetna oljeutsläpp varje vecka. I dag har de minskat till nära nog ingenting.

Så kommenterar Kustbevakningens förundersökningsledare Kenneth Hedström en artikel i Södermanlands Nyheter, som hävdar att de flesta av de 266 oljeutsläppen längs Sveriges kuster i fjol gjordes medvetet, när fartygen renade sina tankar.

– Det stämmer inte, säger Hedström till SB.

TEXT BENKT LUNDGREN

Södermanlands Nyheter skrev att de flesta konstaterade oljeutsläppen i svenska farvatten är medvetna utsläpp efter tankrengöring, ett påstående som bestrids av Kustbevakningens förundersökningsledare.

Kenneth Hedström säger att de flesta oljeutsläpp som konstateras i svenska vatten i dag är mindre utsläpp, som beror på maskin- eller propellerfel. Den oljan sönderdelas ofta och syns inte på havsytan.

– Sjöfartsbranschen har större respekt för miljön i dag, tillägger han.

Det är med andra ord korrekt som det stod i rubriken i Södermanlands Nyheter att "få döms för oljeutsläpp". Men orsaken till detta är alltså enligt Kenneth Hedström helt enkelt att det numera är mycket få fall, där Kustbevakningen har anledning att misstänka att det handlar om uppsåtligt miljöbrott.

En typ av mindre oljeutsläpp, som många sjömän känner till, brukar kallas "laxlinor". Det är när en nylonlina med krokar från lämnade fiskeredskap letar sig in i tätningsboxen via propellern. Då kan den orsaka ett läckage av smörjolja. Men förutom att det handlar om mindre utsläpp, så är dagens smörjoljor tämligen miljövänliga efter skärpta krav i regelverken. **B L**

MILJÖBROTT Svårt för Kustbevakningen att bevisa brott

Få döms för oljeutsläpp

OXELÖSUND Bara ytterst få av de oljeutsläpp som sker till havs leder till att någon straffas. Anledningen är att brottet är särskilt svårt att bevisa. Hotet om nedskärningar hos Kustbevakningen riskerar att det blir ännu färre.

Förra året konstaterades 266 oljeutsläpp längs Sveriges kuster. De flesta av utsläppen görs medvetet när fartygen renar sin tank. Men när Kustbevakningen kommer dit kan det vara svårt att säkert veta vilken båt oljan kommer från.

– Vi strävar efter att ta gärningsmännen på bar gärning, när man ser oljan i fartygets kölvatten. Då ökar möjligheterna i kvadrant, säger Kenneth Hedström, förundersökningsledare vid Kustbevakningen.

– Men det är inte så vanligt. Havet är stort och många fartyg är i rörelse. Många gånger kommer vi till ett oljeutsläpp och så finns 15 fartyg där. Och så finns det stor lojalitet bland besättningen på varje fartyg. Då är det inte lätt att leda i bevis vett som ansvarar för utsläppet.

En ansvarig på ett fartyg i yrkestrafik som släpper ut olja till havs kan dömas till böter. Fängelse finns i straffskalan, men det är aldrig någon som har dömts till det.

En förundersökning inleddes vid ungefär hälften av de upptäckta oljeutsläppen. Men ytterst få leder till att en person lagförs, det vill säga får tillämnad dom, strafföreläggande eller företagsböter. Förra året var siffran endast 7 av de 266 konstaterade oljeutsläppen. Året innan var siffran nio och 2011 två.

Ändå har det blivit bättre, säger Henrik Lumh, stationschef vid Kustbevakningen i Oxelösund.

– Dels finns det bättre möjligheter att rengöra tanken i hamnarna nu och dels är övervakningen bättre.

Något som skulle leda till fler fällningar är Kustbevakningens möjlighet att snabbt vara på plats

– Om vi hade ytterligare satellitövervakning och fler flygtjänmar skulle vi minimera tiden mellan utsläpp och upptäckt och det ger sannolikt bättre resultat, säger Kenneth Hedström.

Men i stället hänger hotet om personalneddragningar fortfarande över Kustbevakningen. I juni avslades 125 personer, något som skulle innebära att miljöövervakningen minskar med 30 till 40 procent, enligt Kustbevakningens beräkningar. Kuststationen i Oxelösund skulle minska med fem anställda och kustbevakningsflyget på Skavsta med åtta.

Före valet lovade försvarsminister Karin Eustrom mer pengar, men så förlorade Alliansen. Nu väntar Kustbevakningen på budgetpropositionen.

– MP gav ett vallofte om ökade anslag, men S har inte sagt något vad jag vet. Vi hoppas att vi får pengarna, men vi vet inte, säger Kristina Falk Strand, enhetschef på Kustbevakningen.

Antonia Clements
Miljö- och naturvårdsdepartementet

Konstaterade oljeutsläpp

2008	2009	2010	2011	2012	2013
315	288	240	264	254	266

Antal straffade för oljeutsläpp

2008	2009	2010	2011	2012	2013
3	3	11	2	9	7

Över 14 personer fått betala miljöanmärkningsavgift (ett miljönötkesbrott) under 2012 och 8 under 2011.

rejäl ekonomisk gungning, med bland annat kraftig inflation som följd.

Finansiärernas nätverk är vidsträckta, och i Somalia har de uppnått betydande ekonomisk och politisk kapacitet. Detta i ett land med mycket svag kontroll av

de finansiella systemen, vilket i sig utgör en lämplig jordmån för organiserad brottslighet.

Stuart Yikona, specialist på finansstudier hos Världsbanken och en av rapportens författare, framhåller i ett uttalande på bankens hemsida farorna som de kriminella och stora affärerna skapar.

– De är inte bara ett hot mot stabilitet och säkerhet utan kan också korrumpiera den regionala såväl som den internationella ekonomin. Det internationella samfundet har mobiliserat styrkor mot piratattackerna, nu är det dags att stoppa de illegala pengaflödena i kölvattnet av piratattackerna, säger Stuart Yikona. **L S**



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

UTBILDNING INFÖR EXAMINERING PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB

AV INCERT GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRA

Praktisk kylteknik

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

Praktisk kylteknik för maskinbefäl

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

Kurs & Tider	År 2015	Vecka
Praktisk kylteknik		5, 12, 22

Nyexaminering

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

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

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

Kurs & Tider	År 2014-15	Vecka
Nyexaminering		46, 50
Kategori 1		3, 6, 10, 15, 19, 23

Omexaminering

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

Kurs & Tider	År 2014-15	Vecka
Omexaminering		46, 50
Kategori 1		3, 6, 10, 13, 16, 19, 23, 26

Plats: Kylutbildningen Göteborg AB
Södra Hildedalsgatan 6
417 05 Göteborg

Kursledare:
Martin Lembratt/Anders Lembratt
Kursanmälan: Ann-Marie Johansson
e-mail: ann-marie@kylservice.nu
Tfn: 031-47 26 36

Högtryck för sjöfart i Sydkorea

Två av världens största och mest automatiserade varv.
Världens femte största och mest moderna containerhamn.
Södra Sydkorea är en av världens hetaste sjöfartsregioner.

TEXT PETER AHLGREN FOTO LEIF HANSSON

GEOJE, KOREA MAJ 2013

Seoul känner de flesta till, den sydkoreanska huvudstaden lockar årligen miljontals turister från när och fjärran inklusive allt fler svenskar. Färre känner till landets andra stad, Busan, och den närliggande ön Geoje. Fast för sjöfolk är det en intressant region. På den lilla ön Geoje arbetar ungefär en tredjedel av den sammanlagt 200 000 personer stora befolkningen inom varvsindustrin, och i Busan satsar man nu för fullt på att bli en av världens största containerhamnar.

– Regionen är kanske den mest spän-

nande i världen för alla som på något sätt arbetar med sjöfart och logistik, säger Ho-Chul Park, verkställande direktör vid Busans Hamnmyndighet.

Svenskintressen

På Geoje ligger två av världens största varv, Daewoo och Samsung Heavy Industries, SHI. Samsung är särskilt intressant för en svensk. Här arbetar sedan 2006 Fredrik Samuelsson som platschef för Stena Drilling. Han är fascinerad av landet.

– Sydkorea är ett mycket speciellt land som genomgått en makalös utveckling från fattigdom till industriell världskraft

på mindre än 50 år, säger han. Man ligger före oss i Västeuropa på flera områden, samtidigt som man lyckats bevara mycket av den österländska mystiken och sin egen kultur.

SHI har byggt fyra borrhafartyg åt Stena varav det senaste, *Icemax*, är världens dyraste icke-passagerarfartyg med en slutkostnad på uppemot åtta miljarder kronor. Fast då är hon också unik som världens första oljeborrhafartyg som klarar arktiska förhållanden. Numera är hon uttyrd till Shell under de kommande fem åren.

Just högteknologiska, stora och unika fartyg och oljeborrhafartyg är Samsungs kännetecken.

– Prismässigt kan vi inte konkurrera med exempelvis Kina, så vi satsar istället på innovativa produkter, säger Donghun Ok på SHI.

