

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 8 DECEMBER 2014 ÅRGÅNG 3

UPPRÖRANDE DOMSLUT I SYDKOREA

Besättningen ensam syndabockar

SVAVELDIREKTIVET BÖRJAR GÄLLA EFTER NYÅR

Hur kontrollera att det efterlevs?

SEAFARERS' HOTEL IN STOCKHOLM 50 YEARS OLD

Serving seamen from the whole world

VINDKRAFTSPARKER

BRANSCHEN UTVECKLAS SNABBARE ÄN VAD SUPPLY-FARTYGEN HINNER MED



Statsmakterna måste handla snabbt

DECEMBER

Sjöfartens parter har nyligen skrivit ett gemensamt brev till regeringen. Brevet i sin helhet kan läsas på SBF:s hemsida jobbefalsforeningen.se.

I brevet framhålls bland annat att svensk sjöfart i dag uppenbart inte har möjlighet att konkurrera på lika villkor med utländska aktörer. Det har resulterat i att det i dag under den svenska flaggan återstår 28 färjor och 75 lastfartyg. Antalet svenska sjömän i dessa fartyg är cirka 6 000. Det är nästan en halvering av antalet svenska arbetstillfällen i svensk handelsflotta på fem år, plus att även många säsongjobb försvunnit. Denna allvarliga nedgång kräver skyndsamma åtgärder.

Vid kommande årsskifte skärps kraven på svavelhalt i det marina bränslet i bland annat Östersjön och Nordsjön. Det är en faktor som lägger ytterligare kostnader på sjöfarten. Det har redan lett till nedläggning av vissa linjer och ytterligare utflaggning. Det är ett faktum att Sverige inte har satt in några kompensationsåtgärder för att svensk basindustri inklusive svensk sjöfartsnäring ska klara de ökade kostnader som följer av de nya kraven i svaveldirektivet.

Det är också allvarligt att kompetensförsörjningen av svenska sjömän och existensen av de två sjöfartshögskolorna hotas. Sjöfarten vill behålla och skapa nya arbetstillfällen för unga människor i Sverige, inte minst ungdomar med utländsk bakgrund. Sjöfarten har sedan länge varit mångkulturell. De rekryteringskampanjer som bedrivits har bidragit till att andelen kvinnor och andelen ungdomar med invandrabakgrund kontinuerligt har ökat i sjöfartsutbildningarna.

Cirka 1 100 studenter från sjöfartshögskolorna och 500 elever från sjömans-

skolorna får årligen sin fartygsförlagda utbildning på svenskkontrollerade fartyg, såväl svensk- som utlandsflaggade. Därmed bidrar rederierna och ombordpersonalen till att sjöfartsutbildningarna består. Det är viktigt att slå vakt om dessa fartygsförlagda utbildningsplatser och helst se till att de blir fler.

En hel del unga svenska sjömän bidrar positivt till den svenska tjänsteexporten, genom att de jobbar i utlandsflaggade fartyg samtidigt som de bor kvar i Sverige.

DET ÄR ETT FAKTUM ATT SVERIGE INTE HAR SATT IN NÅGRA KOMPENSATIONSÅTGÄRDER FÖR ATT SVENSK BASINDUSTRI INKLUSIVE SVENSK SJÖFARTSNÄRING SKA KLARA DE ÖKADE KOSTNADER SOM FÖLJER AV DE NYA KRAVEN I SVAVELDIREKTIVET.

Inte så få av dem har gått sin utbildning i grannlänernas sjöfartshögskolor, eftersom de svenska har långt fler sökande än de kan ta emot.

Sjömän har i motsats till de flesta andra arbetstagare en frihet att bosätta sig var de vill. Det gör de också, ofta långt från de stora tätorterna. Svensk sjöfart bidrar på detta sätt till att motverka den avfolkning som försiggår från många delar av landet.

En angelägen åtgärd från statsmakterna är marginella förändringar av inkomstskattelagen och socialförsäkringsbalken. Det handlar bland annat om att ändra begreppet "oceanfart" till "fjärrfart" i inkomstskattelagen. Detta skulle klart underlätta tillämpningen av internationaliseringsavtalet. Vidare behövs en förändrad sociallagstiftning med anledning av

implementeringen av sjöarbetskonventionen MLC2006. Båda dessa frågor ligger för beredning i kanslihuset, och varje dags fördröjning av de slutgiltiga initiativ som behövs skapar en osäkerhet som kostar arbetstillfällen. Antalet arbetstillfällen för svenska ungdomar som påverkas i detta sammanhang beräknas till cirka 800.

I somras utvidgades sjöfartsstödet av en enig riksdag. Denna utvidgning var mycket välkommen, men i dag hindras ett antal mindre fartyg i nya affärsområden

att flagga svenskt, trots att de ägs av svenska rederier. Orsaken är att olika lagrum inte står i paritet med varandra. För att eliminera detta hinder behövs bara en smärre förändring i inkomstskattelagen.

En kostnadsnackdel för svensk sjöfart som ganska lätt kan åtgärdas är de höga sjöfartsavgifterna. Det är nästan tre gånger dyrare att registrera ett tankfartyg i Sverige än i Danmark. Svenska rederier drabbas även av administrativa hinder. Transportstyrelsen i Sverige använder sig i motsats till andra länder inte av klassningssällskapen vid klassificering och inspektion av fartyg. Det är viktigt att Transportstyrelsen har ett tydligt uppdrag att värna svensk sjöfart, inte enbart att uppnå de transportpolitiska målen.



4



sjöbefälen Nr 8

- 04 Förste vice ordföranden har ordet
Jörgen Lorén skriver om "Blame Culture" och optimering
- 05 26 sägs upp i Tallink Silja
Stor besvikelse över rederiets bristande vilja
- 06 Stärkt skydd för visseblåsare
Särskild lag till skydd för den som avslöjar missförhållanden
- 08 Sjukvård ute i oceanen
Mobiltelefon och digitalkamera ovärderliga hjälpmedel
- 09 Utnyttjande av kylvatten gav San-pris
GIH-lärare varnade för fysisk inaktivitet
- 10 Ökade krav på supplyfartyg till vindkraft
EU-projekt stöttar bransch som inte riktigt hänger med
- 12 Nya redare kallades för galna
14 år senare har Wisby Tankers 15 fartyg och 400 anställda
- 14 Baksidan av dansk sjöfartspolitik
Antalet danska ombordanställda sjunker oavbrutet
- 15 SHK fristående från tillsynsmyndigheten
Har sedan tre år ensamrätt på haveriutredningar
- 16 Ny metod att analysera energisystem
Lanseras av DNV-GL:s dotterbolag och kallas "exergi"
- 20 Skärpta svavelregler efter årsskiftet
Många bekymrade över hur efterlevnaden ska kontrolleras
- 22 Sjöfartshotellet i Stockholm 50 år ungt
Medverkar i sjömannservice åt sjömän från hela världen
- 24 Dubbel användning av vindkraft ombord
Producerar el och kan även nyttjas för fartygets drift
- 25 Ovanlig författardebut
För första gången på länge en roman av en aktiv sjöman
- 26 Alla svenskar led inte av kriget
För många rederier var första världskriget en lysande affär

22



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 3 Utgivningsdag 9 december 2014

Ansvarig utgivare Christer Themné
Redaktör Benkt Lundgren, 08-598 99 121, 0705-31 72 96
Layout Trydells Tryckeri AB
Adress Box 12100, 102 23 Stockholm
Besöksadress Västmannagatan 4
Telefon 08-598 99 085 vx
Telefax 08-651 08 48
E-post sjobefalen@ledarna.se
Bankgiro 332-1478
ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2014

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

Framsidesbild Det är hög klättring för den som ska upp i ett vindkraftstorn. Foto Lars Andersson.

TS-kontrollerad upplaga 8 600 ex

MEMLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

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

DAGENS NYHETER. 26

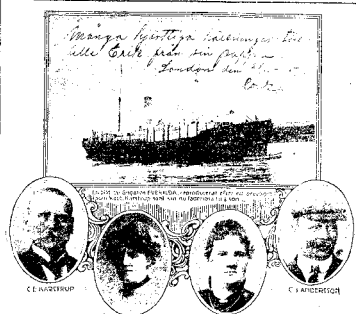
Nr 16003 Stockholmsupplagan

Ondagen 9:e December

Minolyckorna undersökas.
 Tyska minor, tror redaren.
 Ännu två båtar borta?

rikesdepartementet anställer utredning. Tyska ministern beklagar. Lina gick till botten då den försökte rädda Everildas besättning.

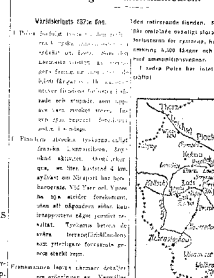
Angaren Everilda och dess kapten samt tre av offren på Norra Sverige



Osospen om tyskarna med- färd
 färd. Menas Sveriges undergång. Everildas och Lunas undergång nästan samtidigt.
 Lina skyllde Everildas förlorade besättning till hjälp.

Tyskarna förfölja.
 5,500 fångar i Lod. Tysk aktion i Flanc

Serberna rapportera en betydande fra- Ryssarna tillbakaslagna i Unga
 Hur Ryssland ämnar ersätta de inrägna brännvinsmedlen.



Syndabocker och optimering

Om jag skulle sammanfatta året 2014, så kommer det förmodligen inte finnas särskilt mycket plats över till annat i vår tidskrift. Så det blir några korta kommentarer kring olika händelser som berört mig själv under året.

”Blame Culture”

Givetvis måste jag börja med att kommentera ”Blame Culture” och den efterföljande rättegången samt debatten kring den tragiska olyckan med passagerarfärjan *Sewol*. Befälhavaren för fartyget Lee Joon-Seok är nu dömd till 36 års fängelse. Teknisk chefen dömdes till 30 års fängelse och delar av den övriga besättningen till 15–20 år bakom galler. Straffen visar mer på hur Sydkorea fungerar som stat, för inte kommer sjösäkerheten att bli bättre, när man inte gör något åt den verkliga problematiken. Den är det system som tillåter rederier och dess ledning att få lov att bygga om fartyg som har en ringa stabilitet och där man pressar besättningar och dess befälhavare att inte iaktta och följa regelverk samt gott sjömanskap.

Även om besättningen har ett ansvar gällande evakuering av sagda fartyg, så kan konstateras att koreanska myndigheter och andra med insyn aldrig borde tillåtit ombyggnation på det sätt som rederiet utfört, krävt mycket mer när det gäller besättningens utbildning och ytterligare för att *Sewol* överhuvudtaget skulle fått tillåtelse att lämna kaj.

Nu har besättningen dömts och fått sina straff. Vad har myndigheter och Korea som sjöfartsnation tagit för straff? Inget, då man skyller allt på besättningen. Att rederier slinker undan rättsväsendet är inte ovanligt när det gäller haverier. För att ta ett annat exempel: Vad har Costa-rederiet tagit för ansvar, då man låtit en befälhavare härja fritt med ett stort kryssningsfartyg? Driftorganisationen kan absolut inte ha varit omedvetna om att befälhavaren på det olycksdrabbade fartyget har ledar-

egenskaper som absolut icke är önskvärda, om man ska leda arbetet ombord på ett fartyg.

Tyvärr är det enkelt för rederier, klassningssällskap och myndigheter att alltid ge skulden för ett misslyckande på fartygens besättning, vad det än månne vara för avvikelser eller olycka. Så talet om att vi inte ska leva med en kultur av skuldbeläggning inom den internationella sjöfarten är bara läpparnas bekännelse. Givetvis finns det rederier och flaggstater som lever upp till frasen att det inte ska finnas, men jag får tyvärr allt för ofta information att så inte är fallet i mitt arbete som facklig företrädare, nationellt och internationellt. Således lär sjöfolket även i framtiden fundera på om det är värt att fortsätta sin sjömansbana med vetskapen om risken att bli orättvist dömd för något man ej kunnat påverka.

Det kostar att spara

I förra numret av tidskriften *Sjöbefäl*en, läste jag artikeln angående eldsjälar som drar mindre bränsle. Givetvis är jag positiv till forskning och utveckling som gör att vi kan förbättra verksamheten. När det gäller viktiga frågor som att vi kan minska på förbrukning av bränsle, så är det än viktigare att sagda forskning kommer till.

Under mina år till sjöss kom jag tidigt i kontakt med optimeringsfrågor. Första gången var när jag arbetade på ett fartyg som ägdes av Salénrederiet, och efter det har jag vid flera tillfällen arbetat aktivt med optimering gällande fartygs bränsleförbrukning. En fundering jag alltid haft kring denna fråga är att man alltid talar om hur mycket man sparar, men tyvärr talas det aldrig om hur mycket det kostar att spara, för det gör det. När det gäller besättningarna som kommenterades i artikeln, skrivs om hur man får med sig dem som förbrukar mer energi och att forskningen ska benämnas ”Hur göra energieffektivitet till en prioritet bland fartygsbesättningar?”

Safety First

Jag är väl medveten om att vi ganska ofta har olika åsikter hur man når fram till en lägre konsumtion av bränsle. En del tror att mer teknik och övervakning tillsammans med några som optimerar max är

rätt väg att gå. Jag är det inte, då mitt fokus alltid är Safety First. När fokus på fartygets framförande är att optimera och skruva på maskinerna, så att man kör på marginalen för att spara mesta möjliga, då blir jag rädd. Lika rädd blir jag, när bryggan blir belamrad med plattskärmar med kurvor och diagram. Fokus blir tyvärr ibland för navigatören mer på sagda skärmar än att övervaka fartygets framförande och navigering. Vad som saknas enligt mig är hur vi optimerar fartygets bränsleförbrukning och samtidigt fokuserar på säkerhet, både när det gäller maskiner och framförande. Ett bra maskinbefäl som sparar mycket kan vara den som inte har några haverier, och då kanske man inte är den som förbrukar minst på just en singelresa. Nu är det ju på det viset att man inte ska lägga sig i forskningen som har fått ett dedikerat uppdrag, så jag hoppas på en intressant slutsats. Och sist men inte minst, man ”kör inte båt”.

Tack till medlemmarna

I Stena Line, där jag arbetar, har vi under innevarande år varit med om och är med om stora förändringar. Från SBF:s sida har fokus varit det stora besparingsprogram som pågår, att finna möjlighet för anställningsbarhet till de som blivit överflödiga. Detta har vi lyckats med, dock inte fullt ut, men många har kunnat få fortsatt arbete inom koncernen. Som klubbordförande och 1e vice ordförande vill jag tacka alla medlemmar för sitt tålamod och stöd till klubben och föreningen i detta arbete. Jag är djupt besviken för de som blivit tvingade att lämna företaget. Allt har inte varit smärtfritt, och det återstår mycket arbete innan allt är på plats och fungerar i den nya organisationen. Mycket av förändringarna kommer att utvärderas, där vi från klubben kommer att vara delaktiga. Utvärderingen ska leda till att i framtiden finna en organisation, som fungerar bra arbetsmiljömässigt och även där fokus på säkerhet och affärer ska kunna harmonisera för bästa resultat både för anställda och företag.

Med önskan om trevlig julhelg och ett Gott Nytt År samt givetvis förliga vindar till er alla.

JÖRGEN
1E VICE ORDFÖRANDE

MÄNSKLIGA RÄTTIG-
HETER GÄLLER ALLA,
ALLTID



SBF:s årliga kurs

Enligt traditionen höll Sjöbefälsföreningen sin fackliga grundkurs i november. Ett 20-tal medlemmar deltog, i regel för första gången. Föreningen och dess ställning i den fackliga världen genomgicks, liksom försäkringsfrågor samt arbetsrätten och dess olika lagar. Även andra lagar togs upp som vilotidslagen och sjömanslagen.

