

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 6 OKTOBER 2014 ÄRGÅNG 3

SBF:S BEMANNINGSBOLAG
påhoppat av norska fack

AVTALSTURBULENS I SKÄRGÅRDSTRAFIK
Helt rederi övertog nyköpt fartygs avtal

ELECTRIC FUELS
possible alternative in the future

ESTONIA

ETT DYSTERT 20-ÅRSMINNE



Fackliga trakasserier

OKTOBER

Det hör till ovanligheterna att vi kritiserar andra fackliga organisationer. Vi är väl medvetna om att de rent generellt gör ett viktigt jobb för sina medlemmar, men som i alla verksamheter så kan det ibland bli fel. Det finns normalt inte heller någon anledning för oss att påpeka sådana felsteg. Emellertid har nu den norska fackliga organisationen Industri Energi ägnat mycket tid åt att trakassera Sjöbefälsförningens bemanningsbolag SMBF Service AB och Stena Drilling på ett mycket osakligt och obehagligt sätt. Det kan tyvärr inte få stå oemotsagt.

I ett medlemsutskick den 12 september nådde angreppen en svårslagen bottennivå. Utskicket presenteras på sidan 15. Utskicket är inte bara tendentiöst, det är grovt lögnaktigt, och det enda syftet kan vara att svärta ner såväl SMBF som dess uppdragsgivare Stena Drilling. Det är synnerligen beklagligt att Industri Energi inte kan hålla sig för god för att direkt ljuga. Lika förvånande är att en lokal företrädare för Industri Energi lånar ut sig till att svärta ner sin egen arbetsgivare.

Anställda vill vara kvar i SMBF

I rubriken till utskicket sägs att 38 olagligt inhyrda fick fast anställning i Stena Drilling, vilket beskrivs som en seger. De 38 som avses är anställda i SMBF och hade ingen som helst önskan att bli anställda i Stena Drilling. Det vet vi med bestämdhet, eftersom de berörda hade en stående inbjudan att om de så önskade föra över sin anställning från SMBF till Stena Drilling. Ingen har dock under de 13 år SMBF varit verksamt i Norge framfört något sådant önskemål.

Nu hotade Industri Energi och Safe med att dra Stena Drilling inför domstol om man fortsatte att anlita SMBF. För att slippa de osakliga påhoppens enades Stena Drilling och SMBF om att Stena Drilling AS ska vara arbetsgivare för de berörda arbetstagarna. De har dock fortsatt en anställning i SMBF.

Industri Energi påstår att man med ihärdigt fackföreningsarbete säkrat dessa 38 utländska "vikarier" norska arbetskon-

trakt och fast anställning på riggen där de arbetar (Stena Don). Såväl Stena Drilling som SMBF har alltid betraktat dessa arbetstagare som fast anställda. De enda som har vägrat acceptera detta är de norska facken Industri Energi och Safe.

Vidare påstår Industri Energi att de SMBF-anställda haft signifikant sämre löne- och anställningsvillkor än sina norska kollegor. SMBF-anställda har avlönats i enlighet med de norska avtalen men har i tillägg haft ett antal extra försäkringar, som är normala på svensk arbetsmarknad. Skälet till detta är att det norska försäkringssystemet tyvärr inte skyddar svenska arbetstagare på ett godtagbart sätt.

Den lokale representanten för Industri Energi, Wayne Pena, säger att det varit ett

MEDLEMSUTSKICKET ÄR INTE BARA TENDENTIÖST, DET ÄR GROVT LÖGNAKTIGT

absolut krav att de svenska arbetstagarna inte skulle avlönas efter lönenivåer i Singapore (!) eller Sverige. Denna Pena synes vara full av hjärnsnöken. Svenskar har alltid avlönats enligt norska tariffer. Samma Pena säger att det lokala facket använt enorma resurser bara för att tillse att SMBF följt gällande spelregler. Han säger att det varit ett tidskrävande jobb, lite som att jaga efter spöken...

Vi kan bara konstatera att Pena aldrig kontaktat SMBF. Vi har kollektivavtal med Industri Energi, och han kunde med stöd av detta begära relevanta uppgifter. Vi är också säkra på att om Industri Energi menade att vi inte följde det norska avtalet, som vi är bundna av, så är vi övertygade om att Industri Energi skulle ha gjort rättssak av detta.

Industri Energi påstår också att Stena Drilling olagligt använder sig av SMBF. Vi kan bara konstatera att det finns ingen juridisk prövning om detta. Varken vi eller

Stena Drilling var intresserade av att slösa tid på en onödig process.