Han får medhåll av Fredrik Samuelsson.



I normala fall arbetar över 20 000 personer med att bygga fartyg på det fyra miljoner kvadratmeter stora Samsungvarvet. Fast när det regnar ställs det mesta av arbetet utomhus in på grund av risken för olyckor.



Ho-Chul Park vid Busans Hamnmyndighet siktar på att containerhamnen New Port inom fem år ska ha växt med flera hundra procent.



Donghun Ok på Samsung och Stena Drilling's Fredrik Samuelsson har ett nära samarbete. Nyligen beställde Stena en ny oljerigg på varvet, som tidigare byggt fyra oljeborrarfartyg.

– SHI är inte billigast, men de bygger med bra kvalitet, är leveranssäkra och var när vi började samarbeta med dem, världsledande på just borrarfartyg.

För att få ned arbetskostnaden har man satsat på automatisering, och runt 68 procent av tillverkningsprocessen sker numera med hjälp av robotar.

Hysch-hysch

SHI satsar mycket, cirka en procent av budgeten, på forskning och utveckling. Årligen ansöker man om över 1 000 patent inom olika områden, allt från olika former av propellrar till positioneringssystem, vindkraftsteknik och simulatorer.

Teknisk utveckling och behård konkurrens innebär dock visst trubbel för

besökare. Innan någon släpps innanför varvets förvånansvärt små och oansenliga stålgrindar till det fyra miljoner kvadratmeter stora området ska papper fyllas i, kontroller göras, och det råder strängt fotoförbud. Det lyckas vi dock få vissa undantag från.

– Man är extremt rädd för industrispio-nage. Det är framförallt tillverkningspro-cessen och tekniska landvinningar man vill skydda, säger Fredrik Samuelsson.

Det finns också ett militärt hot, då varvs-anläggningarna på Geoje är viktiga för Sydkoreas ekonomi och därför skulle vara högprioriterade mål vid en eventuell upptrappning i konflikten med Nord-korea. Ett par bleka nordeuropeer med tillstånden i ordning verkar dock inte vara

högprioriterade för säkerhetspersonalen, utan vi kommer undan med en kontroll av passet och en artig bockning.

Nya hamnen

Flera av de fartyg som byggs på Geoje hamnar, förr eller senare, i någon av de närliggande hamnarna i Busan, Sydkoreas näst största stad. Busans läge som en av de sydligaste punkterna i landet har gjort att den alltid varit en stor hamnstad, men i mitten av 1990-talet hamnade man i en situation som man inte riktigt hade räknat med.

– Busans hamnar användes då mest för regionala transporter av styckegods. Mindre fartyg kom med bulklast från när-liggande länder och lastades av för hand



Även om Samsungvarvet är ett av de mest automatiserade i världen kan inte alla jobb göras av robotar.

här, säger Ho-Chul Park och fortsätter:

– Det skedde dock en snabb förändring under 1990-talet, då den internationella containertrafiken helt plötsligt exploderade. Situationen med hamnar som inte var byggda för att hantera containrar och de trafik- och bullerproblem det medförde att ha en stor hamn mitt inne i staden ledde till att staten bestämde att något måste göras. Det dröjde dock fram till 2003 innan sydkoreanska staten släppte sitt hamnmonopol i Busan och hamnmyndigheten bildades och tog över verksamheten. Då hade arbetet redan börjat med att överföra den största delen av containertrafiken från hamnarna inne i centrum till Busan New Port, ett nybyggt hamnkomplex en bit utanför själva staden.

Idag är Busan den femte största containerhamnen i världen och nummer ett i nordöstra Asien.

– Utvecklingen har varit och fortsätter vara enorm. Idag hanterar vi över 11 miljoner TEU årligen, och ungefär 60 procent går vidare till hamnar i andra delar av världen, säger Ho-Chul Park.

Storsatsningar

Busan New Port satsar, precis som Samsung, på att automatisera hanteringen i görligaste mån. Idag är en av containerterminalerna helt och hållet automatiserad, och automatiseringsgraden ökar i takt med att arbetet att bygga ut hamnen fortsätter.

– Mig veterligen så är det här den mest

moderna hamnen i världen, säger Ho-Chul Park stolt.

Tillväxten gör också att utbyggnadsplanerna fortsätter. Målet är att 2020 ha kapacitet att hantera cirka 23 miljoner TEU per år och att vara en av de allra största containerhamnarna i världen, med kapacitet att ta emot de allra största fartygen.

– Vi är redan nu en av världens djupaste containerhamnar och får därför den stora äran att som första hamn ta emot världens största containerfartyg *Maersk Mc-Kinney Møller*, när hon gör sin jungfruresa, säger Ho-Chul Park.

Planer finns också på att avveckla Busans gamla, norra, hamn som i framtiden bara ska användas för småskalig havsturism. Området ska dessutom saneras och fyllas ut och bli en helt ny stadsdel med exklusiva bostäder vid vattnet.

– Staten satsar mycket på både ombyggnationen av den gamla hamnen och här i New Port, säger Ho-Chul Park.

– Exempelvis är hela New Port en frizon, vilket innebär att logistikföretag som etablerar sig här får lägre skatter och avgifter under en viss tid.

Stor betydelse

Hamnverksamheten i Busan och varven på Geoje har naturligtvis stor betydelse för Sydkorea. Fast ännu större för den lokala ekonomin. Såväl hamnarbetarna som varvsarbetarna tjänar bra, exempelvis tjänar en varvsarbetare på Samsung vi pratar med 35 000 kronor i månaden vilket ska jämföras med den sydkoreanska snittlönen på knappt 20 000 kronor. Det höga löneläget märks väldigt tydligt på Geoje, där priserna är högre, ibland mycket högre, än i huvudstaden Seoul.

– I stort sett all verksamhet i och kring Busan har alltid varit centrerad kring sjön på något sätt, säger Ho-Chul Park.

– Ökade löner, statliga satsningar och nyanställningar betyder naturligtvis väldigt mycket för det lokala näringslivet, fast det är inte riktigt lika roligt för oss som måste betala.

Det verkar inte heller som om högtrycket i regionen är på väg att bedarra, tvärtom. Varven på Geoje har den senaste tiden tagit hem flera stora affärer, bland annat har Samsung-varvet fått i uppdrag att bygga en ny oljerigg åt Stena, och utbyggnaden av New Port är redan i full gång.

– Det händer verkligen mycket intressant i regionen just nu och jag kan inte se att den utvecklingen kommer att stanna av, tvärtom, säger Ho-Chul Park. **P A**



Oljeborrarfartyg är en av nycklarna till Samsungvarvets framgång, bland annat har man byggt Stena Drillings *Icemax*, världens första borrhartyg som klarar arktiska förhållanden.

Liberaliserade NIS-regler får villkorat fackligt stöd

Taket för refusionsutbetalning, som har varit oförändrat i Norge sedan 2008, höjs nu i regeringens förslag till statsbudget för nästa år. Men ökningen har bara ett symboliskt värde – det ska mera till, menar vd Hans Sande i Norsk Sjøoffisersforbund. TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

NORGE OKTOBER 2014

Det är den nya regeringen, som består av Høyre och Fremskrittspartiet, som på det här sättet vill förbättra ramvillkoren för den maritima näringen. ”Ersättningssystemet för sysselsättning av sjöfolk är ett av de viktigaste medlen för att upprätthålla en operativ maritim kompetens”, säger regeringen och föreslår att man i statsbudgeten för 2015 ändrar gränsen för maximal refusionsutbetalning per sjöman i nettolönsordningen från 198 000 norska kronor för detta år till 202 000 kronor 2015.

Refusionsordningen innebär att rederierna får tillbaka de skatter och avgifter de betalar för norska sjöfolk. Tillbakabetalningen har alltså hittills varit begränsad till 198 000 kronor per år (”taket”).

Hans Sande ger inte mycket för regeringens förslag om att höja taket för refusionssystemet:

– Att öka taket med 4 000 kronor ger ingen väsentlig förbättring. Vi ligger i stort sett fortfarande på status quo, förslaget har bara ett symboliskt värde. Men det har satts igång en rörelse, och jag tror att detta är litet steg åt rätt håll.

– Det ska till ett ordentligt krafttag för att norska sjöfolk ska kunna konkurrera med sina kollegor i andra länder. Det hänger ännu mörka moln över det maritima Norge, som har att möta stora utmaningar framöver, säger Hans Sande.

Norska villkor – strid mot folkkrätten?

Regeringen har också planer på att lagfästa nettolönssystemet. Detta är ett krav som facken länge framfört. Hittills har det varit så att ordningen varit en kastboll under



Hans Sande, vd i Norsk Sjøoffisersforbund.

de årliga förhandlingarna om statsbudgeten.

– Det är bra om vi får en lagstadgad nettolönsordning. Men avgörande är förstås hur den kommer att se ut, säger Hans Sande.