De olika kollektivavtalen och arbetsmiljön är andra centrala inslag i kursen. Ett särskilt uppskattat inslag brukar vara rollspelet, där kursdeltagarna får agera partsföreträdare i förhandlingar om ett fiktivt – men realistiskt – medlemsärende. I år gällde rollspelet en uppsägning av personliga skäl.

Gäst på kursen var Mikael H Andersson från Transportstyrelsen, som berättade om de ökade möjligheter som bland annat hamnstatskontrollen har efter att sjöarbetskonventionen MLC 2006 trätt i kraft. Han berättade om ett fall, där han gått ombord i ett fartyg som ägdes av ett bulgariskt rederi. Fartyget förde Liberiaflagg, men ändå hade bulgarisk skatt dragits från besättningens löner. Andersson hade kontaktat flaggstaten Liberias inspektör, vilket förhoppningsvis ledde till att besättningen fick tillbaka det felaktigt dragna beloppet för ett par år tillbaka. **B L**

Stor besvikelse i Tallink Silja

Minst 26 befäl i Tallink Silja kommer att sägas upp på grund av arbetsbrist, 11 nautiker och 15 tekniker. Så såg situationen ut i månadsskiftet november/december efter åtskilliga förhandlingskontakter mellan rederiet och Sjöbefälsföreningen.

Bakgrunden till arbetsbristen är att *M/S Sea Wind* efter nyår övergår till estnisk flagg i turisttrafik mellan Finland och Estland, varefter inga ombordanställda svenskar kommer att finnas kvar där.

SBF har förhandlat både centralt och lokalt med arbetsgivaren för att minska övertaligheten. Föreningen har lagt fram åtta punkter men bara fått visst gehör för två av dem. Det har bidragit till att antalet övertaliga i alla fall gått ner från ursprungligen 33. Bland annat förslag som ett kostnadsneutralt delvis införande av 1-2-system, tillsättande av driftspool med tanke på kommande krav på kurser och pensionsmöjligheter enligt ITP-Sjö avvisades av arbetsgivaren.

– Vi är mycket besvikna över rederiets bristande vilja och ambition att rädda fler jobb, säger ombudsman Lennart Runnegård Jonsson. Vi har lagt fram åtta punkter, de har inte lagt fram en enda. Men vi kan tyvärr inte med nuvarande arbetsrättsliga regler tvinga dem att minska övertaligheten ytterligare.

Rederiets huvudargument för omflaggningen och uppsägningarna är svaveldirektivet, som träder i kraft i Östersjön från kommande årsskifte.

– Jag har väldigt svårt att förstå att de svenska ombordanställda ska bekosta svaveldirektivet genom att bli av med sina jobb och ersättas av låglönebesättningar, säger Lennart Runnegård Jonsson.



Otto Eliasson, befälhavare *Atlantic Concert*:

– En kanonbra kurs, mycket matnyttigt och intressant. En del är repetition, men det behöver fräschas upp och fördjupas.

Alexandra Blakeus Baxmann, 2e fartygsingenjör Eurovik Shipping:

– Bra och nyttigt, många saker man inte tänkt på innan. Viktigast är att få reda på sina rättigheter och skyldigheter.



Jan-Erik Pettersson, barchef *Birka Stockholm*:

– Jättebra och intressant kurs. Allt känns viktigt på olika sätt.



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



Visselblåsare får lagskydd

De som slår larm om missförhållanden på sin arbetsplats, visselblåsare, har inget specifikt lagskydd utan kan bara hänvisa till grundlagen om yttrandefrihet. Stig Gustafsson beskrev problemet i SB nr 2/2014. Nu föreslås en särskild lag till skydd för visselblåsare.

TEXT STIG GUSTAFSSON

Var går gränsen när det gäller rätten för en arbetstagare att slå larm om missförhållanden i det företag där han är anställd? Det finns ingen särskild skyddslagstiftning för arbetstagare i en sådan situation, utan Arbetsdomstolen har avgjort frågan från fall till fall vilket medfört att rättsläget är svåröverskådligt.

Nu har en statlig utredning föreslagit införandet av en lag om stärkt skydd för arbetstagare som slår larm om missförhållanden på arbetsplatsen, s k visselblåsare. Lagförslaget innebär att facket i större utsträckning än hittills kan driva medlemmarnas ärenden. I utredningen framhålls att visselblåsning är ett viktigt samhällsintresse. Genom arbetstagens larm kan allvarliga missförhållanden komma fram och åtgärdas, det kan röra allt från allvarliga brister i arbetsskyddet på arbetsplatsen till korruption och miljöförstöring. Arbetstagare som får kännedom om missförhållanden avstår ofta från att slå larm på grund av rädsla att drabbas av repressalier. Tystnaden på arbetsplatserna är så allvarlig att "demokratien kan avskaffas köksvägen", som en statsvetarprofessor nyligen uttryckte det.

Internt larm huvudregeln

Den föreslagna lagen är en arbetsrättslig skyddslagstiftning. Det skydd lagen ger är en rätt till skadestånd om arbetstagaren

drabbas av repressalier på grund av att han/hon slår larm. Lagen innebär inte några begränsningar i arbetstagarens befintliga möjligheter att vända sig till exempelvis sitt fack eller en myndighet utan ger ett stärkt skydd vid visselblåsning. I lagen görs en skillnad mellan externa larm och interna larm.

För att få ett stärkt skydd vid externa larm ska vissa förutsättningar vara uppfyllda:

- Det ska vara fråga om ett larm om allvarliga missförhållanden i arbetsgivarens verksamhet.
- Arbetstagaren ska som huvudregel först ha slagit larm internt.
- Arbetstagaren ska ha fog för uppfattningen att uppgifterna är riktiga.

Exempel på allvarliga missförhållanden kan vara underlåtenhet att följa gällande föreskrifter, korruption, risker för liv, säkerhet och hälsa, skador och risk för skador på miljön, felaktigt användande av allmänna medel, brott mot interna regler och principer samt oetiska förhållanden.

Frågan om fog föreligger bedöms med utgångspunkt i det underlag arbetstagaren har när larmet genomförs. Ogrundade eller bara löst grundade misstankar räcker inte. Men det ställs inga särskilda krav på att arbetstagaren gör undersökningar

och kontroller för att säkerställa att uppgifterna är riktiga.

För stärkt skydd vid interna larm och larm till en facklig organisation, räcker det med att det ska vara fråga om allvarliga missförhållanden i arbetsgivarens verksamhet. Arbetstagaren behöver alltså inte ha haft fog för uppfattningen att uppgifterna varit riktiga.

Med interna larm avses för det första att arbetstagaren vänder sig till en chef eller annan representant för arbetsgivaren, för det andra att arbetstagaren använder sig av arbetsgivarens interna rutiner för rapportering.

Med larm till en arbetstagarorganisation avses att arbetstagaren vänder sig till sin fackliga organisation, antingen lokalt eller centralt till förbundet. En förutsättning är att det finns kollektivavtal mellan arbetsgivaren och facket. Larm kan göras till någon som har möjlighet att agera på uppgifterna som till exempel en facklig företrädare eller skyddsombud.

Omvänd bevisbörda

Lagen skyddar mot repressalier från arbetsgivaren. Repressalier omfattar uppsägningar och avskedanden men också mindre ingripande åtgärder som utfrysning på arbetsplatsen och trakasserier. Arbetsgivare som bryter mot repressalieförbudet ska betala skadestånd till arbetstagaren. Arbetstagaren har en bevislättning som innebär att det är tillräckligt att han kan göra det troligt att han blivit utsatt för repressalier som strider mot lagen, s k omvänd bevisbörda. Arbetsgivaren måste sedan bevisa att han inte vidtagit sådana repressalier. Även Europakonventionen och ILO-konventioner slår fast att visselblåsare ska skyddas mot exempelvis uppsägning.

Tystnadsplikt gäller för den som mottagit ett internt larm, vilket innebär att mottagaren inte får röja identiteten på den arbetstagare som slagit larm. Offentliganställda har redan ett skydd i grundlagen mot efterforskning, ett skydd som inte föreslås utvidgas till privatanställda. Det kan betecknas som en svaghet i lagförslaget.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2015. **S G**

Felaktig publicering

I förra numret av SB publicerades ett s k faksimil av en artikel ur Södermanlands Nyheter. Inget tillstånd hade inhämtats från tidningen, varför publiceringen stred mot upphovsrättslagen. SB beklagar den olagliga publiceringen.

50-year-old bunk at Slussen

1964 was the year of the dragon. The East Asian dragon is worthy – charismatic and magnanimous – full of vitality and strength. In other words, it was not a bad starting year for the Seafarers' Hotel in Stockholm.

I meet 50 years later a couple on Katarinavägen near the Seafarers' Hotel. Electrical engineer Iwan Kronhöffer and his Japanese wife Tomoko-san stay in the hotel, which is their "home away from home" during their annual visit to Sweden.

Iwan is just retired from the shipping company Wallenius, to which he has been faithful since 1985. He started his career in 1960 and has served as an electrician in shipping companies as Hillerström, Perl Shipping, Transatlantic and Swedish Lloyd.

Now Iwan wants to crown his career as a seaman for more than 50 years with a service on a passenger ship. Therefore he is obliged to stay in the hotel on weekdays to the lowest price, 100 crowns. This discount is for seamen who are job-seekers. 3 248 seamen used the possibility to stay in the Seafarers' Hotel with a discount during 2013.

The hotel is owned by Stockholm Maritime Hotel Foundation. Scandic leases and takes care of the hotel since 1991.

One shipping company left of 15

At the beginning in 1964 there were about 15 shipping companies in Stockholm. 50 years later only Wallenius is left. The Swedish Seamen's corps has halved. But still many seamen routinely stay in the Seafarers' Hotel, when they are passing the capital.

Between early spring and late autumn international cruising ships flock to "Venice of the North" (pet name of Stockholm, popular especially among Stockholmers). Often several ships are calling the same day. Katarina Seamen's Club has an invaluable importance for the multinational crews of the ships. The hotel cooperates furthermore with the Seamen's Church in Frihamnen and the Seafarer's Club Kaknäs in the northern parts of Djurgården.

During the Second World War a turn-taking system was introduced among job-

seeking seamen; an order of priority to vacant positions on board. The system assumed that the seamen were in place. It was not unusual that they were forced to sleep under tarpaulins in the warehouses of the harbor.

Things began to happen in 1947. With the help of the newly formed Merchant Fleet Welfare Board contributions were passed to the erection of half a dozen modern shipping hotels, and also to reparations of some existing hotels. Shipping hotels in about ten Swedish ports were owned by municipally anchored foundations.

Alternative to the beerhouses

From time to time there were high spirits in the hotel with newly signed off frisky young calves on pasture. The seamen were usually located on the second floor, which had the playful name "The Temper". But the foundation of the hotel wanted to offer alternatives to the many beerhouses in Södermalm, in the beginning in cooperation with Eken, the sports stadium of the Welfare Board in the northern parts of Djurgården; the present Seafaring Club Kaknäs.

In 1991 a longed-for and frequently used gym was established down in the "cellar".

In the sauna of the gym I speak with the Finnish sailor Gösta, who temporarily stays in the hotel. He has done so about 60 times since 1974. He emphasizes the social importance for him of the Seafarers' Hotel over the years.

The gym is open both for seamen and other guests of the hotel, as for seamen on anchored ships, sailor students, seamen at home and retired seamen living in the neighborhood.

I use to train in the gym together with sea captain Rolf, who from time to time exhibits his sketches and aquarelles in the Katarina Club. We both belong to the

category regular guests. So does Sven, sea-cook from Gotland, who after the gym is delighted to tell about his long life as a sailor in the heart of the club; a well preserved part of the décor of the dining room from Waxholmsbolaget's S/S Express I. The skipper Tomas is one of the regular guests who still are on active duty, working on the North Sea in Norwegian service, and Robert who is chief mate on the Wallenius ship *Oberon*.

Many other active sailors visit the Katarina Club when they are at home for vacation, from time to time with a stroller to show the new descendent.

Both oasis and a cultural centre

Torbjörn Carlsson and Kicki Falke and some volunteers are a guarantee for the well-being of the guests. Well-travelled steward Torbjörn was employed in 2002 and has been manager since 2009. Kicki is the whirlwind and cheerful soul of the Club, and she takes the helm at the beginning of the new year, when Torbjörn retires.

Scandic Sea Farers' Hotel has approximately 30 persons employed. A true veteran is the Finnish-born conference hostess Marie, who began at the hotel in 1979. Four years later Tobi was employed and responsible for the technical maintenance of the property until 2010. Marie and Tobi became a couple and today they still are.

50 years is really no age for a hotel. But every member of the Seamen's corps will probably stand behind a resounding CONGRATULATIONS to The Seafarers' Hotel.

PS. Read more on katarinasjofartsklubb.com/en

This is a short version of the article on the pages 22–23.

Sjukvård på distans

Patienten har sedan 30 minuter kraftiga centrala bröstsmärtor kopplade till ångest. Blodtrycket är stabilt. Patienten är pratbar men smärtpåverkad och orolig. Pratar med pat, som är frisk sedan tidigare, nekar övrig medicinering. Säger att han senaste veckan haft känningar i bröstet av och till. Ingen förändring i samband med ansträngning, snarast något bättre i stående än i liggande. Ingen andningskorrelation eller utstrålning. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDRÉN

GÖTEBORG NOVEMBER 2014

Den inledande texten beskriver en ganska allvarlig händelse, som kan föranleda ambulanstransport till ett välutrustat sjukhus med kompetent personal. Men här inträffade det ombord ute till havs, så de sakkunniga fick nöja sig med att jobba via satellittelefon. I Sverige går detta via Radio Medical vid Sahlgrenska universitetssjukhuset i Göteborg.

SB har träffat sjuksköterskan Karin Westlund, som sedan 1996 är samordningsansvarig på Radio Medical. Det är en verksamhet som i högsta grad har underlättats av modern digital teknik. Det är ingen överdrift att påstå att den tekniken i detta fall räddar liv.

Från början kontakt via morse

Radio Medical har ändå mycket gamla anor, om än inte lika gamla som Sahlgrenska. Redan 1922 startade verksamheten, som på den tiden fick hålla kontakten med fartygen via morsesignaler. Föregångaren till dagens satellittelefoni var Maritex, det första världsomspännande systemet för satellitkommunikation, utvecklat på Chalmers. Därigenom kunde skriftlig kontakt i klartext etableras mellan Radio Medical och fartygen via telex.

Sedan dess har mobiltelefonin utvecklats snabbt. I dag sker 90 procent av kontakterna över telefon och 10 procent via mejl, en hel del med hjälp av både och.

När ett sjukdoms- eller olycksfall inträffar ombord tar den som är sjukvårdsansvarig, oftast andre styrman, kontakt med Sjö- och flygräddningscentralen JRCC. De i sin tur har dygnet runt kontakt med en

jourläkare som är knuten till Radio Medical.

Det vill säga, enligt Sjöfartsverkets författningssamling ska ”samråd med en läkare ske i varje sjukvårds- eller olycksfallsärende, om det inte är uppenbart onödigt”.

– Det är den sjukvårdsansvarige som avgör om hen vill kontakta JRCC, påpekar Karin. Men om hen gör det, så övertar Radio Medicals läkare det medicinska ansvaret.