Industri Energi påstår sig ha vunnit en fullständig seger. Vad har man vunnit? Bättre anställningsvillkor? Nej. De SMBF-anställda får faktiskt sämre villkor i Stena Drilling AS än i SMBF. Tryggare anställning? Nej. De SMBF-anställda var de första anställda på Stena Don. Trots detta krävde Industri Energi och Safe att de bara skulle få räkna anställningstid från 2007, vilket innebär att många tappar upp till sex år i anciennitet. Dessutom var det bara Industri Energi och Safe som betraktade de SMBF-anställda som vikarier.

Ett kapitalt misslyckande

Nej, Industri Energi och Safe har inte kämpat för att de SMBF-anställda skulle få bättre villkor. I så fall har de misslyckats kapitalt. Industri Energi och Safes agerande är en ren och skär maktdemonstration, där anställdas arbetsvillkor offras för att Stena Drillings verksamhet ska bedrivas på ett sätt som dikteras av de norska facken.

Industri Energi påstår också att ingen SMBF-anställd fått vara medlem i Industri Energi. I Sverige gäller fullständig föreningsfrihet. Vem som helst får vara med i vilken förening som helst. Men vem i SMBF vill vara med i en facklig organisation som Industri Energi, som aktivt arbetar för att försäkra anställningsvillkoren för de SMBF-anställda? Industri Energi borde se över sin marknadsföring.

Stena Drilling AS kommer nu som ovan nämnts att bli arbetsgivare för SMBF-personalen i deras arbete ombord på Stena Don. Emellertid är de fortsatt anställda i SMBF, och vår uppgift är att se till att de berörda anställda inte får försämrade förmåner på grund av agerandet från Industri Energi och Safe. Det tror vi oss dessutom kunna klara, lyckligtvis på ett sätt som inte är angripbart från Industri Energi och Safe.

Sjöbefälsförningen är en facklig organisation vars främsta syfte är att se till att medlemmarna får goda villkor i arbetslivet. Det genomsyrar även vårt dotterbolag SMBF Service AB. Nu har vi stött på två norska organisationer, som helt uppenbart har en annan agenda.

10



sjöbefälen Nr 6

- 04** Förste vice ordföranden har ordet
Jörgen Lorén skriver om 20-årsminnet av *Estonia*
- 05** *Estonia* präglade även Världssjöfartens dag
Men oenighet rådde om inlandssjöfarten
- 06** Fler anställda avskedas
Blir billigare för arbetsgivaren än uppsägning av personliga skäl
- 08** Kvalitet i simulatorutbildning
Sjöfartshögskolornas simulatorer certifieras
- 10** Märklig avtalsituation
Avtal för ett nyinköpt fartyg blev gällande för hela rederiet
- 12** NMF-uttalande mot underbemanning
Sekretariatsmöte hölls i Stockholm
- 14** Bristande säkerhet vid förtöjningsarbete
Avsaknad av riskanalys bidrog till att en överstyrman omkom
- 16** Elektrobränslen
ett tänkbart men ännu dyrt alternativ till fossila bränslen
- 17** Glycerin
är ett annat tänkbart bränslealternativ
- 18** Sjomätning en av många arbetsuppgifter
Sjöbefälen har besökt Sjöfartsverkets arbetsfartyg
- 20** Stor räddningsövning i Östersjön
28 enheter och 500 personer deltog i Baltic Sarex i våras
- 22** Naturljuset kommer
Fönsterlösa hytter kan förses med naturligt ljus
- 24** Ansträngda relationer rederier-banker
Hög belåningsgrad försvårar för redare att låna
- 26** Sjökapten missade dotterns berömmelse
Alice Tegnér ärvde musikaliteten från sin tidigt förolyckade far

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 3 Utgivningsdag 7 oktober 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 Drygt 400 år gamla Ramnäs Bruk AB är en av sex godkända leverantörer i världen av kätting till offshore.

TS-kontrollerad upplaga 8 600 ex

MEMBER AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

MANUSSTOPP 2014

Nr 7 – 21/10

Nr 8 – 25/11



22

EFTER ESTONIA – MYCKET ÅTERSTÅR ATT GÖRA

KATTEGATT SEPTEMBER 2014

Den tragiska olyckan med passagerarfärjan *Estonia* för 20 år sedan har inneburit förändringar i fartygskonstruktion både för nybyggda och befintliga fartyg. Dessa har nu en avsevärt bättre förmåga att klara en olycka, där vatteninträngning sker. Även utbildningen har förändrats, där bland annat förståelsen gällande hantering av passagerare satta under stress i en extraordinär händelse ombord varit en av de viktigare för ökad säkerhet.