En kort tid innan regeringen presenterade statsbudgeten för nästa år lade den s k NIS-utredningen (Norsk Internasjonalt Skipsregister) fram sin rapport. De tre norska sjömansorganisationerna – Norsk Sjøoffisersforbund, Det Norske Maskinistforbund och Norsk Sjømannsforbund – är i stort sett nöjda med förslaget, som man menar har tagit ett viktigt steg när det

gäller att trygga norska löne- och arbetsvillkor till sjöss.

De tre facken menar att det ska råda norska villkor för sjöfolken på norsk sockel och i norska farvatten – alldeles på samma sätt som på fastlandet. Men arbetsgivarna i utredningen har motarbetat detta med hänvisning till folkkrätten.

Då undersöker vi detta juridiskt, svarade facken, som – trots arbetsgivarsidans motstånd – fick medhåll för denna uppfattning i utredningen. Så nu ska frågan utredas juridiskt, något som facken är nöjda med.

Principiell eftergift av sjöfacken

I dag är det inte möjligt för NIS-fartyg, som till största delen seglar utanför norska farvatten, att föra last mellan norska hamnar. Nu vill NIS-utredningen liberalisera reglerna på detta område. De tre sjömansfacken har gått med på att öppna för NIS längs den norska kusten under tre klara förutsättningar. Dessa är:

- Nettolönstaket i NOR (Norsk Ordinært Register) måste tas bort, för att stärka den del av fraktfarten som i stort sett bara opererar i norska farvatten.
- Endast NIS-fartyg, som har sin största aktivitet utanför norska farvatten, ska ges tillgång till norska hamnar.
- För denna grupp av NIS-fartyg ska nettolönsordningen inte gälla.

Samtliga dessa punkter har de tre facken fått gehör för i utredningen. Facken är principiellt sett motståndare till att NIS-fartyg får tillgång till norsk sockel. Men man tror att denna lösning kan föra till att det blir fler fartyg i NIS med ett ökat inslag av norska sjöfolk, samt fler utbildningsplatser ombord.

Rapporten om NIS har nu överlämnats till handelsminister Monica Mæland, som säger att den blir ett viktigt bidrag till en ny maritim strategi som ska läggas fram till våren nästa år. **C K**

OM GENUSPERSPEKTIV

I 25 år har IMO arbetat för att integrera kvinnor i sjöfartsbranschen, men inte mycket har hänt när det gäller jämställdheten. Till exempel har inte sjöfartshögskolorna i de mest jämställda länderna med genusperspektivet i utbildningsplanerna. TEXT AGNETA OLOFSSON

KALMAR OKTOBER 2014

”Trefas är ingenting för kvinnor”. ”Nu ska vi inte prata om det, det finns kvinnor här”. Kommentarer om bröststorlek. Tre exempel på vad sjöbefälsstudenter har fått höra i undervisningen.

– Det är sagt för att vara roligt, men är det så roligt egentligen? undrar Cecilia Österman, universitetslektor i sjöfartsvetenskap vid Sjöfartshögskolan i Kalmar.

Exemplen visar på en sak som gör att kvinnor känner sig obekväma och mindre välkomna i utbildningen. Cecilia Österman har, tillsammans med Maria Boström Cars, undersökt hur det står till med genusmedvetenheten så som den uttrycks i sjöfartshögskolornas övergripande utbildningsplaner 2013.

Genusperspektivet behövs

De valde ut de fem länder som låg bäst till i ett internationellt jämställdhetsindex: Global Gender Gap Index. Fyra av dessa länder, Finland, Norge, Sverige och Filippinerna, har sjöfartshögskolor. Två skolor i varje land valdes ut, och Cecilia Österman och Maria Boström Cars läste deras utbildningsplaner.

Resultatet var nedslående, ingen enda hade ett genusperspektiv. Men vad är då genusperspektiv?

Enligt Cecilia Österman handlar det om att se att det finns skillnader mellan män och kvinnor. Dels biologiska skillnader, men också skillnader i normer och strukturer i samhället.

– Vi behöver genusperspektivet för att se varann som individer, med olika färdigheter, som har olika sätt att lära oss. Det handlar om könsmedvetenhet för att uppnå jämställdhet, säger hon.

Själva utbildningen är en grund för de normer och värderingar som studenterna tar med sig in i yrkeslivet. Där är det viktigt att man tänker till, enligt Cecilia Österman. Det är allt från anekdoter med

– JAG HAR INTE SAGT ATT SKOLORNA INTE HAR EN JÄMSTÄLLD UTBILDNING. MEN DET SYNS INTE, SÄGER CECILIA ÖSTERMAN.

unkna värderingar som berättas, till att man använder uttryck som sjöman och att denne alltid är en man.

– När man väljer gästföreläsare kan man låta bli att ta in en av sina kompisar och i stället leta efter en kvinna som kan det aktuella området lika bra eller bättre.

I de undersökta utbildningsplanerna nämndes inte genus en enda gång, enligt Cecilia Österman och Maria Boström Cars. Johan Hartler, programansvarig för sjökaptensprogrammet vid Chalmers, säger att utbildningsplanen bestäms enligt Högskoleförordningen.

– Sedan tolkar vi den och skapar kurser. I den mer detaljerade kursplanen för ledarskapskursen står att studenterna ska kunna förklara grundläggande genusfrågor, säger han.

Ordet sjöman undviks

Stefan Siwek, programansvarig för sjökaptensprogrammet vid Sjöfartshögskolan i Kalmar, pekar på att genusfrågor kommer in i flera punkter i ledarskapskursen och säkerhetskursen. Man undviker uttryck som sjöman och säger sjöfolk i stället.

– Jag har inte sagt att skolorna inte har en jämställd utbildning. Men det syns inte, säger Cecilia Österman.

Hon håller med om att utbildningsplanerna inte kan vara hur detaljerade som



Cecilia Österman anser att man ska se biologiska skillnader mellan kvinnor och män, men även normskillnader och samhällsstrukturer. Foto Benkt Lundgren.

helst. Men i undersökningen fann hon och Maria Boström Cars att en del utbildningsplaner innehöll saker som tågvirke och knopar samt risken för HIV och vikten av familjplanering. Där borde genusperspektivet också kunna få en plats.

I samtliga de undersökta utbildningsplanerna fanns begreppet kultur med.

– Här kommer genusperspektivet in om man tolkar det välvilligt, säger Cecilia Österman.

Men kulturbegreppet nämns oftast som nationellt, eller som i förhållandet mellan öst och väst. Hon anser att det behöver vidgas till att omfatta genus, klass, ålder, sexualitet, för att bara nämna några aspekter.

Hon tycker det är bra om en enstaka kurs tar upp genusfrågor i samband med ledarskap. Men det är viktigt att frågorna också finns med i helheten.

– Risken är att de lämnas åt sluppen om de inte synliggörs, säger hon. **A O**

Eldsjälar drar mindre bränsle

Under hösten startar ett stort forskningsprojekt på Chalmers Campus Lindholmen för att försöka ta reda på vad som ger ett ökat engagemang bland besättningsmedlemmar i handelsflottan.

TEXT CLAES HINDENFELT / METRA REPORTAGE

GÖTEBORG OKTOBER 2014

Initiativet och frågan kom från Stena Teknik, som i arbetet med energioptimering noterat en stor variation i bränsleförbrukningen på sina färjor beroende på vilken besättning som är ombord.

– Vi kan se skillnader på upp till tio procent på samma fartyg beroende på besättning. Ofta är det en eller två eldsjälar på varje fartyg som är mycket drivna och engagerade. När de är ombord ser vi en lägre bränsleförbrukning, jämfört med andra besättningar, säger Per Wimby, projektledare på Stena Teknik.

För att få veta vad som driver dessa, och hur man får med sig alla medarbetare, vände man sig till Institutionen för sjöfart och marin teknik på Chalmers för ett samtal om olika möjligheter att samarbeta och tillsammans driva projekt. Det har nu resulterat i att Energimyndigheten finansierar ett treårigt forskningsprojekt med titeln ”Hur göra energieffektivitet till en prioritet bland fartygsbesättningar.” Det är ett triplehelix-projekt mellan industrin, akademien och samhället, som helt i linje med forskningspropositionen 2012 bör ligga till grund för nationell tillväxt och välfärd.

Stor besparingspotential

Energioptimering är högprioriterat hos Stena och sannolikt alla rederier särskilt inom Seca-områdena. En skillnad i bränsleförbrukning på plus/minus fem procent på en normal färja, med en förbrukning på cirka 10 000 ton olja per år, beroende på besättning, utgör en energibesparing på närmare 2 gWh på ett år. I Sverige finns det ett 30-tal liknande färjor, medan svenska rederier totalt kontrollerar omkring 400 fartyg. Det finns med andra ord



ILLUSTRATION AKE NYSTEDI

en mycket stor besparingspotential inom ramen för hur man kan köra båt.

Inom Stena är energioptimering indelat i tre delar:

- Operational Excellent – köra båt på optimalt sätt
- Förbrukning ombord – fläktsystem, belysning, byssan m m
- Skeppsbyggnad – nya roder, propellrar och liknande.