Karin arbetar en dag i veckan med Radio Medical. Hon sitter i ett litet rum i Sahlgrenskas traditionstygda lokaler. Där tar hon hand om alla externa kontakter med bland annat Sjöfartsverket och sjö-

farthögskolorna, dokumentation och statistik. Det samlade medicinska ansvaret för verksamheten har docent Stig Attvall.

Radio Medical ingår i International Maritime Health Association (IMHA), som bildades 1997.

– Det är en samlande länk för utbyte av erfarenheter, berättar Karin. IMHA gör många studier och har medverkat i den senaste upplagan av WHO:s International Medical Guide for Ships. Vi tar även upp arbetsmiljön ombord.

– IMHA verkar för att sjukvårdsansvariga ombord ska gå repetitionskurs åtminstone vart tredje år. I dag gäller vart femte år, och det är alldeles för sällan.

Ett ärende varje dag – drygt

Antalet ärenden där ett fartyg kontakter Radio Medical är i snitt 500 om året, alltså drygt ett om dagen. I år har det to m september varit 350. Det är svårt att avgöra om de senaste årens minskning är slumpmässig eller beror på minskade besättningar. Det kan ju också bero på utflaggingen, eftersom den i stor utsträckning skett till grannländerna som har egna motsvarigheter till Radio Medical.

Antalet dödsfall är ett eller två per år,



Sjuksköterskan Karin Westlund har hand om externa kontakter, dokumentation och statistik åt Radio Medical.

med ungefär jämn fördelning mellan sjukdom och olycksfall.

– Cirka 35 procent av ärendena är infektionsrelaterade, säger Karin. Det finns antibiotika ombord, och man kan säga att den ordineras oftare än vad man gör i land. Till och med en så allvarlig sak som blindtarmsinflammation kan hållas i schack med hjälp av antibiotika. Men i så fall finns det risk att den återkommer. Vanliga influensor kan utvecklas till lunginflammation, och i så fall måste man sätta in antibiotika.

Fotografering underlättar betydligt

Ganska många hälsoproblem ombord är också tandrelaterade. I takt med att svenskägda fartyg i större utsträckning får internationella besättningar upptäcker Karin och andra ansvariga att tandstatuse i andra länder är sämre än i Sverige.

En nyhet med modern teknik, som i hög grad underlättar Radio Medicals verksamhet, är digitalfotograferingen. Det är mycket lättare att ställa en diagnos utifrån en bild än en muntlig beskrivning. Bilden kan förstöras hos mottagaren, och Karin visar en pärm med exempel på mycket tydliga och skarpa bilder. En sjöman hade fullt med röda prickar på ryggen, som kunde fastställas var en allergireaktion – inte vattenkoppor, som de trodde ombord.

– Men den teorin var inte konstig, säger Karin. Vattenkoppor betraktar vi som en barnsjukdom, men det är det inte i Afrika eller Asien, så det förekommer ombord i internationell sjöfart.

En annan bild visar en allvarlig skada i ett finger – fingret hade nästan kapats. Men där hade den sjukvårdsansvarige ombord lyckats sy ihop såret. Karin

berömmar sömnaden.

– Den är bra gjord av en som bara fått snabbutbildning i sårömnad och inte har mycket rutin, säger hon. Men de är oftast duktiga och handlingskraftiga.

– Investeringen i digitalfotografering kostade ursprungligen cirka 8 000 kronor. I många fall dröjde det rätt länge innan fartygen tog den kostnaden, men man kom på att man även kunde dokumentera lastskador!

Hjärtstartare ovanlig i lastfartyg

En helt annan investering som kostar lika mycket är hjärtstartare, som kan hjälpa en människa som drabbas av hjärtstopp. Sådana finns på de allra flesta passagerarfartyg men oftast inte på rena lastfartyg. Då ska man veta, att Vägverket (numera en del av Trafikverket) brukar värdera ett människoliv i 40 miljoner kronor! **BL**

VARMARE BILDÄCK OMBORD GAV SAN-PRIS

Två ombordanställda i *Galaxy* fick dela på årets pris från Sjöfartens arbetsmiljönämnd (San). Genom utnyttjande av kylvattensystemets värmeöverskott har de förvandlat bildäcket till en mycket varmare och behagligare arbetsmiljö.

TEXT BENKT LUNDGREN

GÖTEBORG NOVEMBER 2014

Sans ordförande Lars Andersson påpekade på San-konferensen att San-priset denna gång är ett exempel på att förutom fantasi och innovationsriktighet även tekniskt kunnande är en viktig faktor för att komma på förbättringar av arbetsmiljön. Rederiet kunde också spara huvuddelen av de dryga två miljoner kronor som en extern lösning skulle ha kostat.

Pristagarna, som tyvärr inte kunde närvara på konferensen, heter Daniel Turkowitch och Per Engström.

Havens frihet måste begränsas

Inledningstalare var f d seniorrådgivaren i SBF och f d Ifsma-presidenten m m Christer Lindvall under rubriken "Värdeskapande arbetsmiljö".

– Arbetsmiljö och säkerhet är konkurrensmedel och därmed också sjöfartspolitik, påpekade han. Samtidigt gör den

internationella konkurrensen det allt svårare att behålla nationella särregler. Å andra sidan ska man inte konkurrera med bristande säkerhet och dåliga arbetsvillkor. "Havens frihet" måste begränsas. De oseriösa rederierna ska bort, och internationella regler som ISM-koden och sjöarbetskonventionen MLC kan bidra till det.

Han nämnde en internationell reglering som ännu inte gjorts, vilket omtalats tidigare i SB. Arbetsmiljön i maskinutrymmena ska regleras i Solas på samma sätt som skett med bryggmiljön.

John Borgman, teknisk chef i *Aurora* och med erfarenhet från tanksjöfart, talade om sjömanslivets ledarskap. Bland hans råd som kan nämnas är att skippa prestigen, lyssna på alla och vara beredd på att släppa det man har för händer, när en medarbetare behöver hjälp.

Mats Börjesson från Gymnastik- och Idrottshögskolan tog fasta på konferen-

sens rubrik "Så skapar vi ett hållbart sjömansliv!"

– Hållbarheten gäller både planeten och människorna på planeten, påpekade han.

Han sa att fysisk inaktivitet är lika farligt som att röka. Han trodde till och med att svenska skolelevers dåliga resultat i Pisa-mätningarna kunde hänga samman med barns och ungdomars ökade stillasittande.

En av åhörarna, tekniske chefen Bo Lindgren i Stena Line berättade att maskinbesättningen där fått möjlighet att träna på arbetstid 90 minuter per vecka. Det sågs som ett gott föredöme av Börjesson, som framhöll chefernas nyckelroll i att få med sig medarbetarna.

Sömnforskaren Torbjörn Åkerstedt påpekade bland annat att sömnbrist inte bara är en stor säkerhetsrisk – det vet alla sjömän. Men för den enskilde ökar det också på sikt hälsorisker som diabetes och hjärt- och kärlsjukdomar.

Bland många tänkvärda åsikter i övrigt under konferensen kan nämnas:

- En av de viktigaste orsakerna till sämre psykosocial arbetsmiljö är slimmade besättningar i kombination med ökade krav från arbetsgivarna.
- Goda fritidsutrymmen och goda ergonomiska förhållanden i arbetsutrymmena ombord bör absolut finnas med på ritningsstadiet och byggas in från början. Att lägga in det senare genom ombyggnad blir betydligt dyrare. **BL**

Olika regler för supply-båtar till vindkraft

Det byggs allt fler vindkraftparker, allt längre ut till havs. Resor på 25-30 nautiska mil (nm) är inte ovanligt för att komma ut till dem, och branschen expanderar mycket snabbt, vilket ställer ökade krav på fartyg, besättningar och säkerhet. TEXT CLAES HINDENFELT/METRA REPORTAGE

GÖTEBORG NOVEMBER 2014

För att medverka till att bygga fartyg lämpliga för transport av tekniker och servicepersonal, samt angräning av vindkraftverken, har EU startat forskningsprojektet, Ebdig, (European Boat Design Innovation Group). Sex europeiska universitet och två företag inom utveckling och fartygsdesign medverkar i projektet, som har en

budget på 400 000 euro och pågår fram till oktober 2015.

Från Sverige deltar Chalmers med Henrik Pahlm som projektledare tillsammans med Christopher Anderberg, sjökaptan och koordinator på Chalmers Lindholmen. Deras uppgift är bland annat att genom observationer och intervjuer göra en uppgiftsanalys som ska presenteras på seminarium i Köpenhamn och

London efter årsskiftet.

– Vi har tittat på hur uppgifterna genomförs ombord och intervjuat befälhavaren på en engelskflaggad katamaran byggd för persontransporter enligt engelska regler, tittat på samspelet mellan människa och teknik och specificerat de olika stegen som krävs för att genomföra uppgiften, säger Christopher Anderberg.

Observationerna gjordes på väg till och från vindkraftparksen DanTysk, en park med 80 turbiner cirka 50 nm utanför Esbjerg, som är klar men ännu inte i drift. Resan dit tog cirka 2,5 timmar.

– Genom att plocka isär skeendena ombord i små delar kan vi se komplexiteten och enklare validera och upptäcka behov. Vi ser också hur bra procedurerna är, om designen stöder besättningens



Northern Offshore Services Attender vid ett vindkraftstorn. Foto Lars Andersson.

uppgifter samt behov av träning.

Ebdig ska även titta på "moderskeppen", ofta chartrade passagerarfärjor stationerade nära vindkraftparker under bygget av dem och vid driftsättning. Med långt gångna planer på vindkraftparker allt längre ut till havs, som den planerade parken i Round 3 vid Dogger Bank, finns ett stort behov av bra boende både för de som arbetar med konstruktion, drift och underhåll och för besättningarna på båtarna, som transporterar personal till de olika vindsnurrorna.

Den största snart i Sverige

Idag finns åtta av världens 25 största vindkraftparker i England, fem i Danmark och inom några år kan Sverige komma att ha det största av dem alla i Hanöbukten. Samtidigt pågår byggnation av tio mycket stora vindkraftparker, åtta i Tyskland och två i England.

Antalet anställda inom vindkraftindustrin är svårt att överblicka, men tillväxtpotentialen är enorm enligt European Wind Energy Associations (Ewea). De räknar med en tillväxt på drygt 850 000 utbildade inom konstruktion, drift och underhåll fram till 2030, eller en nyrekrytering på närmare 5 000 personer i månaden från nu.

Det innebär ett ökat tryck på alla transporter till och från vindparkerna, ökade krav på fartygens konstruktion och lämplighet samt utbildnings- och kompetenskrav på besättningarna. Även på "moderskeppen" ställs ökade krav på tillgänglighet och säkerhet samt vid angöring av dem, och även möjligheter att ta ombord de mindre persontransportfartygen.

Idag finns inga svensklaggade båtar på något av vindkraftfälten i Europa beroende på de svenska regelverken för fartygsbygge och behörighetskrav. Och skillnaderna mellan länderna är avsevärda, vilket innebär att inga svensklaggade fartyg kan medverka vid bygget i Hanöbukten, eftersom de inte kan konkurrera med andra flaggstaters förutsättningar. För att svensklaggade fartyg ska kunna hävda sig i konkurrensen krävs att Transportstyrelsen anpassar regelverket till denna nya och snabbt växande marknad.

Närmast kommer det svenska företaget Northern Offshore Service (NOS) i Göteborg, som har en flotta på drygt 20 fartyg under dansk flagg anpassade för uppdraget. NOS är en av de ledande operatörerna i Europa, kanske i världen, med ISM-klassade båtar och har driftsäkerhet

och hög standard på båtar och befäl som konkurrensfördel.

Inga gemensamma regler

Idag finns inga gemensamma säkerhetskrav eller globala regler för de som arbetar inom vind-offshore utan ofta mer operatörsspecifika eller nationella regler. Varje vindfälts ägare/konstruktör/operatör kan fritt sätta sina egna säkerhetsregler, bland annat för att sätta av eller ta ombord teknikerna från båtarna till snurrorna och tvärt om, vilket besättningarna har att förhålla sig till. På en del fält ska teknikerna vara fastkrokade i en vajer hela vägen ner på båtdäcket, på andra avkrokade de sista fem stegen på lejdaren och motsvarande på väg upp i snurrarna.

– När vi var på Dan/Tyskfältet såg vi flera som hoppade de sista metrarna ner på båtdäcket, de vågade helt enkelt inte klättra de sista stegen, och det kändes inte helt okej, säger Henrik Pahlm.

Det saknas också gemensamma regler för båtarnas konstruktion och besättningsarnas behörighet. Här gäller varje flaggstats regler för byggnation av fartyg och behörighet. I England tillämpas Practical Boat Work Code för fartyg under 25 meter, och Yachtmaster för de som ska köra båten. En tre månaders utbildning samt sjötid som ger behörighet att jobba inom off-shoreindustrin på fartyg under 200 gt. Att det inte alltid räcker illustreras med filmen som denna länk leder till:

https://www.youtube.com/watch?v=7d9OhgF_8pU

I Danmark räcker behörigheten "sæterskipper" för att arbeta med persontransporter, vilket motsvaras av klass 6 som skeppare och klass 7 som styrman. Det är ungefär samma krav som ställs i svensk inre fart eller närfart, när fartyget är högst 500 gt. I Europafart krävs dock på svenskt fartyg lägst klass 3 för befälhavare och klass 5 för överstyrman.

Flera av de anställda på NOS är nyutexaminerade från svenska sjöbefälsskolor och har klass 5 eller 6. Efter kompletterande fortbildning i Danmark kan de sedan börja köra de dansklaggade båtarna. Däremot har de ingen möjlighet att tillgodoräkna sig sjötiden för att uppträda sin klass, och i en förlängning få sitt sjökaptensbrev, eftersom båtarna är för små.

Offshoreverksamhet är långt ifrån riskfri, olycksstatistik som finns är gjord av G9, en sammanslutning av de nio största aktörerna på marknaden, bland andra Dong, Vattenfall, E-On, Statkraft. På fartygssidan,

eller under "marine operation", är drygt 130 incidenter rapporterade under 2013, men inte kategoriserade. Förutom marina sektorn är "lifting incident" kraftigt överrepresenterad.

– Ländernas respektive regelverk speglar bland annat standard, utrustning, utbildningskrav. Dessa behöver harmoniseras för att minska riskerna när anläggningarna hamnar allt längre ut till havs. Eftersom båtarna är under 500 gt är de ingen Solas-klass utan verkar i en gråzon. Samtidigt har ägarna och operatörerna upptäckt att det är farligt ute på fälten, att de behöver generella procedurer och ett regelverk de kan förlita sig på, eftersom man i dag kan sätta nästan vem som helst att köra dessa båtar, säger Christopher Anderberg.

Ny sektor med bristfälliga krav

På Nautilus International i London är Allan Graveson, senior national secretary, inte imponerad av vindkraftbranschen som en ny sektor för sjöbefäl.

– Inga riktiga sjöbefäl arbetar där, säger Allan Graveson, och fortsätter: De tar vem som helst från gatan för att köra olämpliga båtar med inadekvat utbildning, träning och erfarenhet. Jag har svårt att se sjökaptener arbeta på dessa båtar. Det är mest arbetslösa fiskare och ungdomar med bristande utbildning.

I England finns enligt Allan Graveson inga båtar som är specialiserade för uppdraget, utan Nautilus har tvingats acceptera att båtarna, säkerheten och träningen inte håller måttet, och att inget väsentligt har förändrats över tid. De skandinaviska företagen som arbetar i Storbritannien är bra, och de tyska har gjort vissa förbättringar, men det återstår mycket arbete med säkerheten.