– Med det här samarbetet med akademien vill vi få veta vad som ger ett ökat engagemang i besättningen. Kanske saknas något ombord, tekniska hjälpmedel, något i layouten eller inom ergonomi. Det kanske behövs träning/utbildning i i engagemang, om det går att identifiera ett utbildningsbehov, säger Per Wimby.

Nu annonserar Chalmers efter en doktorand som är intresserad av att arbeta med individuellt engagemang mot en licenciat-uppsats under tre år med möjligheter till förlängning.

Projektledare är Monica Lundh, universitetslektor på Human Factors inom Institutionen för sjöfart och marin teknik, och enligt henne är betydelsen av besättningsars attityder, beteende och kompetenser för att nå en energieffektiv drift i stort sett utforskad.

– Det är ett intressant och viktigt projekt för att få fram kunskaper om vilka lösningar som kan medverka till ett ökat engagemang för energieffektivisering och

därmed en minskad miljöpåverkan, säger Monica Lundh.

Projektet genomförs i ett tvärdisciplinärt samarbete mellan grupperna Human Factors, Maritime Environment och Machinery Systems på Chalmers. Det är främst fyra områden som ska tittas närmare på:

- Kommunikation
- Attityder och kulturella aspekter/skillnader
- Kunskap
- Konsekvenser av energioptimering i operatörens dagliga arbete.

– Projektet ska arbeta med fallstudier inom Stena Line både i landorgansiationen och ombord i fartygen. Resultatet ska sammanfattas i rekommendationer som grund för energiledningssystem, kommande undervisningsmaterial i befälsutbildningarna och framtida beslutsstödsystem, säger Monica Lundh.

– Det är extra roligt att näringen och Stenas satsning i Lighthouse 2006 lett till två helt nya forskningsmiljöer, Miljögruppen och HF-gruppen, och att de nu kan vända sig direkt till dessa två med sina frågeställningar och få hjälp. Samtidigt ser de också värdet av att projektet mynnar ut i en lic-avhandling vars resultat bygger på en forskningsatsning och inte ett konsultuppdrag.

Projektet väntas starta under hösten och vara avslutat 2017. **CH**

DANSK VÄLFÄRD PRIVATISERAD

För drygt tre år sedan avskaffade den borgerliga regeringen i Danmark den statliga välfärdstjänsten för sjöfolk. I stället byggdes det upp en privat välfärdsordning, som finansieras av redare och sjömän. Tjänsten är mycket populär och styrs från ett kontor i Köpenhamn. TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

KÖPENHAMN SEPTEMBER 2014

I Sjöbefälen nr 5 skrev vi om att man i Norge nu överväger att avskaffa den statliga välfärdstjänsten för sjöfolken. I Danmark hade man också en liknande diskussion för några år sedan, och den resulterade i att den statliga Handelsflådens Velfærdsråd (HFV), som etablerades 1948, lades ned 2011. Politikerna menade att rederibranschen själva kunde stå för denna service. Och så blev det.

Finansieringen av HFV sker uteslutande genom den lagstadgade välfärdsavgiften, som betalas av redare och sjöfolk – oavsett nationalitet – i alla danska flaggade fartyg. Redarna betalar två danska kronor per dag för varje seglande sjöman, medan avgiften för sjömannen är 70 öre per dag.

För dessa pengar kan HFV driva ett kontor med sju personer i Köpenhamn. Därutöver har HFV också en välfärdskonsulent utstationerad i Rotterdam, där denne besöker och servar danska fartyg som anlöper Rotterdam. HFV har också ett nära samarbete med hamnservicen i Danmark och med de danska sjömanskyrkorna i utlandet samt med de skandinaviska kollegorna.

Massor av språk

Till de viktigaste bidragen från HFV till sjöfolken hör den elektroniska nyhetsförmedlingen, som sänder nyheter dagligen på mer än 15 olika språk.

I fjol förbättrades tv-ordningen betydligt, så att det i dag sänds tio timmars tv var fjortonde dag. Det är program på både danska och engelska, så att hela besättningen kan få glädje av utsändningarna.

Varje vecka kommer ett eller ett par

exemplar av danska Politiken Weekly samt Newsweek till alla danska fartyg i utrikes fart. HFV har tillgång till omkring 1 700 dagstidningar från 92 länder på 48 olika språk. Och det behövs, för det är många olika nationaliteter ombord på de danska fartygen.

HFV sponsrar i detta sammanhang tidningsmaskiner i Hull, Singapore, Hongkong och Pelepas (Malaysia). I dessa hamnar kan besättningen få dagsfärskas tidningar anpassade till sjömannens olika språk. Innan fartygen anlöper hamnen har besättningen rapporterat till Sjömanskyrkan om vilka nationaliteter det är ombord. Härigenom har kyrkan möjlighet för att trycka upp de riktiga tidningarna innan man kommer ombord med dem.

Det går också att beställa böcker från Sjöfartens Bibliotek. Böckerna kan sändas till fartyg över hela världen. De fartyg som är med i filmordningen får tillsänt sex eller nio dvd-filmer varje månad. HFV arrangerar också motionstävlingar, "Do it", som är mycket populära.

Nytt hus i Rotterdam

HFV leds sedan drygt fem år tillbaka av direktör Søren Philip Sørensen med en 30-årig erfarenhet av sjöfart. Han har varit anställd i tre rederier, bland annat som bemanningschef, och har varit maritim konsulent i Maskinmestrenes Forening.

I samtal med SB:s reporter kan HFV-chefen avslöja en nyhet:

– Senare i höst öppnar vi ett nytt välfärdshus i den lilla byn Brielle utanför Rotterdam. Det är meningen att de sjöfarande ska kunna slappna av där, kanske se på fotboll tillsammans, eller skajpa hem. Eller bara sitta i trädgården och ha



– Jag är både förundrad och förargad över att man i Norge nu allvarligt överväger att göra väsentliga nedskärningar av välfärdstjänsten, säger Søren Philip Sørensen, som är chef för Handelsflådens Velfærdsråd i Danmark.

det skönt. Vi ordnar med transporten från fartyget och till huset. I detta sammanhang vill jag framhålla att både norska och svenska kollegor också är välkomna till den nya välfärdsklubben.

Søren Philip Sørensen berättar vidare att HFV övertog välfärdsstationen i Port Said den 1 januari i år efter Norge.

– Det har som bekant varit en sparrunda i Norge, och då försvann Port Said-stationen för norskt sjöfolk. Nu har vi alltså bytt roller och tagit över den. Dit är givetvis både normän och svenskar välkomna.

– Jag är både förundrad och förargad över att man i Norge nu allvarligt överväger att göra väsentliga nedskärningar av välfärdstjänsten. För de flesta av oss verkar det oförståeligt, och det visar också en bristande förståelse för de sjöfarandes behov och villkor. Detta kan i hög grad drabba det skandinaviska samarbetet, inte minst i Rotterdam, där HFV hoppas att den norska välfärdstjänsten vill vara en aktiv del av det nya välfärdshuset i Brielle, säger Søren Philip Sørensen. **C K**

EN ENIG SJÖFART – nästan

Ångbefälhavaresällskapetets (ÅB) sjöfartsdag i Stockholm ställde i år frågan om sjöfarten är en framtidsbransch. Deltagarna – partsrepresentanter, politiker och tjänstemän – besvarade i stort sett frågan med ja och visade upp en relativt enad front. *TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN*

STOCKHOLM OKTOBER 2014

Arrangörerna hade utrustat lokalen med mentometrar, och över lag hade majoriteten en optimistisk syn på den svenska handelsflottans framtid. De flesta trodde att både antalet svensklagrade fartyg och antalet svenskkontrollerade under utländsk flagg kommer att öka under de närmaste åren, i varje fall om ett tonnageskattesystem införs.

Åtminstone en fråga som ställdes gav dock en varningssignal. Majoriteten trodde inte att de flesta berörda fartyg i Seca-områdena (Östersjön och Nordsjön m m) skulle bry sig om att följa svaveldirektivet efter nyår, då de skärptare reglerna träder i kraft. Här behövs uppenbarligen ordentlig kontroll, rejäla sanktionsavgifter och ett strikt ansvar utan krav på uppsåt eller oaksamhet.

Anna Petersson från Transportstyrelsens miljösektion berättade att de sedan 2010 anmält 31 fartyg för brott mot nuvarande svavelregler, men inte en enda anmälan har lett till åtal. Med det nya direktivet måste det till en möjlighet till omedelbar sanktionsavgift, inte bara ett straffrättsligt ansvar. Transportstyrelsen har föreslagit detta.

Anders Boman, Redareföreningens ordförande, betonade att sjöfarten bara under de senaste 10–20 åren bidragit till att öka välståndet för miljontals människor.

Danmark starkt på gott och ont

René Taudal Paulsen från Handelshögskolan i Köpenhamn talade om den danska sjöfartens ställning. DIS infördes 1988, och ett tonnageskattesystem har införts. Den danska handelsflottan har också stärkts, men han fick frågan om hur

detta påverkat antalet arbetstillfällen för danska sjömän.

– Antalet danska befäl är ganska konstant, svarade han. Men många stannar ombord bara fem till sju år, sedan tar de jobb i land.

Eftersom den danska handelsflottan växer men inte antalet danska befäl, blir den ofrånkomliga slutsatsen att andelen befäl som är danskar minskar stadigt. Detta har också påpekats sedan flera år av de danska befälsfacken.

En avvikare från den ”consensusstämning” som rådde under mötet var en redarveteran (av diskretionsskäl sätter vi inte ut hans namn). Han vidhöll envist att det enda som kan rädda den svenska handelsflottan är ett internationellt register. Men det är betecknande att han blev bestämt motsagd av Redareföreningens representanter Anders Boman och Per A Sjöberger.

– Den frågan är helt inaktuell. Vi har ett TAP-avtal med facken för att minska bemanningskostnaderna, och det följer vi, sa Boman. **B L**



Slutdiskussionen togs mellan Kenny Reinhold, Seko Sjöfolk, Hans-Dieter Grahl, SBF, Johan Källsson, Thunrederierna, riksdagsledamöterna Stina Bergström och Karin Svensson Smith (båda MP), Ann-Cathrine Zetterdahl, Sjöfartsverket, Per A Sjöberger, Redareföreningen och Ted Bågfeldt, Sjöfartshögskolan i Kalmar.

VARFÖR GÅR SJÖBEFÄL I LAND?

Monotona arbetsuppgifter, hemlängtan och sociala påfrestningar är bidragande orsaker till att sjömän väljer att gå iland. Nu håller en europeisk forskargrupp på att utveckla ett utbildningsprogram för att bättre förbereda studenter på sjömanslivet och öka trivseln ombord.

TEXT LINDA SUNDGREN
ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG OKTOBER 2014

Några exakta siffror över hur länge sjöbefäl stannar till sjöss under sin karriär finns inte, men många byter yrke långt innan pensionsålder uppnåtts. Det här innebär förlorad kompetens och, inom vissa segment, även personalbrist. Nu har ett EU-finansierat forskningsprojekt, Stress on Ships (SOS), startat med uppdrag att minska antalet förtida avhopp från yrket. För Sverige deltar forskare vid Institutionen för sjöfart och marin teknik på Chalmers tekniska högskola i Göteborg.

– Genom olika kartläggningar vet vi ganska väl varför de som slutar väljer att gå iland. Nu ska vi ta fram ett utbildningsprogram som bättre förbereder studenterna på hur det är att jobba ombord, men också försöka förändra vissa förhållanden på fartygen, säger universitetslektor Joakim Dahlman.

Flera sätt att minska stressorerna

Fem olika faktorer, eller stressorer, som bidrar till att folk slutar till sjöss har identifierats. Dessa är monotona arbetsuppgifter, konflikter, begränsat privatliv, kulturella skillnader samt hemlängtan och familjerelationer.

– När det gäller exempelvis konflikter finns en stor utbildningsinsats att göra inom området ledarskap för att bättre kunna lösa de situationer som kan uppstå. Men det handlar också om att öka förståelsen hos dem som ska jobba ombord



för de påfrestningar det innebär att arbeta och bo tillsammans under en längre tid och de kulturella skillnader som kan finnas, säger Joakim Dahlman.

För att minska effekten av vissa stressorer kan även förändringar i själva ombordarbetet behöva göras, menar Joakim Dahlman. Som exempel tar han monotona arbetsuppgifter, där det snarare handlar om att öka stimulansen och delaktigheten i arbetet än att skapa förståelse för enahanda uppgifter.

– Den ökande automationen har gjort att sjöbefäl blivit allt mer av övervakare, vilket för övrigt är samma utveckling som vi ser inom många andra transportslag. Men den som läst fyra, fem år på högskola vill inte bara sitta och titta på displayer och dataskärmar, och det är heller inte önskvärt från sjösäkerhetssynpunkt, säger Joakim Dahlman och fortsätter:

– En väg att lösa det här är att införa checklistor som sätter sjöbefälet i kontroll. Det gör arbetet intressantare, samtidigt som man håller sig mer alert och snabbare reagerar när något avviker från det normala.

Både studerande och aktiva

SOS-projektet ska mynna ut i ett tränings- och utbildningsprogram för i första hand

sjömansstuderande på universitet och gymnasier, men också för redan ombordanställda. Övriga länder inom studien är Italien, Litauen, Finland, Polen och Turkiet. I slutet av nästa år ska resultaten presenteras. Men först ska utbildningspaketen testas under våren, och inför det hoppas forskarna kunna knyta ett eller flera rederier till sig.

– Vi märker att många rederier utomlands ansluter sig och är väldigt intresserade av att delta. Men vi hoppas att vi även ska hitta några svenska rederier att testköra programmet på under våren, säger Joakim Dahlman. **LS**

ANVÄND DIN YTTRANDEFRIHET

Ta ställning för mänskliga rättigheter. Stöd Amnesty på **PG 90 00 72-0**. Det leder till förändring!
www.amnesty.se

AMNESTY
INTERNATIONAL 

Svenskar i krig med britter

För en tid sedan basunerades det ut att Storbritannien under sin imperietid hade våldgästade alla jordens länder utom 22. I Västeuropa sägs Sverige vara det enda större land som tillhör undantagen.

TEXT TORBJÖRN DALNÄS ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

DIVERSE HAV 17-1800-TALET

Påståendet görs i boken *All the Countries We've Ever Invaded: And the Few We Never Got Round To* av Stuart Laycock. Men stämmer det i fallet Sverige? Snarare är det nog en så kallad sanning med modifikation.

1811 kunde ett stort antal brittiska fartyg, med salig Horatio Nelsons *HMS Victory* i spetsen, sikta på Vinga. Sverige var ordentligt tilltufsade efter att just ha förlorat sin finska rikshalva till Ryssland. Napoleon stod på krönet av sin makt och hade tvingat Sverige att – mycket halvhjärtat – ansluta sig till det så kallade Kontinental-systemet. Hans syfte var att kväsa britternas handel, och därmed deras ekonomi. Formellt förklarade Sverige krig mot England, för första och hittills enda gången.

Eskadern seglade först mot Marstrand i en maktdemonstration, innan den bet sig fast i inloppet till Göteborg. Under flottstyrkans beskydd bedrevs en mycket omfattande smuggling, med Fotö nordost

om Vinga som upplags- och omlastningsplats för brittiska kontraband.

I själva verket rörde det sig om ett märkligt låtsaskrig, där inte ett enda skott avlossades. Det vimlade av britter inne i Göteborg, som ännu inte kallades "Lilla London". Maken till den utmärkta högaktning som nu visades en fientlig krigsmakt har sällan skådats. Värdfolket höll till och med cocktailpartyn för britterna, som även tilläts signalera från "Engelske pålen" i Änggårdssbergen.

Vid samma tid blev britterna objudna iland på Hanö, som de 1810–12 hade som sin flottbas. Där finns än i dag en liten brittisk kyrkogård.

För många är det obekant att Krimkriget 1853–56 även utkämpades i Östersjön. Brittiska och franska flottstyrkor tillvällde sig Färösund som stöddepot, medan det neutrala Sverige låtsades som det regnade. Därifrån patrullerade de för att blockera Rysslands handelsvägar. Finland, som ofrivilligt hade blivit en del av Ryssland 1809, utsattes för räder. Exempelvis rasera-

des fästningen Bomarsund på Åland.

Det finns andra exempel på vad som skulle kunna kallas ovänliga handlingar från brittisk sida. 1801–02 belade britterna neutrala svenska fartyg med kvarstad. Det var då "övervintrande" svenska officerare i London bildade sällskapet *Conjunktentus*, som var en förelöpare till anrika Nep-tuni Orden anno 1812.

Sverige ville ha koloni i Asien

1734 gick ostindiefararen *Drottning Ulrica Eleonora* in i Bengaliska viken. Frihamnen Porto Novo vid floden Cauverys mynning utsågs till säte för ett svenskt faktori, embryot till vad som antagligen var tänkt att bli ett permanent fotfäste på den indiska subkontinenten. Men engelsmännen ville annorlunda. I maskopi med fransmännen sände de en trupp som resolut kastade ut svenskarna. Äventyret varade ungefär en månad, varefter *Drottning Ulrica Eleonora* fick göra en snöplig reträtt hem till Göteborg.

Sommaren 1704 hade ett regelrätt sjöslag utkämpats vid Orford Ness. Linjeskeppet *Öland* eskorterade under Gustaf von Psilanders befäl en svensk konvoj genom nordöstra Engelska Kanalen. En engelsk eskader dök upp, bestående av åtta linjeskepp och en fregatt. Britterna krävde att *Öland* skulle följa den av dem införda kutymen att hälsa med flaggen och giga segel. von Psilander vägrade – svenska örlogsfartyg stryker inte flagg för någon! Britterna öppnade eld. *Öland* svarade med sina 50 kanoner, men några timmar senare hade övermakten tagit ut sin rätt. I stället för att kapitulera lät von Psilander sätta flaggen i schau, det vill säga ihopsurad, vilket är en maritim nödsignal. Fartyget belades med kvarstad, och von Psilander fick ett antal månader bakom galler i England.