Genom att samarbeta med fem universitet och två marindesignföretag hoppas Ebdig att få influenser från olika delar av Europa för att öka förståelsen för den här typen av operationer ur ett HR-perspektiv, och skapa en rekommenderad metod för båtindustrin.

– Kan vi ta fram program för en bra design av båtarna, där man tar med operatörsperspektivet i designen som ett stöd för uppgifterna ombord, får man ut mycket mer i slutändan än besättningens komfort. Det ökar säkerheten på alla plan vilket gynnar besättningen och operatörerna som ska till och från moderskeppen och vindkraftverken, säger Christopher Anderberg. **C H**

Galenskap blev framgång

År 2000 beslöt fyra svenska sjöbefäl att gå samman och bilda ett rederi. Idag har Wisby Tankers 15 fartyg och cirka 400 anställda. Rederiets initiativtagare, Johan Markström, är en excentrisk och rastlös person som inte drar sig för att ifrågasätta etablissemang.

TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN



VISBY SEPTEMBER 2014

35 år gammal satt sjökaptan Johan Markström på bryggan på Laurins *Saraband* och funderade över om det var det han skulle göra resten av sitt yrkesliv. Snabbt hade han klättrat från juniorbefäl till befälhavare och dessutom hunnit med fem år i försvarsmakten. Men det räckte inte. Han ville fortsätta utvecklas, och drömmen om ett eget fartyg hägrade. Efter många diskussioner med fartygskolegan Peter Rubinstein kontaktade Johan franska skeppsmäklaren BRS, där han kände folk, för att boka ett möte.

– Han tog med oss till deras huvudkon-

tor i Paris och vi berättade för dem om våra planer att köpa en båt. Men vi ville inte ha något gammalt fartyg. Vi skulle bygga nytt och få det precis som vi själva ville ha det. När vi pratat klart sa de att ”antingen är ni alldeles galna eller också har ni alldeles för mycket pengar”. ”Tyvärr är det alternativ 1”, sa jag.

Under mötet dök möjligheten att få ta över management för tio år gamla *Stena Barbados* upp. Det var inget som först lockade, men eftersom det verkade vara enda alternativet beslöt de att gå vidare med affären under förutsättning att man skulle få köpa fartyget. Diskussioner om att göra något eget ihop hade tidigare

försiggått med två andra kollegor och nu fanns ett reellt projekt att ta tag i. De kontaktade Laurinkollegorna sjöingenjör Stefan Dombrowsky och sjökaptan Johan Engström. Tillsammans bildade de Wisby Tankers.

– De första åren jobbade vi alla fyra ombord och avlöste varandra. På ledigheterna satt man vid skrivbordet med allt pappersarbete och åkte runt till oljebolag, försäkringsbolag och banker för att övertyga dem om att de kunde lita på oss. Vi fick väldigt fina vitsord från Laurin, Stena Bulk och flera andra, vilket betydde jättemycket. Utan deras stöd hade det här inte varit möjligt, säger Johan.

Allt utflaggat – just nu

Wisby Tankers har sitt huvudkontor i ett putsat stenhus innanför Visbys ringmur, i samma byggnad som Gotlandsbolaget. Sedan *Wisby Wave* under hösten fick Maltaflagg har rederiet inte längre något fartyg kvar under svensk flagg, och majoriteten av de ombordanställda kommer från Filippinerna, Kroatien och Polen. Cirka ett 70-tal är svenskar, de flesta befäl.

– När vi rekryterar är det kompetensen som går i första hand. Men i Sverige har det varit brist på tankbefäl ända sedan jag började för 30 år sedan, vilket innebär att vi egentligen aldrig haft lyxen att kunna välja nationalitet. Men när man bor och verkar i Sverige är det här man har sina kontakter och då kommer svenskar per automatik in i företaget.

– Det är en av anledningarna till att det är så viktigt att man gör förutsättningarna för sjöfarten åtminstone så attraktiva att rederikontoren kan vara kvar i Sverige. Kan man så småningom även ge svensk flagg rätta förutsättningar är det ju en bonus. Den dagen ett rederikontor flyttar från Sverige kommer det att börja rekrytera personal och anlita tjänster i det landet kontoret ligger.

Sjömansbakgrund inte bara en fördel

Vad gäller betydelsen av att som redare själv ha arbetat ombord, säger Johan att det finns både för- och nackdelar.

– Fördelen är att man vet hur det är till sjöss och hur de har det ute på fartygen. Men rent affärsmässigt kan det vara en nackdel. Du har för mycket hjärta i det du

gör och är inte tillräckligt kall i alla lägen.

Men det fanns inget självklart med att en grabb från Västerbottens inland, som ogillar regler och som hellre åkte skidor än gick i skolan, skulle gå till sjöss. Några sjömän fanns inte i familjen, och byn han växte upp i låg åtskilliga mil från havet. Ändå visste Johan tidigt vad han ville.

– De gånger vi var ut till kusten blev jag fascinerad av de stora isbrytarna som låg där, det verkade så häftigt. När man sedan skulle välja yrke tvekade jag aldrig.

Efter ett par år på drift- och underhålls-linjen var det dags att läsa vidare.

– På den tiden fanns det en sjöbefäls-skola i Härnösand, men jag hade hört att man talade om att eventuellt lägga ner den och att Kalmar hade ett bra rykte. Och skulle jag dessutom åka så långt söderut som till Härnösand kunde jag lika gärna fortsätta en bit till.

Johan beskriver sig själv som en ganska rastlös person som alltid haft lite svårt att rätta in sig i ledet. Under uppväxten bodde han granne med en skidbacke och hade egen nyckel till liften. Halva året, sex dagar i veckan, stod han på skidor.

– Hade det kommit nysnö under natten hände det att jag blev försenad till skolan,

säger han leende. Skidåkning är min stora passion, och jag förstod inte vitsen med att man alltid skulle behöva vara i skolan, jag gjorde det jag skulle ändå.

Göteborgsskämt av Redareföreningen

Ett annat utmärkande drag för Markström är hans frispråkighet. Han räds inte att säga vad han tycker, oavsett vem eller vad det handlar om.

– När det gäller Redareföreningens agerande måste jag nog sticka ut hakan lite. Jag trodde det var ett Göteborgsskämt när de sa att de tyckte att regeringen borde komma till Göteborg. Men det var det inte. Det Redareföreningen borde göra är att skaffa sig en lobbyist på heltid i Stockholm som kan jobba mot politikerna.

Att det blev just inom tanksektorn som Johan valde att etablera sig som redare, var ingen slump. Det var det han kunde. Dessutom säger han sig uppskatta att man inom det segmentet kan konkurrera med kvalitet, inte bara pris. De risker det medför att bedriva tanksjöfart – och att en olycka kan få enorma konsekvenser – har ingen avskräckande effekt på honom.

– Man måste vara attraherad av risken, se det som en utmaning. Som vissa ställen

där jag åker skidor; ramlar du så dör du. Då gäller det att hålla sig på fötter, att åka med sådan kontroll att du klarar dig.

Wisby Tankers är något av en framgångssaga. Sedan starten för 14 år sedan har flottan sakta men säkert vuxit till 15 fartyg. Tillväxten har fortsatt, även under lågkonjunkturen, och 2011 utnämndes Wisby Tankers till Årets gasell i Gotlands län av tidningen Dagens Industri.

– Jag vet inte varför vi lyckats. Men man måste nog vara ganska naiv för att ge sig in i något sådant här och tro att allt kommer att lösa sig, säger Johan.

Men att bli större får också konsekvenser, bland annat när det gäller relationen till de anställda.

– I början pratade jag med alla kaptenar minst en gång när de var hemma på ledighet och jag satt timmar i telefon. Många uppskattade det och jag tror fortfarande på den personalfilosofin. Men när vi hade blivit någonstans runt 150 anställda fungerade det inte längre, det tog för mycket tid helt enkelt. Jag kan tänka mig att många är besvikna över det idag, även om jag fortfarande har mycket kontakt med dem på båtarna, säger han. **L S**

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 2015	Vecka
Nyexaminering 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 2015	Vecka
Omexaminering 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

Allt färre danskar i växande flotta



Henrik Hjerl Carstensen, Søfartens Lederes ordförande, är bekymrad över nedgången av danskt sjöfolk i danska fartyg.

Den danska handelsflottan växer som aldrig förr. Däremot blir det allt färre danska sjöfolk ombord på de danska fartygen. Detta är starkt bekymrande, säger ordföranden i Søfartens Ledere, Henrik Hjerl Carstensen, till Sjöbefälen.

TEXT CHRISTER KÄLLSTRÖM

DANMARK NOVEMBER 2014

Under detta år beräknas handelsflottan i Danmark att växa med ca tio procent, om man mäter efter dödviktstonnage. I dag finns det 644 danskflaggade fartyg med en samlad kapacitet på 15,85 miljoner dwt. Aldrig tidigare har den danska handelsflottan varit så stor. Totalt sett kontrollerar danska intressen 1 800 fartyg.

Och denna utveckling ser ut att fortsätta även under 2015. Det är nämligen en ökning i antalet beställningar av nya fartyg. Den 1 oktober i år var det 99 fartyg på beställning, vilket är sex fler än vid årsskiftet.

Däremot går det den motsatta vägen för antalet danska sjöfolk ombord på danska fartyg. Vid millennieskiftet var 55 procent av arbetsstyrkan danskar (framförallt befäl) på DIS-fartygen (Danskt Internationalt Skibsregister). I dag ligger den siffran på cirka 30 procent.

Denna utveckling bekymrar ordföranden

den i danska Søfartens Ledere, Henrik Hjerl Carstensen:

– Vi ser på nedgången av danska sjöfolk med stort allvar. De flesta internationella prognoser gjorda av erkända institut visar samtidigt att det snart kommer att bli brist på befäl världen över. Ett stort problem är att rederierna inte längre planerar för framtiden, de ser bara vad som händer här och nu. Vad som måste till är att utbildningen av befäl ökas.

Utbildas alldeles för få befäl

I dag utbildas det 200 befäl om året vid danska maritima skolor. Detta är, enligt Søfartens Ledere, alltför få. Hur mycket utbildningen måste ökas för att täcka framtida behov kommer en utredning snart att visa. Men redan nu kan man slå fast att siffran 200 måste ökas betydligt; och det finns kapacitet på landets skolor för att klara detta.

– Om ingenting snart görs, kommer de danska befälen att försvinna som yrkes-

grupp. Rederierna söker i stället befäl från Östeuropa, Indien, Filippinerna och andra lågkostnadsländer. De danska befäl som blir kvar kan komma att arbeta på mindre specialfartyg inom offshore, havsvindkraft och annat, säger Henrik Hjerl Carstensen.

Danska rederier transporterar 10 procent av världshandeln och sysselsätter i dag 25 000 personer av de totalt 100 000 anställda i det Blå Danmark. För tio år sedan seglade sjöfarten i Danmark in 120 miljarder svenska kronor; i dag är den siffran fördubblad.

Grön satsning på blått Danmark

För att stärka sjöfarten på miljöområdet – och därmed öka konkurrenskraften – har den statliga Innovationsfonden och privata intressen nyligen beslutat att under en fyraårig period tillsammans investera 140 miljoner svenska kronor (varav staten bidrar med 60 miljoner kronor) i en rad olika projekt. Målet för denna satsning, som sker i samarbete mellan industri, rederier, universitet, myndigheter och andra, är att få till en 80-procentig reduktion av SO_x- och NO_x-utsläppen.

Man vill bland annat skapa en ökad effektivitet för gasmotorer och utveckla en standard till styrning av fartygens bränsleförbrukning. Härigenom blir det möjligt att göra stora bränslesparningar och därmed öka konkurrenskraften för den danska sjöfarten.

Totalt är ett 40-tal verksamheter och organisationer inblandade i de olika aktiviteterna i det s k samhällspartnerskapet BlueINNOship, som utöver parternas och Innovationsfondens finansiering, också har fått stöd från Den Danske Maritime Fond. Partnerskapet drivs av Alfa Laval, A P Møller-Mærsk, Hempel, MAN Diesel & Turbo m fl.

Den danske utbildnings- och forskningsministern, Sofie Carsten Nielsen, kommenterar projektet så här:

– Som en av världens största sjöfartsnationer har vi ett ansvar för att säkra att sjöfarten reducerar utsläppen av skadliga och miljöbelastande ämnen. En grön och mer miljöriktig användning av resurserna är ett huvudmål för regeringen. Samhällspartnerskapet kommer att både vara till nytta för framtida generationer och bidra till att stärka den danska konkurrenskraften. **C K**

SHK en fristående utredare

Enligt ett EU-direktiv ska den myndighet som utreder bland annat sjöolyckor vara fristående från tillsynsmyndigheten. I varje fall har Sverige valt att tolka direktivet så, varför Statens Haverikommission (SHK) enligt en ny lag 2011 fick ensamrätt på haveriutredningar.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

STOCKHOLM NOVEMBER 2014

SB har besökt SHK och träffat haveriutredarna Ylva Bexell, Rikard Sahl, Jörgen Zachau, Fred Hansson och avdelningschefen Johan Gustafsson.

De är angelägna att informera om SHK, eftersom det finns bristfällig kunskap om dem ute i fartygen, trots att alla troligen någon gång har hört talas om haverikommissionen. Det är den enda myndighet som utreder sjöolyckor utifrån ett lärandeperspektiv. Mycket allvarliga olyckor är SHK skyldiga att utreda. Det är händelser som inträffat vid driften av ett fartyg och som innebär att fartyget försvunnit eller övergivits, någon människa omkommit eller om en allvarlig miljöskada inträffat.

Allvarliga olyckor, när ett fartyg efter haveri behövt assistans från land eller orsakat miljöskador, ska SHK preliminärt bedöma om de ska utredas. De kan också utreda mindre allvarliga olyckor, även om det inte är obligatoriskt. Ansvar gällande alla svensktflaggade handelsfartyg, fiskerifartyg eller statsfartyg oavsett var de är och alla olyckor i svenskt territorialvatten oavsett flagg. Om ett svenskt fartyg råkar ut för en olycka utomlands eller om ett utlandsflaggat fartyg gör det i Sverige, så kan det bli aktuellt att samarbeta med en utländsk utredningsmyndighet.

Grunden för bedömningen är om man kan uppnå en vinst för sjösäkerheten.

En haveriutredning ska besvara tre frågor:

- Vad hände?
- Varför hände det?
- Hur förhindrar man att något liknande händer igen?

Utredningen, som inte innehåller några personnamn, sammanställs i en rapport som även kan innehålla rekommendationer i syfte att främja sjösäkerheten. Rekommendationerna kan lämnas till tillsynsmyndigheter, rederier etc. Även räddningstjänstens insats ska utvärderas av SHK.

Bedömer inte skuld eller ansvar

Det är viktigt att framhålla att SHK inte har till uppgift att ta ställning till ansvar, skuld eller försäkringsfrågor. Lagföring är en sak för polis och rättsväsende, behörighet utfärdas av tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen, och Kustbevakningen bevakar miljöskador.

Dock kan haverirapportens innehåll komma att användas i en eventuell rättsprocess, eftersom den är offentlig och vi har fri bevisprövning i Sverige. I vissa andra länder finns lag på att rapporter inte får användas i rätten. Bakgrundsmaterialet till rapporten är dock sekretessbelagt.

Avslutningsvis vill SHK-personalen betona, att även i de fall de beslutar att göra en utredning befriar inte detta redetiet från att göra en egen utredning enligt ISM-koden eller Arbetsmiljölagen. **BL**



Fyra utredare vid Statens Haverikommission: Rikard Sahl, Fred Hansson, Jörgen Zachau och Ylva Bexell.

En incident eller olycka till sjöss anmäls till Transportstyrelsen, som i regel skickar ärendet vidare till SHK. Där gör en sakkunnig utredare en rekommendation om ärendet ska avskrivas eller preliminärbedömas. Det formella beslutet tas av en jurist med domarerfarenhet. Vid en preliminärbedömning åker man oftast till olycksplatsen och bl a intervjuar berörda personer. Därefter tas beslut om det ska bli en utredning. I så fall tillsätts en haverikommission av i regel två personer, som anlitar både interna och externa experter. Vid haverikommissionen ska det bland annat finnas haveriutredare med sjöoperativ och sjöteknisk kompetens.

Antalet anmälningar brukar vara cirka 200 om året, varav oftast 10–14 resulterar i en utredning. SHK har en egen hemsida, havkom.se.

Energieffektivitet – ”exergi”

DNV GL:s dotterbolag ”Cossmos” tror sig kunna hjälpa redare som vill öka effektiviteten hos sina fartyg genom att ändra sättet att analysera system. Hellre än att se energin förbrukas av utrustningen och driften, förordar Cossmos ”exergi”. Vad är det? ÖVERSÄTTNING BENKT LUNDGREN

NORGE/TYSKLAND MAJ 2014

Mycket kort uttryckt är exergi ett ord för tillgänglig energi – som värmen i en kopp te i ett rum. När teet kallnar genom att värmen går ut i rummet, minskar exergin i teet eftersom det inte längre är varmt.

– Energi kan aldrig förintas, men exergi kan gå förlorad, säger George Dimopoulos, seniorforskarare vid DNV GL:s avdelning för strategisk forskning och innovation.

Han säger att exergi mäts med samma enheter som energi. Att betrakta exergin innebär ett annorlunda perspektiv på ett systems effektivitet. Det möjliggör för en operatör att prioritera uppgradering/optimering av en process, komponent eller ett system på ett mycket mer kostnads-effektivt sätt.

– I grunden kan varje form av energi ha ett exergivärde, som kan beräknas och användas för att mäta effektiviteten på vanligt sätt. Man kan jämföra exergiförlusten mellan komponenter och andra alternativ och tydligt se områden för förbättring. Exempelvis kan man betrakta återvinningssystem av spillvärme som har mer än 70 komponenter, och sedan kan

man rangordna komponenterna efter vilka som bidrar mest till energieffektiviteten/förlusten av exergi och komma fram till vad som ska ändras.

Cossmos modell är tillämpbar på både befintliga fartyg och på ett så tidigt stadium som designen på nybyggen. Den mäter insamlade värden från sensorer för att beräkna energiförlusterna i fartyget inkluderande skrov, framdrivningskomponenter, maskineri och elsystem. Dessa kvantifieras och rangordnas för att underlätta besluten. Även svarbedömda processer som mätning av luftmängder och vätskeblandningar kan tas med. Programmet är utformat för att hjälpa personer i chefsställning att få ut mesta möjliga av managementplanerna för fartygets energieffektivitet.

– Vårt Cossmos-system har maximalt 3 felprocent för multipla variabler, säger Dimopoulos stolt. Vi är noggranna att samla in data till våra värderingar från källor som systerfartyg, rederierfarenhet etc. och är mycket medvetna om att vår analys medger oss att göra design utifrån verkliga förhållanden. I ett nybyggnads-skede är du mycket beroende av modellering, men exergianalys kan komplettera

många av bristerna i energianalys.

Han medger att det någon gång uppstått konflikter mellan energi- och exergianalys under designmomentet, men det är mycket sällan.

– Vi använder rigorösa beräkningar för att balansera vår analys, betonar han.

Inte moget för integrering

Trots att komponenter som turbokompressor levereras optimerade till en specifik maskin, anser Dimopoulos att det alltfjämt finns justeringar att göra till de specifika operativa förhållandena i ett fartyg, liksom för komponenter när de länkas till större system.

– Optimerade system håller på att bli allmän praxis, men vi känner att tiden inte är mogen för systemintegrering, säger han och tillägger att resultaten vid energi-analys avviker från exergianalys.

Detta holistiska synsätt låg till grund för företagets undersökning av preprocessen i subsystemet av bränsleceller ombord i supplyfartyget *Viking Lady*, vilket medförde att man kunde minska exergiförlusterna med 50 procent.

Enligt Dimopoulos var de designansvariga på *Viking Lady* mer intresserade av ett väl fungerande system än av ett optimalt, eftersom det var det första systemet i sitt slag för maritimt bruk.

Rederiet har även gjort en exergianalys på huvudmaskinen i en framaxtanker genom operativa data i kombination med Cossmos modell.

– Den standardmässiga energianalysen missade att turbokompressorn var den näst viktigaste faktorn bakom exergiminskningen, säger Dimopoulos.

Av kanske särskilt intresse för tekniker bland läsarna är det faktum att exergianalysen är inriktad på att visa hur man ska maximera ett fartygs operativa effektivitet och i vissa fall kan det visa sig att slowsteaming är ineffektivt.

– Att bara minska farten är inte nödvändigtvis det bästa sättet att spara bränsle, säger Dimopoulos. Man måste se på systemet i sin helhet.



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

Originalartikeln var publicerad i majnumret av Marine Engineers Review.

MEDARBETARE

till SJÖMANSKYRKAN I STOCKHOLM

Stiftelsen Sjömanskyrkan i Stockholm - Sjömansinstitutet - söker ny medarbetare. Verksamheten bedrivs idag i våra lokaler i Frihamnen och stiftelsens ändamål är att hjälpa sjömän som i sin yrkesutövning besöker våra lokaler eller via sin arbetsplats ombord i någon av de hamnar som ingår i vårt ansvarsområde, som utgör i princip Stockholms län och hamnarna i Mälardalen.

Arbetet som medarbetare innebär att delta i verksamhetens alla förekommande arbetsuppgifter, som att ta emot besökande sjömän i lokalen, särskilt sommartid, samt uppsökande verksamhet ombord i ankommande fartyg, sjömannaskolor och andra samarbetspartners. Vidare ingår hem- och sjukbesök till behövande sjömän.

För tjänsten krävs förmågan att ta egna initiativ och kunna utföra alla förekommande arbetsuppgifter i en sjömanskyrka. Befattningen kräver körkort och språkkunskaper i svenska och engelska. Det är en fördel om man innehar god kommunikativ förmåga i tal och skrift.

För arbetets utförande är det en merit att du har kunskap/erfarenhet från sjöbranschen och gärna arbetat på en sjömanskyrka eller motsvarande i en liknande verksamhet. För att lyckas i tjänsten bör du ha stor förmåga att samarbeta och skapa goda relationer internt och externt. Stor vikt kommer att läggas på dina personliga egenskaper. Tillträde sker april 2015

För mer information om tjänsten kontakta vår föreståndare Kicki Wetterberg på nedanstående adress eller tel 070-461 94 80.

Vi ser gärna att du skickar din ansökan digitalt till: kicki.wetterberg@sjomanskyrkan.com.

Ange gärna dina löneanspråk i din ansökan. Vi vill ha din ansökan oss tillhanda senast 11 januari.



FÄRJEREDERIET
TRAFIKVERKET

Nu söker vi sommarpersonal till följande tjänster:

**Befälhavare
Motorman/Matros**

Till distrikt:
Stockholm
Södra Roslagen
Norra Roslagen
Mellansverige

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



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



Sirius Shipping
www.siriusshipping.eu



www.crewchart.com



Vi ger brandsäker kunskap.



Brandskyddsföreningen
www.brandskyddsforeningen.se

AB Ramantenn
Marinelektronik

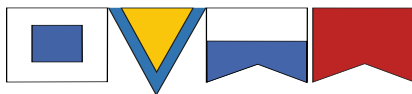
www.ramantenn.se



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

SVITZER

www.svitzer.com



SJÖMANSSKOLAN STOCKHOLM
tackar alla som tar hand om
våra elever ombord
www.sjomansskolan.se

 **Söderberg & Partners**

www.soderbergpartners.se

WALLENIUS OW MARINE

www.walleniusmarine.com

Umeå Hamn

www.umeahamn.se



TÄRNTANK SHIP MANAGEMENT
Donsö

www.tarntank.se



www.aboamare.fi

Trydells
TRYCKERI

www.trydells.se



www.chris-marine.com

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.com



DESTINATION
GOTLAND

www.destinationgotland.se



Gävle Hamn
www.gavlehamn.se

Scandlines

HELSINGBORG-HELSINGÖR
www.scandlines.se



Rederi AB Donsötank

www.donsotank.se

God Jul och
Gott Nytt År



önskar
Sjöbefälen och
våra annonsörer



AHLMARK
LINES A.-B.

www.ahlmark-lines.se



Sjömanskyrkan Stockholm

www.sjomanskyrkan.com



MAN Diesel & Turbo

Tel 031-17 62 95
mandieselturbo-se@mandieselturbo.com
www.mandieselturbo.com



FLOATEL
INTERNATIONAL

www.floatel.se



SJÖFARTSVERKET

www.sjofartsverket.se

MARISOL[®]
CHEMICALS

www.marisol.nu



THUNBOLAGET

ERIK THUN AB (publ)

www.thun.se



Stena Line

www.stenaline.com

SCAN
UNIT

our skill - your benefit

www.scanunit.se



i-tech
marine paint

www.i-tech.se



www.sjomanshus.se



DFDS
SEAWAYS

www.dfds.com

Svårt kontrollera svavelreglerna

De nya svavelreglerna träder i kraft vid årsskiftet. Men än så länge verkar direktivet mest bli en pappers-tiger. Avsaknad av tillräckliga och skärpta resurser för reglernas efterlevnad framkallar osäkerhet både hos sjöfart och hos myndigheter.

– Bristande kontroll riskerar att skapa en osund konkurrenssituation, fruktar Niels Bjørn Mortensen, Regulatory Director hos A.P. Møller-Mærsk.

TEXT JOHAN ERICHS MERAMEDIA

KÖPENHAMN NOVEMBER 2014

Ledningen hos A.P. Møller-Mærsk, där världens största containerrederi Maersk Line ingår, välkomnar det skärpta svaveldirektivet men ser en stor risk för att fartyg och rederier medvetet fuskar för att undkomma den högre kostnaden för lågsvavligt bränsle.

– Vi är oroliga för att kontrollen blir för tam och att det öppnar upp för att vissa aktörer väljer att inte följa svavelreglerna. Det ger lägre bränslekostnader och möjlighet till prisdumpning, vilket kan skapa en snedvriden konkurrenssituation, menar Niels Bjørn Mortensen, Regulatory Director hos A.P. Møller-Mærsk.

Fuskmetoder som Niels Bjørn Mortensen befarar yttar sig på olika sätt.

– Det kan handla om total ignorans, att man helt enkelt inte säger sig har hört talas om regeln. Med den bristande kontroll som vi befarar är det tämligen lätt att under lång tid undgå upptäckt.

Fuskrisk

Ett annat sätt är att förfalska leveranspapperen i samband med bunkring.

– Det är hur enkelt som helst, eftersom standardformulär inte krävs och en leveranssedel i princip kan skrivas på vilken typ av papperstycke som helst. Här finns möjligheten för de som vill fuska att få signerade och stämplade dokument som visar att de bunkrat 1 000 ton marin diesel men i själva verket kanske bara bunkrat 100 ton marin diesel och 900 ton högsavlig olja, som lagras i en annan tank. En timme före ankomst till hamn skiftar man till att använda det legala bränslet och undgår därmed upptäckt, säger Niels Bjørn Mortensen.



– Skärpt kontroll och höga kännbara böter är nödvändigt för att svaveldirektivet ska få önskad verkan, klagör Niels Bjørn Mortensen, Regulatory Director hos A.P. Møller-Mærsk.

EU-kommissionen har tidigare uttryckt att det rent statistiskt är möjligt att kontrollera ett av 1 000 fartyg som besöker EU-hamnar.

– Det är ett antagande mätt efter dagens möjligheter till kontroll. Vi hoppas verkligen att det inte blir så i verkligheten. Det finns många goda förslag att förstärka kontrollen, och vi hoppas att de tas i bruk, säger Niels Bjørn Mortensen och fortsätter:

– Det finns även hos vissa EU-medlemsstater tvivel beträffande den legala möjligheten att kontrollera fartyg som opererar på internationellt vatten och i vilken utsträckning sanktioner kan utgå för fartyg som kör på högsavligt bränsle utanför

territorialgränsen. De nationella bötesbeloppen vid överträdelse är en annan fråga som måste harmonieras. Idag cirku- larar uppgifter om att vissa länder utdelar böter på 100 000 euro medan andra nöjer sig med 500 euro för liknande överträdelse. Bötesbeloppen måste anpassas till det faktum att ett större fartyg kan spara 25 000-30 000 US-dollar per dygn genom att använda högsavligt bränsle.

Inte tillräckligt

SB: Vilka fartygskategorier kan tänkas bryta mot de regler som träder i kraft 1 januari 2015?

– Vi tror inte att det blir de stora containerfartygen men ser en risk att mindre containerflottor som normalt opererar utanför allianser, bulk-charter som kan erbjuda olika offerter beroende på bränsle, och mindre lastfartyg kanske inte fullt ut följer de nya reglerna.

Enligt ledningen hos A.P. Møller-Mærsk kommer varken råds- eller kontrollen eller nivån på sanktioner att bita på de aktörer som väljer att strunta i det kommande svaveldirektivet.

– Vi fruktar att brott mot direktivet får mycket negativa effekter i form av underbud och svårighet för seriösa aktörer att konkurrera på lika villkor. Men med noggrann, utförligare och en mer frekvent kontroll än vad som utlovats går det att stoppa oseriösa aktörer. Viktigast för att reglerna ska kunna efterlevas är dock att det utdöms rejäla böter och att de som ertappas och döms uppmärksammas offentligt. Enligt vår uppfattning är de myndigheter som har tillsynsansvar inte tillräckligt förberedda för att utöva den kontroll som krävs, menar Niels Bjørn Mortensen.

Avgörande

Vid årsskiftet skärps reglerna för högsta tillåtna svavelhalt i marina bränslen för sjöfart som opererar inom Seca-områdena (Sulphur Emission Control Area), vilka bland annat omfattar Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Transportstyrelsen har för regeringen belyst resurserna för tillsyn och förutsättningarna för efterlevnad av de nya reglerna hos sjöfarten.

I sin bedömning menar Transportstyrelsen att det kommer att finnas starka ekonomiska incitament för aktörer inom sjö-

farten att bryta mot de kommande svavelreglerna på grund av den betydande pris-differensen mellan låg- och högsvavligt bränsle.

Som en följd av detta blir effektiviteten i tillsynsuppdraget avgörande för att avslöja och preventivt förhindra att fartyg drivs med högsvavligt bränsle.

Risken finns annars att ett vilda västernliknande tillstånd uppkommer med fartyg som medvetet trotsar de nya reglerna och därmed medverkar till att urholka konkurrensneutraliteten.

Metoder

Olika mätmetoder har diskuterats för effektivisering av tillsynen, alltifrån flygmätning av rökgasplymer till mätning genom fasta obemannade kontrollstationer (snifftrar) till drönare, obemannade farkoster som åker runt och mäter.