Vid denna tid dominerade rättsuppfattningen att ett fartyg alltid var flagglandets exklusiva "flytande territorium", oavsett positionen. Således kan de inledande bredsidorerna mot *Öland* ses som ett opro-cererat engelskt angrepp mot Sverige.

Slaget vid Orford Ness krävde 16 döda och 37 skadade på den svenska sidan samt 20 döda och 80 skadade på den brittiska. Men Sveriges heder och ära var räddad, enligt den tidens synsätt. **T D**



Lägre fart – mindre CO₂

Sjöfarten kan minska sina koldioxidutsläpp med upp till 30 procent bara genom att köra saktare. Metoden kan tyckas enkel, men tidtabeller, fartoimerade motorer och marknadskrafter komplicerar det hela. I ett nystartat forskningsprojekt undersöks hur effektivare hamnuppehåll och bättre planering kan påverka fartygens bränsleförbrukning.

TEXT LINDA SUNDGREN

GÖTEBORG/STOCKHOLM OKT 2014

Sjöfarten står inför stora miljöutmaningar. Vid årsskiftet träder svaveldirektivet i kraft. Det innebär ett utsläppstak på 0,1 procent svavel inom särskilt känsliga områden (Seca) dit bland annat Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen hör. På sikt ska även koldioxidutsläppen minska. Enligt FN-organet IMO ska nybyggda fartyg designas för att uppfylla allt strängare krav på CO₂-emissioner fram till 2025. På västkusten har Göteborgs stad satt upp egna miljömål och beslutat att hamnens koldioxidutsläpp ska reduceras med 20 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivå. Eftersom sjötransporterna samtidigt förväntas öka kommer stora insatser att krävas om miljömålen ska uppnås.

Flera dagars liggetid

En effektiv metod för att minska utsläppen är att fartygen kör saktare. Det spar också pengar i form av lägre bunkerkostnader. Men även om fartsänkning kan te sig som en både enkel och lönsam åtgärd, finns det flera hinder att lösa på vägen. Nu ska ett forskarteam vid IVL Svenska miljöinstitutet tillsammans med några hamnar försöka hitta åtgärder som minskar tid och bränsleförbrukning i hamnområdet och möjliggör fartsänkningar. Hulda Winnes leder projektet.

– Vi kommer att titta mycket på kommunikationen mellan hamnar, fartyg och rederier och hur tiden i hamnområdet kan bli mer energieffektiv. Hur en insparad timme sedan används kan också göra stor skillnad. Tankfartyg kan köra fort från en hamn till en annan för att sedan bli liggandes i dagar i väntan på last eller nya direktiv. Med bättre planering skulle den tiden

istället kunna användas till att köra långsammare, säger hon.

Fartreduktion bedöms som en mycket effektiv åtgärd för minskade koldioxidutsläpp. Enligt en förstudie IVL gjort beräknas sänkt hastighet kunna leda till minskade emissioner med upp till 30 procent.

– I första hand syftar projektet till att få ner koldioxidutsläppen. Men det kommer också att föra med sig bonuseffekter som mindre utsläpp av partiklar, kväveoxider och svavel, säger Hulda Winnes.

Tank och bulk har bästa värdena

Energieffektivitet inom sjöfart definieras som omsatt energi per transporterat gods och distans, med enheter som exempelvis kilo bränsle per ton gods och nautiska mil. I jämförelse med andra trafikslag står sig sjöfarten miljömässigt bra, enligt flera rapporter. Hulda Winnes uppger att de mest energieffektiva fartygen är tank och bulk som i stort sett alltid genererar lägre utsläpp än andra transportslag. Roro- och containerfartyg har något sämre värden.

– Det beror på att de ofta har krav på höga hastigheter och går med mer luft i lasten, vilket gör att det inte är lika självklart att de alltid är mer energieffektiva än andra transportörer, säger hon.

Förbättra kommunikationen

Första steget i IVL:s studie är att göra en kartläggning av energianvändningen för sjöfart till och från Sverige; dels totalt, dels utifrån olika fartygstyper. För att få en så korrekt bild som möjligt av energianvändningen planeras intervjuer med hamnanställda, redare och besättningar.

– Ofta ser man alla fartyg som en homogen massa när man räknar på och pratar om utsläpp, men vi vet att det finns stora skillnader mellan olika fartygstyper. De schabloner som används när man beräknar utsläpp för sjöfarten är dessutom ofta över 10 år gamla, och ett av våra uppdrag är att ta fram nya, mer rättvisande schabloner, säger Hulda Winnes.

Nästa steg i undersökningen är att utifrån fartygens bränsleförbrukning föreslå åtgärder som minskar utsläppen. Till stor del, säger Hulda Winnes, kommer de att fokusera på sätt att förbättra kommunikationen mellan fartyg, hamnar och rederier. Hamnarna i Stockholm, Göteborg och Halland deltar i projektet.

– Hamnarna har en central roll, och att minska tiden till kaj är en viktig åtgärd som kan ge effekter på bränsleförbrukningen även under en överfart. Andra åtgärder som hamnar kan styra mot är landel-anslutning för fartyg vid kaj, övergång till andra bränslen och en ökad andel modernare fartyg, säger Hulda Winnes. Hur mycket det går att sänka farten till sjöss och därmed minska utsläppen beror till stor del på vilken typ av fartyg och vilken trad det handlar om.

Projektet har ett visst fokus på tank och bulk, men även för container- och passagerartrafik i linjefart finns det stora vinster att hämta hem. Ett färjerederi som valt att sänka farten är Stena Line. Genom att dra ner hastigheten på *Stena Danica* från 18 till 15 knop på sträckan Göteborg–Fredrikshamn, sjunker bränsle-



Hulda Winnes.

förbrukningen med cirka två ton per resa. Förutom minskade utsläpp innebär åtgärden också kostnadsbesparingar.

– I dagsläget motsvarar det runt 10 000 svenska kronor per överfart, säger Per Wimby på Stena Teknik.

Längre tid inte alltid problemfritt

Men att dra ner på farten får inte bara positiva konsekvenser. Den mest givna, oönskade effekten är att resan tar längre tid. Innan fartreduktionen tog överfarten i *Danicas* fall tre timmar och en kvart. När man kör tre knop långsammare tar samma resa fyra timmar vilket gör att det bara är på vissa nattresor som det är möjligt att köra i 15 knop. Resten av dygnet får man nöja sig med en mer modest fartsänkning som förlänger resan med 15 minuter. Det handlar om att ge kunderna efterfrågad service och få logistikkedjan att fungera, säger Per Wimby.

– Tittar vi på linjen Göteborg–Kiel har vi lastbilar som åker med oss från Tyskland på morgonen, kör upp till Jönköping under dagen för att sedan åka med oss tillbaka på kvällen. Kör vi för långsamt hinner de inte göra den resan på en dag.

Ett annat hinder för att sänka farten ytterligare är tekniken.

– Motorer är optimerade för en viss fart. Kommer man för långt från den punkten sjunker verkningsgraden, och man får kanske inte den effekt man önskar. På en färja har man också ganska hög förbrukning av el ombord med stort kök, AC-anläggning och så vidare, och ju saktare vi kör desto mer el förbrukas ombord, säger Per Wimby.

Även i Wallenius arbetar man för att minska utsläpp och skära kostnader med hjälp av sänkt fart. På rederiets långväga biltransporter mellan Asien och Europa kan utsläppen minskas rejält genom att köra saktare.

– Ett rimligt antagande är att den som beställer en ny bil hos en bilhandlare i Sverige får vänta ungefär sex veckor på leverans. Skulle man kunna vänta ytterligare två till tre dagar hade vi kunnat minska våra emissioner med cirka 15 procent, säger rederiets miljöchef Per Tunell.

Men ovanstående är ett teoretiskt exempel, påpekar han och tillägger att det i praktiken är en mängd olika överväganden som avgör fartygets fart.

– De flesta konsumenter är nog beredda att vänta ett par dagar extra på sin bil, särskilt om de vet hur mycket det gör för utsläppen. Men för lastägarna innebär det till exempel att deras kapital är bundet i lasten ett par dagar till.

Många rederier arbetar även med skrovform och motor- och propellerdesign för att optimera framdrivning och minska för-

bränningen. Det finns också olika stödsystem som hjälper befälarna på bryggan att hålla rätt hastighet. Annars är just koldioxidutsläpp särskilt svåra att komma åt. Tillgången på biobränsle är alldeles för låg för att kunna ersätta traditionell bunker, och även alternativa bränslen som LNG har negativa effekter.

– LNG släpper visserligen ut runt 25 procent mindre koldioxid per energienhet jämfört med marin diesel. Men samtidigt släpper den ut oförbränd metan, vilket räknas som en ännu kraftfullare klimatgas än koldioxid. Motortillverkarna jobbar stenhårt för att komma runt det här, men de har ännu inte lyckats lösa det, säger Hulda Winnes.

IVL-projektet finansieras av Energimyndigheten. Resultaten ska redovisas i slutet av 2015. **LS**



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



SCANCOOL

SCANDINAVIAN COOLER

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

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



Scandinavian Cooler
is since 2013 a part of
Boas Industriservice AB

Lighthouse fortsätter

Det regionala forskningscentret Lighthouse, inledningsvis finansierat av Redareföreningen, startade sin verksamhet 2006. Nya Lighthouse siktar på att bli ett nationellt kompetenscenter för forskning och utveckling inom den maritima sektorn. *TEXT CLAES HINDENFELT / METRA REPORTAGE*

GÖTEBORG OKTOBER 2014

I nya Lighthouse ingår även att vidga perspektivet om vilka företag och branscher som ingår i det maritima klustret.

– Det nya Lighthouse syfte och mål är att arbeta närmare akademien och samhället, med en mycket bredare ansats mot näringslivet och agera tillsammans med bland andra KTH och verksamheterna i Kalmar, säger Åsa Burman, som tillträdde som verksamhetschef den 1 oktober.

– Vi vill också lyfta fram att det är många fler branscher och företag som verkar i den maritima näringen än vad man kan se utifrån. Det finns många intressanta företag som bedriver egen forskning. Det gör även många lastägare som är viktiga, liksom hamnarna längs kusten och i de stora sjöarna.

Givna och önskvärda aktörer är bland andra Sjöfartsverket, SSPA, Handelshögskolan i Göteborg, SP i Borås, Stiftelsen för miljöstrategisk forskning (Mistra) och Energimyndigheten. Och även om nya Lighthouse har flyttat till egna lokaler, så kommer Chalmers alltid att finnas med i bilden som värd för Lighthouse.

Chalmers ett värdunderuniversitet

– Alla kompetenscentra hör hemma hos ett värdunderuniversitet, och relationen med Chalmers är just ett sådant värdskap. Samtidigt vill vi givetvis att den forskningsmiljö och de baskunskaper som vuxit fram här på Lindholmen ska finnas kvar och fortsätta arbeta med tanke på all kompetens som finns, säger Åsa Burman.

Professor Olle Rutgerström var med och startade Lighthouse 2006 och är också med i utvecklingen och utvärderingen.

– I allt väsentligt har det varit väldigt lyckat. Vi har producerat utbildning samt forskningsprojekt för mellan 400 och 500 miljoner kronor, liksom praktisk verksamhet för rederierna. Även Handelshögsko-



Åsa Burman, verksamhetschef för nya Lighthouse.

lan har bidragit och utvecklats och har nu en mastersutbildning och forskning inom ekonomi och logistik, och en professor inom sjöfartslogistik, säger han.

– Jag tror att nya Lighthouse har kapacitet att bli ett nationellt center och även sträcka sig utanför landets gränser. Det gäller främst Lighthouse Academy (gamla Lighthouse), som utökar sin forskning tillsammans med KTH och Linnéuniversitetet. Man ska samla in pengar till nationell sjöfartsforskning, och det är givetvis lättare att få medel om man har en egen bas-kompetens.

För att attrahera pengar till forskningsprogram, försöker Lighthouse identifiera strategiskt viktiga områden. Exempel på sådana är energieffektivitet, alternativa energibärare (såväl nya bränslen som andra typer av energi), information och administration samt logistik i ett vidare perspektiv.

Och det ska handla om forskning, inte projekt med korta perspektiv. Just därför är det viktigt att identifiera behoven till-

sammans med akademien och näringslivet.

– Vi vill stärka svensk forskning, utveckling och innovation i det maritima klustret. För direkta projektfaser finns andra aktörer, och vi tror att finansieringen kommer från de som delar ut forskningspengar idag. Det är bland annat Sjöfartsverket, Vinnova, Energimyndigheten och Mistra, liksom finansiärer som satsar på hållbarhet och ett starkt näringsliv, säger Åsa Burman.

Andra viktiga delar är att skapa mötesplatser i form av seminarier och evenemang, samt sprida information om vad som sker inom sjöfartsforskningen såväl i Sverige som internationellt.

Söker externa partner

För att driva Lighthouse egen organisation, hyra, löner och andra omkostnader, krävs också pengar. Det tänker man sig få genom partner. Dessa ska betala 500 000 kronor och får då en plats i styrelsen och möjlighet att påverka Lighthouse inriktning och arbete, och ingå i ett sammanhang där alla har ett intresse av att utveckla sjöfartsnäringen i Sverige utifrån sina respektive perspektiv.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus är en av blivande betalande partner.

– Vi har för avsikt att teckna avtal som partner i Lighthouse förutsatt att det blir ett nationellt forskningscenter, vilket vi tror är en förutsättning för att det ska lyckas. Med en plats i styrelsen vill vi försöka påverka forskningen och styra den mot det som vi tycker är viktigt och själva arbetar med, säkerhet till sjöss och en god arbetsmiljö, säger Christer Nordling, kanslichef på stiftelsen.

Avgörande för Lighthouse verksamhet är att mängden forskningsmedel för den maritima sektorn ökar. Då kan man skapa forskningsprogram som det går att söka pengar från för att utveckla näringen.

– Staten anslår pengar till forskning, men det är inte självklart att de hittar program och projekt med rätt höjd och lyckas dela ut dem. För vår del ska det handla om riktig och relevant forskning. Därför är vår ambition att genom samarbetet i kompetenscentrat Lighthouse kunna föreslå relevanta forskningsprogram för finansiärerna, där olika aktörer kan söka medel för sina forskningsprojekt, säger Åsa Burman. **CH**

Sjöfackhistoria på mässta

GÖTEBORG SEPTEMBER 2014

Vi som uppskattar att tillbringa en del av fritiden i hemmets lugna vrå med en god bok som sällskap får ibland en känsla av att inte riktigt "hänga med". Ska man inte åtminstone läsa boken på en digital läs-platta? Samma resonemang ligger till grund för allt tätare framförda farhågor om papperstidningens snara död.

Det här ämnet kräver betydligt djupare resonemang än vad som ryms i en kort artikel. Hur som helst, när man under ett par hektiska dagar besöker det som officiellt benämns Bok- och Biblioteksmässan i Göteborg, blir man lugnad som bokmal. Visserligen läste jag i föl någonstans att antalet besökare gått ner något, men jag försäkrar: Det märks inte när man är där. Och det digra folkvimlet består dessutom av mycket blandade åldrar. Vi kan lugnt dra slutsatsen att boken, denna uråldriga kulturupppfinning, kommer att leva vidare länge till.

Självkritisk genomgång

Temat för årets mässta var visst Brasilien, men det märktes knappast alls, om man inte aktivt sökte upp ämnet. Däremot hade som vanligt sjöfarten en egen monter med åtskilliga nyskrivna böcker. Därtill fanns flera intressanta programpunkter. En sådan var när tre ordföranden för manskapsfacket gick igenom sin 100-åriga historia. I år är det nämligen precis 100 år sedan Sjömansunionen och Eldareunionen bildades, två av de förbund som 1932 slogs ihop till Sjöfolksförbundet.

En av de tre föredragshållarna, Tomas Abrahamsson, var öppen hjärtigt självkritisk. Med facit i hand konstaterade han att efter att Norge införde sitt NIS 1987 hände i stort sett ingenting i Sverige.

– Som svar på NIS borde vi i Sverige ha slutit ett TAP-avtal, sa han. Nu kom det att dröja ända till 1997. Det var 10 förlorade år.

Hans företrädare Anders Lindström sammanfattade sjömanskulturens mest centrala betydelse: Den bidrar till att sjömännen känner stolthet över sitt yrke.

Sjömanshusstiftelsens litteraturpris på 20 000 kronor delades ut till ambassadören och docenten i folkrätt Marie Jacobsson.



Sjömanshusstiftelsens ordförande Christer Themné delar ut litteraturpriset till Marie Jacobsson. Foto Torbjörn Dalnäs.



Från Anders Lindström, Tomas Abrahamsson och Kenny Reinhold gick igenom 100 års sjöfolkshistoria. Foto Benkt Lundgren.



Bo Andersson från Kal gav uppskattad musikillustration. Foto Benkt Lundgren.

Hon har skrivit åtskilligt i ämnet havsrätt, och det senaste bidraget heter "Folkrätten, havet och den enskilda människan". I motiveringen till priset står det att boken är en porlande källa till fördjupad kunskap om sjömannens ställning i havs- och folkrätten.

Samhällsavgörande kablar

I sitt tacktal tog hon upp ett originellt och tämligen okänt ämne: havskablarnas väldiga betydelse. Den första undervattenskablen lades 1850 i Engelska kanalen.