– Oljeprov är den mätmetod som används idag. I samband med hamnstatskontrollerna tas oljeprov som skickas vidare för analys. Det är dock önskvärt med olika övervakningsmetoder som kan komplettera och effektivisera tillsynen. Det kan vara genom flygövervakning med snifftrar eller optisk mätning, alternativt fasta installationer, men det kräver utökade anslag till exempelvis kustbevakningen, och där är vi inte idag, förklarar Anna Petersson, chef för sektionen för miljö hos Transportstyrelsens sjöfartsavdelning.

Transportstyrelsen tittar även på möjligheten att köpa in handhållen utrustning som skulle göra det möjligt att på plats konstatera otillåtet drivmedel.

– Det skulle förenkla hanteringen avsevärt och förhindra risken att utländska fartyg lämnar svenska hamnar innan analysresultatet erhållits från laboratoriet. Jag tolkar det som att det är rimligt att tro att vi kan använda fler mätmetoder än dagens i framtiden. Fasta installationer ligger sannolikt närmare i tiden än kostnadskrävande insatser som flygövervakning.

Platser för fasta installationer kan vara exempelvis Öresundsförbindelsen och andra passager, där tät fartygstafrik passerar nära land.

I fokus

I riskzonen för fartyg och rederier som antas mer benägna att bryta mot reglerna finns fartyg som inte normalt regelbundet opererar inom det svavelkontrollerade området.

– Både utifrån denna misstanke och utifrån tekniska förutsättningar som gör att vi kan sortera bort visst tonnage, exempelvis de fartyg som drivs med alternativa bränslen, gör att vi administrativt i förväg kan avgränsa vilka fartyg vi ska försöka koncentrera våra insatser på, helt enkelt en "skrivbordriskbaserings" som underlättar att insatserna prioriteras rätt.

Enligt Anna Petersson forskas det en hel del inom området när det gäller mätmetoder av innehåll i bränsle och rökgaser, en forskning uppenbart driven av att en ny kommersiell marknad håller på att öppnas till en början i Europa men sedermera globalt (2020 eller 2025).

– Det pågår många insatser när det



Transportstyrelsen förordar ett förändrat sanktionssystem med avgifter som står i relation till vad ett rederi kan spara på att efter årsskiftet använda högsvavligt bränsle.

– Vi hoppas på en ändring redan under 2015, säger Anna Petersson, chef för sektionen för miljö hos Transportstyrelsens sjöfartsavdelning.

gäller olika tekniska lösningar. Det är dessutom en fråga som satt igång en väldigt intensiv samverkan, både nationell och internationell. Jag tolkar det som att det hos olika länder och myndigheter finns en hög ambition att säkerställa att tillsynen blir effektiv och funktionell, eftersom det på grund av skillnaden mellan tillåtet och otillåtet i bränslepris blir väldigt lukrativt att fuska. Ingen vill ge utrymme för att konkurrensurholkan verksamhet med snedvriden konkurrens inte ska förhindras, menar Anna Petersson.

Lagändring

Internationell dialog och informationsutbyte mellan övervakande nationella myndigheter bland länderna i Seca-området, är en väg som ska underlätta för att dokumentera både misstänkta och avslöjade svavelfuskare.

– Det handlar om att upprätta databaser samt att säkerställa att alla länderna i Seca-området har en fungerande tillsyn och verkningfulla sanktioner.

Transportstyrelsen har lämnat ett förslag till regeringen att det nuvarande straffrättsliga systemet görs om och att det i stället införs en sanktionsavgift. Straffrätten anses som ett olämpligt sanktionsverktyg.

– Straffrätten är kopplat till dagsböter och utgår bland annat från den dömdes enskilda ekonomiska situation och dessutom måste uppsåt att bryta mot bestämmelserna påvisas för att få någon fäll, vilket kan vara svårt. Vi har hittills lämnat drygt 30-talet åtalansmälningar avseende för hög svavelhalt i bränslet till åklagare men inte lyckats få någon fäll. Därför föreslår vi en förändring, förklarar Anna Petersson.

Låg beredskap

Idag utför Transportstyrelsen 200 oljeprov årligen. Efter årsskiftet planerar Transportstyrelsen att fördubbla antalet oljeprovtagningar. Tillsynsresurserna kan idag tyckas snålt tilltagna. Förklaringen är dock att Transportstyrelsen som ansvarig tillsynsmyndighet, idag har svårt att på förhand avgöra hur stort antal oljeprov som kommer att vara tillräckligt, innan verktyg för riskbaserings och regional samverkan i Seca-området samt inom EU har utvecklats och färdigtställt.

– Vi vet inte hur många som förväntas fuska, för oss känns det viktigt att i startskedet få en klar bild av situationen och utifrån den bygga upp resurser. Ambitionen är att ta 400 oljeprov per år samt även förstärka kontrollen av relevant dokumentation ombord. Den viktigaste förutsättningen för en effektiv tillsyn är dock att en ändring av sanktionssystemet kommer till stånd. Den information vi fått från regeringkansliet som är ansvarig för frågan, pekar på att en ändring av sanktionssystemet kommer att kunna träda i kraft redan under 2015. Den frågan och åtgärden är den viktigaste för att vi ska kunna bli effektiva i vår tillsyn, avslutar Anna Petersson. **J E**

50-ÅRIG KOJPLATS VID SLUSSEN

1964 var drakens år. Den ostasiatiska draken är värdig, karismatisk och storsint – full av vitalitet och styrka. Med andra ord inget dåligt startår för Sjöfartshotellet i Stockholm.

TEXT OCH FOTO TORBJÖRN DALNÄS

STOCKHOLM NOVEMBER 2014

50 år senare möter jag ett par på Katarinavägen uppåt Sjöfartshotellet. Elingenjör Iwan Kronhöffer och hans japanska hustru Tomoko-san bor på hotellet, som är deras "home away from home" under de årliga Sverigebesöken. Iwan är sedan 1980 rotad i den japanska hamnstaden Kobe, där han för övrigt har blivit en avancerad karateutövare med den tredje svartbältesgraden.

Iwan har just pensionerat sig från Wallenius, som han har varit trogen sedan 1985. Sjömansbanan inleddes 1960, och efter fartygelektrikerkursen på Sjömansskolan tjänstgjorde han som trikare i rederier som Hillerström, Perl Shipping, Transatlantic och Svenska Lloyd.

Nu vill Iwan kröna sin drygt halvsekel-långa sjömansbana med en törn på något passagerarfartyg. Därmed är han på vardagar berättigad till att bo på hotellet till det lägsta sjömanspriset 100 kr, det för arbetssökande sjömän. Men nu är det helg. För sitt kombiрум betalar paret 500 kr, priset per natt för semesterande sjöman och medföljande anhörig. En förutsättning är att senaste avmönstring inte ligger längre tillbaka än sex månader. Under 2013 utnyttjade 3 248 sjömän möjligheten att bo rabatterat på Sjöfartshotellet.

Hotellet ägs av Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell. Sedan 1991 arrenderas och drivs det av Scandic-kedjan.

Ett rederi kvar av mer än 10

Vid starten 1964 tuffade den svenska handelsflottan föröver med ångan på topp, med fartyg som bemannades av ungefär 20 000 sjömän. På Sjöfartstidningens finstilla listor över fartygspositioner täckte Stockholmsrederierna Wallenius, Gränges, Salén, Johnson, Svea, Ara, Brodin, Iris, Monark, OK, Rex, And. Smith Svenska Chicago Linjen m fl två hela sidor.

Av dem finns endast Wallenius kvar 50 år senare. Den svenska sjömanskårens numerär har halverats. Men fortfarande

tar många sjömän rutinmässigt in på Sjöfartshotellet, när de har vägarna till huvudstaden.

50 år är ingen ålder på ett hotell. Så betonade också nyblivne ordföranden i Stockholms kommunfullmäktige, Eva-Louise Erlandsson Slorach, hotellets betydelse för sjömännen och önskade det ytterligare 100 framgångsrika år. Det skedde när hotellets 50-årsjubileum firades på Operaterrassen. Någon dag senare fortsatte firandet på hotellet, bland annat på takterrassen Roof Top Bar, med en vidunderlig vy ut över kryssningsfartyget *Aida Mar* ute på Strömmen.

Mellan tidiga våren och senhösten vallfärdar de internationella kryssningsfartygen till Nordens Venedig, ofta flera fartyg samma dygn. Då har Katarina sjöfartsklubb en ovärderlig betydelse för fartygens mångnationella besättningar. Här kan sjömännen både koppla av en stund och koppla upp sig på klubbens trådlösa nätverk för kontakt med de nära och kära på fjärran kontinenter och öar. Det gäller även Sjömanskyrkan i Frihamnen och Sjöfartsklubben Kaknäs på norra Djurgården. Samarbetet de tre emellan kallas Seafarers' Service in Stockholm.

Vid hotellets invigning pågick rivningen av Klarakvarteren en bit norröver. För den fick stadens starke man Hjalmar Mehr, son till ryskjudiska flyktingar undan tsarens hemliga polis, utstå mycket spott och spe. Mindre bekant är att han var Sjöfartshotellets främste tillskyndare, och dessutom hotellstiftelsens förste ordförande.

Välbehövlig service

Under andra världskriget infördes törnsystemet för arbetssökande sjömän, en turordning till lediga befattningar ombord. Jobben ropades ut klockan 1000 och 1400 alla vardagar. Systemet förutsatte att sjömännen fanns på plats. Det var inte ovanligt att de tvingades övernatta under hamnupplagens presenningar.

1947 började saker hända. Via det nybildade Handelsflottans Valfärdsråd slussades statliga bidrag till uppförandet av ett halvdussin moderna sjöfartshotell, samt även till upprustning av några befintliga hotell. Sjöfartshotell i ett tiotal svenska hamnar kom att ägas av kommunalt förankrade stiftelser.

Understundom lär det ha gått livat till på hotellet med nyavmönstrade ystra ungalvar på grönbete. Sjömännen brukade hamna på andra våningen, som gick under det skämtsamma namnet "Stormen". Men hotellstiftelsen ville erbjuda dem alternativ till Södermalms många ölsjapp, inledningsvis i samarbete med Valfärdsrådets idrottsanläggning Eken på norra Djurgården, nuvarande Sjöfartsklub-



Tobi och Marie Karlsson, veteraner på Scandic Sjöfartshotellet.

ben Kaknäs. 1975 anställde hotellstiftelsen en fritidskonsulent, som för sin verksamhet fick tillgång till en fönsterlös klubblokal två trappor upp i hotellet. Få sjömän lär ha hittat dit.

1991 städslades Sjöfolksförbundets förre studieombudsman, ex-båtsmannen Guy Rosvall som föreståndare. Han satte sin prägel på Katarina sjöfartsklubb, vars servering fortfarande kallas Café Båtsman. Efter sju år fick han och sjömännen äntligen tillgång till dagens attraktiva lokaler. Ett efterlängtat och flitigt utnyttjat gym inrättades nere i "källaren".

I gymmets bastu språkar jag med den finlandssvenske sjömannen Gösta, som tillfälligtvis bor på hotellet. Det har han gjort uppskattningsvis 80 gånger sedan 1974. Han betonar Sjöfartshotellets sociala betydelse för honom under årens lopp.

Gymmet är öppet för både sjömans- och övriga hotellgäster, liksom för sjömän på ineliggande fartyg, sjömanselever,

hemmavarande sjömän och sjömanspensionärer som bor i trakten. För alla sjömän oavsett kategori gäller det även Katarinaklubben.

Själv brukar jag träna på gymmet tillsammans med sjökaptan Rolf, som emellanåt ställer ut sina teckningar och akvareller på Katarinaklubben. Båda tillhör vi kategorin stamgäster. Likaledes gör hökaren Stickan och maskingubben Lasse. Samt gotländske sjökocken Sven, som efter gymmet gärna berättar om sitt långa sjömansliv uppe i klubbens hjärta, en bevarad del av matsalsinredningen från Waxholmsbolagets *S/S Express I*. Hans landsman Lennart är ständigt på gott humör och ventilerar ofta nya infallsvinklar på sjömansspråket.

Till de aktivt seglande stamgästerna hör skepparen Tomas, som verkar på Nordsjön i norsk tjänst, och Robert, som är överstyrman på walleniusfartyget *Oberon*. Samt motorman Erik på *Mignon*. Många andra

aktivt seglande tittar in när de är hemma på ledighet, emellanåt medförande barnvagn för att visa upp nya ätteläggen.

Både oas och kulturcentrum

Katarinaklubben är inte enbart en oas för oss befarna stamgäster. Den är också ett centrum för den maritima kulturen, med sina regelbundna lunch- och kvällsaktiviteter, utställningar och guidade rundvandringar i hotellets spännande omgivning – den årliga *Martha*-aftonen ej att förglömma. En del av det som förr var Sjömansförmedlingens väntrum är numera ett välstuvat bibliotek.

För besökarnas trivsel borgar personalduon Torbjörn Carlsson och Kicki Falke och ett knippe volontärer. Vittbefarne sturerten Torbjörn anställdes 2002 och har varit föreståndare sedan 2009. Då hoppade Kicki över till Katarinaklubben som biträdande föreståndare, efter att ha varit anställd på Sjöfartshotellet sedan 1991.

Klubbens yrväder och glädjespridare Kicki tar över rodret vid årsskiftet. Då går Torbjörn i pension, men förhoppningsvis rycker han in och brassar curry rice på sjömansvis även därefter. Nye biträdande föreståndaren heter Håkan Aksell.

Scandic Sjöfartshotellet har ett 30-tal anställda. En verklig veteran är finskfödda konferensvärdinnan Marie, som började på hotellet 1979. Fyra år senare anställdes Tobi, som såg till fastighetens tekniska skötsel ända till 2010. Marie och Tobi blev ett par och är så än dag.

Man frågar inte hotellpersonal om deras gäster, diskretion är en hederssak. Men mina öron snappar upp smeknamnet "Iskall Tuborg" på en sjömansgäst. Varje dag klockan 1200 kom han till hotellets restaurang, som på hans tid kallades Kajutan (nu Lighthouse), för att syna lunchmatsedeln. Varpå beställningen alltid blev det som fick bli hans smeknamn.

Ordet hotell, av franska hôte (gäst), syftade ursprungligen på en byggnad som besöktes av många. Det stämmer bra på Sjöfartshotellet, men förr kallades rum för resande snarare värdshus, gästgiveri eller pensionat.

Det japanska värdshuset Hoshi brukar räknas som äldst i världen. Det grundades år 718 och kan därmed snart fira sitt 1300-årsjubileum. 50 år är sannerligen ingen ålder på ett hotell. Men hela sjömanskåren ställer nog upp bakom ett rungande GRATTIS riktat till Sjöfartshotellet. **T D**



Motorman Erik Mathiesen med klubbens Kicki Falke och Torbjörn Carlsson.



Under kryssningsfartygens högsång i Stockholm är det knöfullt i Katarinaklubbens lokaler.

PS. Läs mer på katarinasjofartsklubb.com

Kraftverk för el och drift

Om man placerar ett vindkraftverk på däck på en oljetanker kan det ge ström, men också fungera som ett segel. En forskningsgrupp ska nu göra modellförsök på en 14 meter lång fartygsmodell med ett vindkraftverk om sex meter i diameter ombord. TEXT AGNETA OLOFSSON

GÖTEBORG NOVEMBER 2014

Det är rotorbladen på vindkraftverket som, förutom att de roterar och genererar ström, är utsatta för vindens kraft i turbinaxelns riktning. Om man styr bladens riktning i en gynnsam vinkel mot vinden kan man få fartyget att segla.

Alla vindar är användbara, utom riktningar i ett område om 90 grader förut.

– Om kursen är nordlig så kan vindriktningen inte vara brantare än nordost till nordväst, säger Olle Blidholm, styrelseordförande i företaget Propit som kommit med idén.