Redan åtta år senare lades den första transatlantiska kabeln. Därefter grundlades rätten till fri kabelläggning, närmare reglerad i 1884 års kabelkonvention.

– Dessa toppmoderna fiberkablar, som det finns miljontals kilometer av, är en förutsättning för all modern sjöfart och annan havsverksamhet, sa hon. Kablarna har en helt samhällsavgörande betydelse. 95 procent av all internettrafik går genom fiberoptiska kablar under vatten – inte via satellit som många tycks tro. **BL**

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

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



TORREVIEJA

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

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

*15 april-30 sep



IDRE

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

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

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



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

Allmän e-postadress: sbf@ledarna.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

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
Allan Svensson – 0768-94 31 12

Human Resources

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

Ekonomi

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

Expeditionen i Stockholm

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

Expeditionen i Göteborg

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

Klubbarnas ruta

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

Sjöbefälsföreningens Färjeklubb

i Trafikverkets Färjerederi inbjuder till årsmöte torsdagen den 20 november kl. 13:00 på Katarina sjöfartsklubb, Glasbruksgatan 2 i Stockholm (Sjöfartshotellet).

På dagordningen bl a:

Val av styrelseledamöter och suppleanter m m

Presentation av stadgarna

Lönerevisionen

STCW

Representanter från SBF:s kansli har bjudits in till mötet.

Välkomna!

Styrelsen

Stora containerlastare får sämre stabilitet

Ombyggnad för ökad lastkapacitet i ett av Mærsk's containerfartyg kan ha försämrat förmågan att gå i svåra väderförhållanden. Det framgår av en rapport från danska haverikommissionen.

517 containrar gick över bord – de flesta tomma – och ytterligare 250 skadades, då *Svendborg Mærsk* på 92 198 gt drabbades av extrema vindar utanför franska kusten i februari i år. Fartyget rullade upp till 41 grader i stormstyrka av grad 11 med våghöjder upp till 13,4 m. Stort larm gick, då man befärade total förlisning.

Haverirapporten konstaterar att vädret var betydligt sämre än i den prognos som gavs före avfärden från Rotterdam. Prognosen gavs av fartygets system SPOS. Det var omöjligt att fastslå om den extrema rullningen berodde på parametrisk resonans eller på enskilda avvikande jättevågor – eller både-och.

Mærsk Line har vidtagit åtgärder efter incidenten, som förstärkt utbildning av befälhavarna i hantering av hårt väder och uppgradering av sina väderprognoser. (TELEGRAPH)

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

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

Sjökaptenensring



Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med Svenskt Guldsmed AB erbjuda sjökaptenensringar 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 sjökaptenensring



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

Australisk sjöfartsstrid

Australiska sjömansfacket MUA uppmanar den nya liberala regeringen att inte luckra upp reglerna för landets inrikes-sjöfart. Det skulle riskera 2 000 sjömansjobb, försämra sjöfartskompetensen och miljön och hota den nationella säkerheten, framhåller MUA. (TELEGRAPH)

Känt spill orsakat av uttröttning

Liberiaflaggade *Rinas* uppmärksammade grundstötning i oktober 2011 berodde på extrem trötthet hos befälhavaren och vaktstyrman. Det konstaterar experter vid australiska transportsäkerhetsmyndigheten ATSB, som undersökt olyckan på uppdrag av Nya Zeelands haverikommission. Grundstötningen skedde utanför Tauranga i Nya Zeeland och orsakade det värsta oljesläppet någonsin i landet. (TELEGRAPH)

Brandskydds-föreningens kurser höstterminen 2014

Grundkurs

V 46 10-14 nov Helsingborg

Fortbildningskurser

V 47 17-19 nov Göteborg

V 49 1-3 dec Göteborg

Advanced Fire Fighting

V 48 24-26 nov Helsingborg

Fortbildning Advanced Fire Fighting

V 50 8-9 dec Helsingborg

För anmälan och ytterligare information kontakta:

Gunilla Friberg
Svenska Brandskyddsföreningen
11587 Stockholm
Telefon 08-58847494
Fax 08-6623507
E-post utbildning@svbf.se
www.brandskyddsforeningen.se

Fransk sjöfart krisdrabbad

Både sjömansfack och redare i Frankrike agerar mot regeringens handlingsförlamning inför den franska handelsflottans krisartade situation. Den nuvarande regeringen tillträdde i juni 2012, men någon sjöfartspolitik har inte presenterats.

Oron gäller bland annat färjerederiet SNCM, som kör med franskflaggade fartyg men har hård konkurrens med låprisbesättningar i rederier som bland annat Corsica Ferries.

– Om inte regeringen handlar snabbt, kan det vara slut med arbetstillfällena för franska sjömän, säger Jean-Philippe Chateil, ledare för fackförbundet FOMM-CGT.

Det råder också skriande brist på praktikplatser för studenterna på den nystartade nationella sjöbefälsskolan.

– Vi besökte ett av containerrederiet CMA CGM:s fartyg, berättar Chateil. Till vår förvåning träffade vi en enda sjöbefälstudent ombord, och han var rumän! Är det för mycket begärt att franska studenter ska prioriteras?

(TELEGRAPH)

Dålig Ecdis-kompetens

En grundstötning i Engelska kanalen förra hösten är ett exempel på stora brister hos elektroniska navigeringsinstrument som Ecdis. Men även utbildningen att hantera dem brister ofta.

Haverikommissionen MAIB fann i sin rapport att passagen var illa förberedd, och kunskapen hos vakthavande befäl så bristfällig att det tog 19 minuter för honom att inse att fartyget, Maltaflaggade *Ovit* på 10 307 dwt, hade grundstött. Enligt rapporten kan nuvarande generation av Ecdis ge sken av att fungera även i defekt tillstånd, och om ansvarigt befäl fått bristfällig utbildning på instrumenten märker han inte detta. Så var uppenbarligen fallet med de turkiska bryggbefälerna i *Ovit*, trots att en inspektion gjorts 10 dagar tidigare.

MAIB påpekar också att befälhavaren stannade i sin hytt, trots att överstyrman kallat på honom efter grundstötningen. "Häpnadsväckande ansvarslöst", anser MAIB.

De anser att IMO bör ta initiativ till årliga inspektioner av Ecdis-utrustningen. (TELEGRAPH)

LÖSNING TILL HÖSTKRYSSSET I SJÖBEFÄLEN NR 6/2014

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnarelottats ut:

Gunnar Ekman
Limhamn

Karl-Göran Ögren
Skelleftehamn

Birger Harrysson
Målilla

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälerna gratulerar!

	T	NY STÅRNÄ	BRASRY MES MOSES PLATS	K	TITTEL	H
	FOR-TOJNING	ANKARE			EXAMEN	RE
	BEVAKAR					ER
	NAGEL					LL
	HOREN					ND
	SUMMA					SA
	JUSAR					VA
	OMT					UR
	REK					FLI
	OSTFA					BRIK
	ISAT					REDE
	ALISER					ADES
	TRÄKAN					NT
	ALS					LAG
	STR					ÄR
	RECENT					SG
	KIRIBATI					FAST
	ARE					SLAG
	RENETT					AKT

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

ALLANDIA

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

A P MÖLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I STENA LINE ÖRESUND

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

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

FÄRJEREDIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SEA WIND

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

**Hjälp oss
att rädda dig.**

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



Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag _____

Namn _____

Avdelning _____

Gatuadress _____

Postnr _____

Ort _____

Land _____

E-post _____

SMBF Service AB Box 12100, 102 23 Stockholm

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

E-post SMBF-Ekonomi@ledarna.se

Bankgiro 5236-0351

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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



SUBMARINE CABLE INSTALLATIONS &
MAINTENANCE

Baltic Offshore är ett Kalmarbaserat företag för installation, underhåll och upptagning av sjökablar. Våra kunder är telecomoperatörer, kraftbolag och sjökabeltillverkare. Vår hemmamarknad är Östersjön.

År 2014 blev vi gasellvinnare i Kalmar Län.



För ett sjökabelprojekt i Östersjön under perioden april till juni 2015 söker Baltic Offshore:

Styrmän • Matros • Kockar • Kabeltekniker

Allt om tjänsterna hittar du på www.balticoffshore.se
Din ansökan vill vi ha senast 2014-12-01.

www.balticoffshore.se | info@balticoffshore.se



Svart pikétröja

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Finns i modellerna "Ladies" och "Unisex". Dammodellen är insvängd i midjan och liten i storlek, och finns i storlekarna S-XL.

"Unisex" är rak i modellen och ordinär i storlek, och finns i storlekarna S-XXL.

Pris: 100:- inkl. frakt.



Svart ryggsäck

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Ryggsäcken har två fack, varav ett med innerfickor.

Pris: 75:- inkl. frakt.

Beställ genom att sätta in 100:- respektive 75:- på Sjöbefälsföreningens bankgiro 332-1478.

Glöm inte att ange leveransadress samt modell och storlek på pikétröjan! Varorna levereras med post.