Gammal beprövad teknik

Innovatören Erik Norelius vid Propit är erfaren seglare och tyckte att man borde utnyttja det faktum att det blåser till havs. Förutom Propit finns bland annat två institutioner vid Chalmers med i gruppen som utvecklar konceptet.

Ola Carlson är biträdande professor i förnyelsebar elkraftproduktion vid Chalmers. Han berättar att den ström som genereras av vindturbinen kan föras in på fartygets elnät, förutsatt att det också finns en dieselgenerator som kan klara av effektvariationerna.

– Dessutom behövs en frekvensomriktare för att omvandla vindkraftgeneratorns variabla frekvens till fartygets fasta frekvens om 60 Herz. Effekten från vindkraft-

verket blir mjuk och smidig och reglerbar tack vare frekvensomriktaren, säger han.

Vindkraftverkets generator kan placeras i maskinhuset, nacellen, som finns vid rotorbladens nav. En annan idé är att man placerar generatoren i botten på vindkraftstornet och att kraften överförs via en axel i tornet.

– Vi kommer i slutändan att välja det som ger bäst totalekonomi, säger Olle Blidholm.

När vindriktningen inte är gynnsam, eller när det blåser för mycket, ska vindkraftverket fällas ner och ligga horisontellt några meter över däck. Därför passar tekniken bra på oljetanker som har stora öppna däcksytor.

Styrningen kan ske automatiskt

Tekniken kring fällningen kan hämtas från kran teknik med till exempel hydraulik. Enligt Ola Carlson är detta inte tekniskt svårt. I de fall man snabbt behöver ”reva”, vinklas rotorbladen sekundsnabbt så att de står med den smala ändan mot vinden.

Över huvud taget är styrningen av tekniken tänkt att ske automatiskt från bryggan. Ett beslutsstödsystem med kontakt med vädertjänster ska kunna hjälpa till med att hitta en fördelaktig rutt. Om man inte är beroende av att ta snabbaste vägen kan man spara energi genom att lägga ruten efter gynnsamma vindar.

Beräkningar som forskarna gjort visar att en Panamaxtanker, *Stena Companion*, med två icke-optimerade turbiner ombord med vardera en rotordiameter om 48 meter, som går på en rutt Rotterdam–New York på vintern, kan spara 16 procent bränsle med hjälp av vinden.

Men detta är teoretiska beräkningar. Först ska man testa tekniken i liten skala på en fartygsmodell, 14 meter lång, med en turbin om sex meter i diameter ombord, innan tekniken testas i full skala.



Det lilla vindkraftverket kommer att placeras på en fartygsmodell, 14 meter lång, och testas i vattnen utanför Göteborg. Foto Propit.

Modellen, som tillhandahållits av Stena Rederi, ska köras vid Hönö i Göteborgs norra skärgård.

Olle Blidholm vill gärna komma i kontakt med redare som vill testa tekniken i full skala ombord på ett fartyg i drift.

Marginell påverkan

Hur påverkas då stabiliteten med dessa stora vindfång ombord? Beräkningar visar att vid den vindstyrka som är den högsta som turbinen kommer att användas vid, så lutar fartyget endast marginellt, i storleksordningen en grad.

Sikten från bryggan påverkas så att man ser två master förut. Rotorbladen rör sig också inom sikten, men Ola Carlson jämför dem med vindrutetorkare. Nacellen kommer att finnas cirka 35 meter ovanför däck, alltså en bra bit ovanför bryggan.

Förutom Propit och Institutionen för sjöfart och marin teknik och Avdelningen för elteknik vid Chalmers finns Stena Rederi, Wallenius Marine och Lloyds register med i projektet och bidrar med arbetstid och i Stenas fall med typexempel på fartyg och fartygsmodell. Projektet finansieras av Västra Götalandsregionen och Statens Energimyndighet. **A O**



**HJÄLP FLER
CANCERSJUKA BARN
ATT BLI FRISKA**



www.barncancerfonden.se 020-90 20 90

Lovande författardebut

Styrman Mikael Esping har gjort en både lovande och fångslande debut som författare. Det tycker Sjöbefälens recensent, som ser fram emot Espings fortsatta författarskap.

TEXT LENNART JOHNSON

Antalet svenska författare som hämtat motiv för sitt skrivande från sin tid till sjöss är stort. Nobelpristagaren Harry Martinson och sjöfolkets meste författare Ove Allansson är bara ett par exempel. Däremot är det minst sagt tunnsått med författare som skildrar dagens sjöfart. Senast att göra detta var bland annat Ove Allansson och Eva Magnusson för ett 30-tal år sedan.

Därför är det ytterst glädjande att denna brist åtminstone till en del nu är avhjälpt. Nyligen romandebuterade nämligen styrmannen Mikael Esping med *Sailors grave*. Det är på många sätt en lovande och fångslande debut.

Sliten båt med sliten besättning

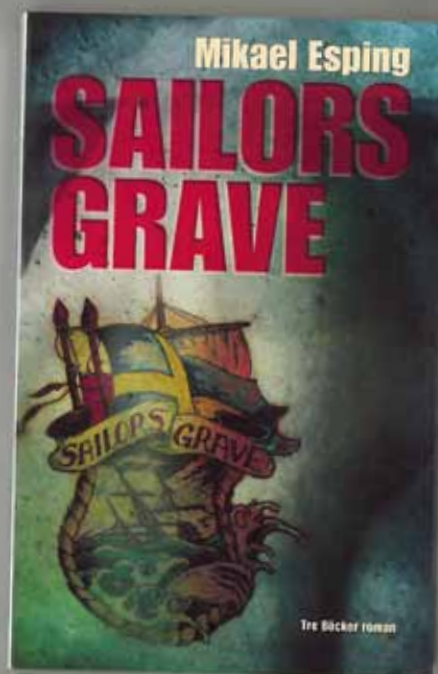
I centrum för handlingen står den ny-examinerade styrmannen Markus, som får sitt första jobb som 2e styrman på rorobåten *Finnbird*.

Markus är ivrig att göra bra ifrån sig. Men snart upptäcker han att det inte är helt lätt att komma in i besättningsgemenskapen. *Finnbird* är en rätt sliten båt med delvis också en sliten besättning. Skepparen Bengt och överstyrman Petri är närmast inventarier ombord. I kockan Irene däremot finner Markus snart både en själsfrände och efter en tid en käresta.

Klasskillnaderna ombord är tydliga, och Markus upplever avståndet mellan det svenska befälet och det polska manskapet som stort. Självt hamnar han någonstans mitt emellan och uppskattar samarbetet med den polska matrosen Stanislaw.

I dagens sjöfart handlar det mesta om ekonomi. Skepparen har ett stort ansvar, inte minst att hålla tider för lastning och lossning, att se till att befraktarna är nöjda.

” Idag var de arbetskamrater, i morgon var hytten utstädad och så stod där en helt ny person. Det var inte lönt att komma varandra för nära då. Ändå fanns där en stark samhörighet, ett ömsesidigt beroende av varandra. Han tänkte på Stanislaw. De hade kommit varandra nära utan att ha pratat så mycket. Markus var befäl, Stanislaw matros och det fanns en osynlig och oöverstiglig barriär mellan dem. Trots det hade de visat varandra ett totalt förtroende.”



” De båda kände hur *Finnbird* istället för att kränga över åt andra hållet som de väntat sig, som gripen av en okänd hand lyfte och med hög hastighet började lägga över tillbaka åt det hållet dom kommit ifrån sist. Så började underlaget röra sig. De hade båda hamnat samtidigt på en stor plywoodskiva som nu allt snabbare rörde sig över däckets betydligt fortare än de hade kunnat springa.”

Den unga Markus upplever att Bengt som kapten ibland inte fattar de bästa besluten på grund av sin ängslan att stöta sig med rederiet. Detta visar sig få katastrofala konsekvenser när *Finnbird* hamnar i en orkan. Fartyget är nära en totalförslisning, och Stanislaw skadas allvarligt när han arbetar tillsammans med Markus.

När det en tid senare blir sjöförklaring ställs Markus inför ett moraliskt dilemma. Ska han säga att han upplevde att situationen förvärrades genom Bengts agerande eller ska han, som rederiet kräver, förtiga detta för att vara säker på att få sjöjobb i framtiden?

Det märks att Mikael Esping är en befaren sjöman, inte minst i den mycket starka beskrivningen av stormen, men även när han skildrar arbetsmomenten ombord.

Mikael Esping: *Sailors grave*.
Tre Böcker förlag. Ca-pris 128:-

Både aktivt och tidigare aktivt sjöfolk kommer tveklöst att ha stor behållning av att läsa *Sailors grave*. Självt ser jag med stor spänning fram mot Mikael Espings framtida författarskap. Det var verkligen på tiden att det skrivs böcker om dagens sjöfolk och sjöfart, och Esping har lyckats över förväntan.

Ove Allansson skriver i baksidestexten att *Sailors grave* innehåller den bästa stormskildring han läst på länge, och jag kan bara instämma i detta. **L J**

KRIGETS PROFITÖRER

Minor, torpeder och släckta fyrar var livsfarliga hot för svenska sjömän under första världskriget. Sjöfolket vågade livet på resor över Östersjön och Nordsjön för att bidra till folkförsörjningen. Samtidigt var kriget en lysande affär för många svenska redare. Bolagen poängterade ofta i sina redovisningar att resultatet var "mycket godt".

TEXT CURT ISAKSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

NORDEUROPA 1914-18

I juni 1914 mördades den österrikiske tronföljaren Franz Ferdinand i Sarajevo av en serbisk nationalist, och spänningen steg snabbt mellan nationerna i ett militariserat Europa. I slutet av juli och början av augusti förklarade Europas stater krig. Tyskland och kejsardömet Österrike-Ungern stod mot Ryssland, Frankrike och England.

Under några veckor i augusti låg den svenska handelsflottan kvar i hamn. Försäkringsbolagen deklarerade att de inte gav någon ersättning om fartyg förläste på grund av krigshandlingar. Sveriges regering och riksdag agerade med anmärkningsvärd snabbhet. Redan 15 augusti klubbade riksdagen en proposition för en krigsförsäkringskommission. Staten skulle ta det övergripande ansvaret för ett system, som gav kompensation när fartyg sänktes.

Efter krigsutbrottet lades minfält ut i Nordsjön och Östersjön, och tyska ubåtar började skjuta torpeder mot fartyg med

laster som misstänktes vara avsedda för en fientlig nation.

Gick på två minor samma dag

I början av december 1914 rullade chockvågor genom den svenska handelsflottan. Tre fartyg sprängdes av minor utanför den finska kusten, och sammanlagt förolyckades 45 svenska sjömän.

På förmiddagen den 6 december exploderade två minor och sänkte inom några minuter ångfartyget *Everilda* på ingång till hamnen i Mäntyluoto. Flera besättningsmän lyckades klamra sig fast vid lastluckor, plankor och andra vrakspillror efter det sjunkna fartyget. Kaptenen och flera av hans besättningsmän räddades ombord på båten *Luna*, som skyndat till undsättning.

När de nödställda sjömännen bäddades ner i salongen på *Luna* skakades också detta fartyg av en våldsam explosion. Besättningen kastade sig huvudstupa i livbåtarna och hann inte rädda sina svårt



Rederiet Svea bildades på 1870-talet av fyra svenska grosshandlare. I början av 1900-talet expanderade verksamheten och Svea hade under första världskriget ett 80-tal båtar och var Sveriges största rederi. Detta är en affisch från 1914 för Baltiska utställningen i Malmö.

medtagna kolleger. Av besättningen på *Everilda* överlevde endast en styrman.

Nästa förmiddag stävade fartyget *Norra Sverige* in mot Mäntyluoto. Båten saknade trådlös telegraf, och besättningen visste inte att hamninloppet var minerat. Personalen på Säbbskärs fyr sköt varningsskott med kanon och blinkade med fyrens ljus, och hamnkommendanten gick ut i motorbåt och försökte med flaggsignaler varna *Norra Sverige*, som siktades ute till havs.

Plötsligt exploderade en mina, och en vattenstråle sköt högt upp i luften. *Norra Sverige* gick genast till botten, och hela besättningen förolyckades.

T o m Redareföreningen reagerade

Tonnage sänkades i den internationella sjöfarten under krigsåren. Tyska båtar gick inte ut från hamnar, som bevakades av engelska örlogsfartyg, och delar av den engelska handelsflottan utnyttjades för militära syften. Transporttiden för svenska båtar som gick över Nordsjön blev mycket längre, och ibland tvingades svenska båtar in i engelska hamnar för visitation av lasten.

Flera faktorer samverkade alltså, när redarna tog chansen och höjde priset på sina frakter Mer och mer och mer. Sommaren 1915 skickade Redareföreningen ut ett formulär till sina medlemmar och manade till besinning att "icke begära frakter, som måste anses orimliga och



icke stå i rimligt förhållande till de ökade kostnaderna och riskerna".

Priset på kolfrakter över Nordsjön är ett extremfall. Redan de första krigsåren mångdubblades priserna. När Tyskland 1917 startade ett oinskränkt u-båtskrig ökade risken för torpedering. I slutet av 1917 hade index för kolfrakter över Nordsjön stigit mer än 30 gånger jämfört med början av 1914! Krigets roulette snurrade.

Rederiernas bolagsstämmor rapporterade om kraftigt ökade vinster och utdelningar till aktieägarna. En genomgång av branschtidningen Svensk flagg visar att utdelningen för aktieägarna åren före kriget ofta var 5-10 procent. För 1915 och 1916 hade avkastningen vanligen mer än fördubblats, och företagen ökade ofta aktiekapitalet med hjälp av vinsterna.

Dessutom regnade så kallade gratisaktier över rederinäringen. Delar av vinsten omvandlades till gratisaktier, som delades ut till aktieägarna och därmed ökade förmögenheten för de ledande bolagsmännen i många rederier.

Stockholmsbolaget Svea var Sveriges största rederi. Driftkostnaderna var 1916 bara 59 procent av inkomsterna från brutofrakterna i företaget. Vinstmarginalerna har aldrig varit så höga eller senare varit lika stora, enligt en historik om bolaget.

Världshandeln minskade och detta var varuknapphetens och dyrtidens år. Husmördrarna blev innovatörer. De lagade pannkakor med rivna morötter, eftersom det var brist på ägg. Fett var en lyx, och köttbullarna stoppades i kastrullen i stället för stekpannan. Maskrosrötter, nyponkärnor och ekollon ersatte kaffe.

Klagade på skatterna

De höjda frakterna bidrog till att priserna steg. Riksdagen införde 1916 en särskild tonnageskatt för sjöfartsnäringen och beslutade att intäkterna skulle användas till att hålla matpriserna nere.

Redarna vände sig till regering och olika myndigheter, protesterade och talade och skrev gång på gång om en orättvis straffskatt. Sammanlagt betalade rederierna åren 1916 och 1917 drygt 12 miljoner kronor i tonnageskatt; mindre än två procent av inkomsterna från godstrafiken på utrikes sjöfart för samma år.

Källor
Kommerskollegium presenterade 1921 en utredning om handelsflottans förluster.
En historik om rederiet Svea, publicerad 1951, informerar om sjöfarten under första världskriget.

DAGENS NYHETER.

Nr 16003 Stockholmsupplagan

Onsdagen den 9 December

Minolyckorna undersökas. Tyska minor, tror redaren. Ännu två båtar borta?

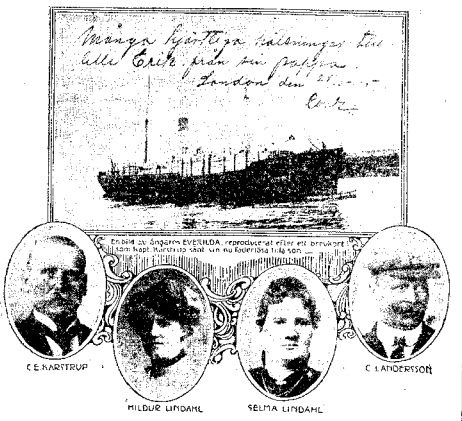
Unikesdepartementet anställer utredning. Tyska ministern beklagar. Luna gick till botten då den försökte rädda Everildas besättning.

Den svenska minolyckorna undersökningen har varit en av de viktigaste i krigets historia. Redan i början av kriget hade svenska fartyg varit föremål för många olyckor. Under de senaste åren har antalet olyckor ökat betydligt. Detta beror på att tyska ubåtar har blivit alltmer aktiva i Nordsjön. De försöker ofta sänka svenska handelsfartyg som transporterar krigsvaruslag. Detta har lett till stora förluster för Sverige. Unikesdepartementet har därför anställt en utredning för att undersöka orsakerna till dessa olyckor. Tyska ministern har också uttryckt sin beklagan över de svenska förlusterna. Det är fortfarande osäkert om två båtar fortfarande är borta. Utredningen arbetar för att få fram svar på dessa frågor.



Det var tyska minor, säger...

Angaren Everilda och dess kapten samt tre av offren på Norra Sverige



Everildas och Lunas undergång nästan samtidigt. Luna skrynkade Everildas förolyckade besättning till hjälp.

I början av december 1914 sjönk tre svenska fartyg vid Mäntyluoto efter minexplosioner, och 45 svenska män och kvinnor förolyckades. De svenska tidingarna rapporterade utförligt om katastrofen.

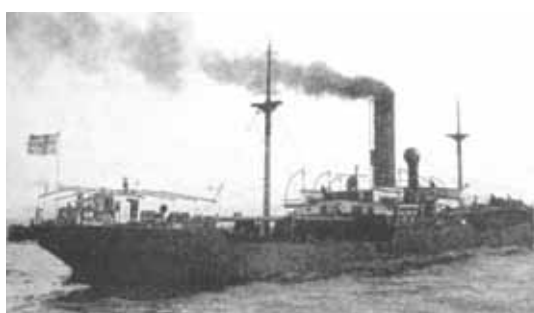
Redaren Dan Broström hade en central roll inom svensk sjöfart under första världskriget. Han var huvudman för ett imperium, som kontrollerade många rederier och var dessutom sjöminister 1914-1917 i den regering, där Hjalmar Hammarskjöld var statsminister. (Bildkälla Uppslagsverket Svenska män och kvinnor.)

Tyskarna förlorade 5,500 fångar Tysk aktion

Serberna rapportera en bety... Ryssarna tillbakalag Hur Ryssland ämnar indragna brännvins

Världskrigets 1917-18... Tyska aktionen... Serberna rapportera en bety... Ryssarna tillbakalag Hur Ryssland ämnar indragna brännvins... För mer nyheter se sidan 1.

till och med 1920 som engångsbelopp och livräntor. Redarna fick 150 miljoner kronor som kompensation för förlista fartyg. 150 miljoner för förlorade fartyg och 3,4 miljoner för förlorade människoliv. Ja, krigets roulette snurrade och hade, som alltid, sina vinnare och förlorare. **C I**



S/S S:t Paul var det första svenska fartyg som förliste under första världskriget (1914-1918). Den andra september 1914 gick ångbåten på en mina och sjönk på koltraden mellan Göteborg och England. Samtliga besättningsmän räddades. (Bildkälla Kommerskollegiums utredning om krigets förluster i handelsflottan, år 1921.)

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

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



TORREVIEJA

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

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

*15 april-30 sep



IDRE

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

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

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



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

Allmän e-postadress: sbf@ledarna.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Sjöbefälsföreningen förening inom Ledarna

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

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 99 112
Elaine Estrela Lokka – 08-598 99 061

Expeditionen i Stockholm

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

Expeditionen i Göteborg

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

Befälsbrist på 40 000

Världens rederier behöver öka rekryteringen och utbildningen av nya sjöbefäl. Det sa IMO:s generalsekreterare Koji Sekimizu i ett tal i Danmark i oktober. Under de kommande 15 åren ökar behovet av kvalificerade befäl så mycket att det behövs 40 000 extra om året, ansåg han.

Särskilt i mer utvecklade länder finns det skäl att öka medvetenheten och intresset för sjöfart bland yngre personer.

– Vi måste belysa sjöfartens betydelse, tillade Sekimizu. Och vi måste erbjuda verkligt förbättrade förhållanden för de som ska jobba till sjöss. Det är kanske den största utmaningen.

Hans varningssignal grundas på en utredning från IMO som visar att hälften av dagens 500 000 befäl i världshandelsflottan kommer att gå i pension inom 15 år. Tillsammans med en ökad sjöfartsvolym skapar det ett behov av 650 000 nya befäl till år 2030.

– Det låter ambitiöst, men fraktvolymer till sjöss har hittills fyrdubblats för varje 40-årsperiod, påpekade Sekimizu.

(TELEGRAPH)

Stena i brittiskt blåsväder

Brittisk-holländska befälsfacket Nautilus uppger sig ha problem att få till stånd seriösa förhandlingar med Stena Line om arbetsvillkoren runt Storbritannien. I början av året la Stena fram ett sparprogram på 10 miljoner pund (108 miljoner kronor), som väckte stort uppseende, eftersom det bland annat innefattade försämringar av ombordanställdas löner och anställningsvillkor. Senare drogs sparpaketet tillbaka, och arbetsgivaren gick med på att utreda alternativa sätt att minska kostnaderna.

– Men sedan har vi inte haft någon meningsfull dialog, säger Nautilus seniorsekreterare Garry Elliott.

Detta har vållat osäkerhet och oro, som har haft en negativ inverkan på befälstillgången. Nautilus har velat diskutera frågor som karriärmöjligheter, studieledighet, semestrar m m, men enligt facket har motparten svårt att ens hitta ett förhandlingsdatum. Efter åtskilliga påminnelser ska parterna ha träffats under första halvan av november, men Stena betonade att alla förhandlingar måste föras i beaktande av nödvändigheten att minska kostnaderna. (TELEGRAPH)

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

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

Sjökaptenring



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

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

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

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

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

Sjöingenjörarring och sjökaptenring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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


Propellersmycke

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



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

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



										SEGLARE HAR LÅNGA HUGGTÄNDER		SKARP ENERGI	PULVRISERA KAJKAR	
								VÄNTAR EFTER JUL & NYÅR						
								HELGDAG LAGAS KYCKLING IBLAND I						
								RENSTRIMLA VÄSTMÅKT			BOTTEN FÖR MÅNGA LÅSARE		ATACAMA OCH ARKTIS	
											LEG			
	BILDAR OCKSÅ ETT RUTMÖNSTER	TARZAN-REP	SAKNAR LINNE	RESENÄRERNAS SKYDDSHELGON	MALMBRYTNING I LJUS		PICKUPER	JOBBAR MÅNGA		VICKA HIT OCH DIT INSTRUMENT				
														AIOLI
	UPPSYN			LÄRAN OM VINTILLVERKNING			FUNGERA	PÅ LASTFALL SPORTPLATS				PERIOD ÅR SPINDELBEN		
	AVBILDNINGSLJUS										LUST OCH O-LUSTIGA			
	PENIBELT						BULLETIN					BILAR OCH HÄSTAR	ÅR 3 MINUTER FÖRE AVTALAD KVART	
	DREJARES ARBETSMATERIAL						CHEDDARKRYP ÅR DIJON KÄNT FÖR	RUBBNINGAR I HJÄRTAT						
	PUBLICITET		INTRESSE STENART				NEDKYLNINGEN	ENVIGER		VÄRMER				
	KNEP-IG	VISKNINGAR OM FLUGA TRIND										LIKT PROFET		
							REGISTRERAS VID RINGMÄRKNING	SMAKFULLT						HÅLLER KANSKE PÅ LEKSAND
	LIVROCK BRYTER ISEN						HASSE I RUTAN INTENSITET			MARIANERO JORDANDE				TRAVAR ÄVEN I EGEN DIVISION
				GATTENS I SIDORNA POEM										
	SVEKET						NÅSET				TV-PROGRAM PLATS DAG ETT			VIKT
							JEANS-TYP			RYSKT DRAG		DAGENS KVART I FEM		
	RISKE RADE ATT FÅ KORGEN	EXPERTKOMMENTATOR												

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Julkrysset".
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 27/1 2015. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen/Ledarna eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Dålig engelska orsakade kollision

Däcksbefålet i Panamaflaggade bulklastaren *Coral Ace* behärskade engelska så dåligt att de inte kunde kommunicera med andra fartyg eller trafikservicen i land. Det orsakade en kollision vid Neue Weser Nord utanför tyska kusten

Brandskydds-föreningens kurser vårterminen 2015

Grundkurs

V 22 25-29 maj Helsingborg

Fortbildningskurser

V 4 21-23 jan Göteborg

V 5 28-30 jan Kalmar

V 6 2-4 feb Helsingborg

V 8 18-20 feb Göteborg

V 10 2-4 mars Göteborg

V 11 9-11 mars Helsingborg

V 12 16-18 mars Göteborg

V 14 30 mars-1 apr Kalmar

V 15 8-10 april Helsingborg

V 16 13-15 april Göteborg

V 17 20-22 april Kalmar

V 19 6-8 maj Göteborg

V 20 11-13 maj Kalmar

V 22 27-29 maj Göteborg

V 24 8-10 juni Kalmar

Advanced Fire Fighting

V 7 10-12 feb Kalmar

V 12 17-19 mars Helsingborg

V 17 21-23 april Helsingborg

Fortbildning Advanced Fire Fighting

V 6 5-6 feb Helsingborg

V 8 16-17 feb Göteborg

V 17 23-24 april Kalmar

V 19 4-5 maj Helsingborg

För anmälan och ytterligare information kontakta:

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

i januari 2013. Olyckan inträffade när *Coral Ace* drev för ankar i hård vind och körde in i containerfartyget *Lisa Schulte*, som också gick för ankar. Båda fick skrovskador, men ingen människa skadades, och inget läckte ut i sjön.

Den tyska haverikommissionen ansåg *Coral Aces* agerande "onödigt riskabel", att föra fartyget inom två kabel-längder från ett annat fartyg mitt i ett ankringsområde. Elementära sjöprocedurer för de aktuella väderförhållandena ignorerades. Bland annat är det svårt att förstå varför huvudmaskin och hjälpkärran inte sattes i standby-läge, när stormvarning utfärdades.

Coral Ace hade förankrat sju kabel-längder från *Lisa Schulte*, men de besvarade inte varningar från det andra fartyget att de drev närmare. Det dröjde mer än fyra minuters drift innan vaktgående beordrade kontrollrummet att sätta maskineriet i standby.

Haverirapportens slutsats är att uppmåna rederiet K-Line, som äger *Coral Ace*, att utbilda de ombordanställda i IMO:s standardfraser på engelska för VHF radiotrafik. (TELEGRAPH)

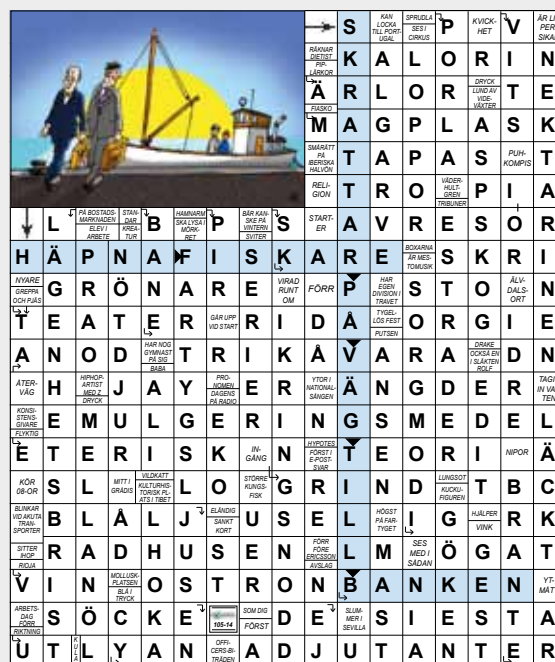
Anti-piratstyrka kvar i Indien

Besättningen i Sierra Leone-flaggade anti-piratfartyget *Seaman Guard Ohio* hålls i fångenskap i Indien. Ursprungligen anklagades de för olovligt intrång i indiskt territorialvatten, men en appellationsdomstol i Chennai fastslog i juli att intrånget skett i en nödsituation och var en skoskyldig passage. Men indiska säkerhetsstyrkan Q-Branch har överklagat beslutet till Indiens högsta domstol. Besättningen på 35 man, varav sex brittiska säkerhetsvakter, skulle ha fått åka hem i oktober. Nu blir de kvar tills högsta domstolen avgjort ärendet.

– Det är ett elände för alla inblandade, säger Ken Peters, direktör för Mission to Seafarers. Männen har hållits kvar i ett år, och jag vädjar till förnuftet och rättstänkandet hos den indiska regeringen att titta på fallet än en gång.

Sjömännens resedokument och bagage har beslagtogs. Någon lön har de inte fått på 11 månader. Men Storbritanniens regering vill inte bli inblandad i rättsprocessen, trots vädjan från familjerna och befälsfacket Nautilus. (TELEGRAPH)

LÖSNING TILL NOVEMBERKRYSSET I SJÖBEFÅLEN NR 7/2014



	S	KAN LOCKA FÄLLPORT USAL	SPRULLA SEST ORRUS	P	KVICKHET	V	ÄR LIK PER-SIKAN
	RYANOR DRETTIT	K	A	L	O	R	I
	LABOR	Ä	R	L	O	R	T
		M	A	G	P	L	A
		T	A	P	A	S	T
		R	E	L	I	G	I
		A	V	R	E	S	O
		H	A	P	N	A	F
		G	R	A	T	A	R
		T	E	A	T	E	R
		A	N	O	D	T	R
		H	J	A	Y	E	R
		E	M	U	L	G	E
		È	T	E	R	I	S
		S	L	L	O	G	R
		B	L	A	L	J	U
		R	A	D	H	U	S
		V	I	N	O	S	T
		S	Ö	C	K	E	D
		U	T	L	A	N	A

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Siv Brakander Holmön

Karl-Göran Ögren Skelleftehamn

Christer Henriksson Enschede

Dessa har belönats med en penninglott.

Sjöbefälen gratulerar!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

ALLANDIA

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

A P MÖLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I STENA LINE ÖRESUND

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

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

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS ASUB 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 Thamsngatan 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

70% för 0 kr.

Vi är en ideell förening som står för 70% av sjöräddningen i Sverige – utan en krona från staten. Bli medlem på sjoraddning.se eller ring 077-579 00 90.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl



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

Så här beställer du

Privatperson

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

Företag

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

Företag _____

Namn _____

Avdelning _____

Gatuadress _____

Postnr _____

Ort _____

Land _____

E-post _____

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

FYRA OLIKA MEDLEMSFORMER

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

AKTIVT MEDLEMSKAP

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

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Inbetalningskort

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namn-teckning

POSTTIDNING B
Avs
Sjöbefälen
Box 12100
102 23 STOCKHOLM



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

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



Svart ryggsäck

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



Svart mössa

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

Svart Keps

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

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