Flera av förändringarna har varit och är mycket bra för sjösäkerheten. Dock finns det fortfarande mycket att göra. Med nya evakueringsystem blir övergivande av fartyg mycket enklare. Dock får man aldrig glömma att systemet inte blir bättre än

de människor som ska hantera det, och deras kunskaper är alltså synnerligen viktiga för att lyckas med en evakuering. Systemen i sig löser alltså inte ett övergivande, utan det krävs att personalen är välutbildad och övad för sina uppgifter i en säkerhetsorganisation. För tillverkarna av räddningsutrustning är det således en utmaning att skapa enkla tekniska lösningar, som inte kräver allt för många handgrepp och inte är alltför komplicerade tekniskt, så att också personalen ombord har chansen att lära sig hanteringen, även då man är satt under stress.

En mycket viktig del gäller just utbildning och övning. Såväl skolor som rederier har ett stort ansvar att ge förutsättningarna för den sjögående personalen att både få en bra praktisk utbildning att

hantera räddningsutrustningen och sedan även öva frekvent med densamma. Det ger förutsättningar att vid en olycka lyckas med en evakuering.

Inga bra lösningar funna ännu

Tyvärr så har man ännu inte funnit några bra lösningar på hur man hanterar och räddar de som övergivit ett passagerarfartyg. Man klarar evakuering till livflottar och livbåtar på ett bra sätt, men vad händer därefter? Där återstår mycket arbete, och jag blir beklämd att IMO och de medlemsstater som är representerade där inte arbetar mer med dessa frågor. När en del säger att helikoptrar och räddningsenheter från land ska klara av att ta hand om och bärga alla som övergivit ett fartyg, så önskar jag att de också berättar hur. Även



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, SAN, bildades 1956 och är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivare och fackliga organisationer. SAN verkar för att förbättra arbetsmiljön och öka säkerheten inom svensk sjöfart och fungerar som en knutpunkt för arbetsmiljö-arbete inom branschen. Nämnden ger finansiellt stöd till olika projekt, anordnar konferenser, delar ut arbetsmiljöpris och mycket mer. På www.san-nytt.se får du veta mer om oss.

HÅLLBART SJÖMANSLIV – tema på årets San-konferens!

Temat för årets San-konferens *Så skapar vi ett hållbart sjömansliv* handlar om hur vi tillsammans kan åstadkomma bästa tänkbara förutsättningar för ett långt och friskt yrkesliv till sjöss. Behovet av att känna mening och delaktighet, regelbunden motion, bra mat och god sömn är något av det som kommer att lyftas fram. På plats finns bland andra sömnforskaren Torbjörn Åkerstedt liksom före detta fotbollsspelaren och skyttekungen Torbjörn Nilsson. Dagen avslutas med gemensam mingelbuffé.

Konferensen hålls **den 6 november** i "Läppstiftet" i Göteborg. Anmäl dig **senast den 24 oktober**. Inbjudan, program och anmälningsblankett hittar du på SAN:s hemsida www.san-nytt.se. Deltagandet är kostnadsfritt. För mer information kontakta Eva Ohlsson på Sjöfartens Arbetsgivareförbund, tfn 031-62 95 40 eller eva.ohlsson@transportgruppen.se
Hjärtligt välkommen!

Dags att premiera insatser för god arbetsmiljö!

Inom San vet vi att det finns många goda krafter som verkar för bättre förhållanden för dem som arbetar ombord.

Nu behöver vi din hjälp att hitta dessa, personer eller företag, inför utnämningen av 2014 års arbetsmiljöprismottagare.

Utmärkelsen består av 10 000 kronor samt ett SAN-standar och delas ut i samband med San-konferensen.

Förslag på kandidater lämnas **senast den 24 oktober** till Eva Ohlsson, eva.ohlsson@transportgruppen.se eller Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, Box 404, 401 26 Göteborg.

**SAN PRISET
2014**

vid en olycka i lugnt väder har man stora problem att flytta personer från flottor och livbåtar till en säker plats för vidare transport i land. Helikoptrar har en mycket begränsad förmåga vid en olycka att förflytta större mängder med personer från ett förolyckat fartyg till en säkrare plats. Vid dåligt väder är förmågan ännu sämre, och då även för räddningsfartyg, att överhuvud taget komma intill en livbåt eller flotte. När sedan personer ska transfereras

mellan enheterna är risken mycket större för de drabbade att förolyckas, och det är verkligen inte meningen efter det att man lyckats överge ett fartyg.

Efter *Estonia* har alltså mycket gjorts för ökad sjösäkerhet, men mer måste göras och då främst när det gäller masslivräddning. Jag hoppas att det kan komma fram bra innovationer som löser delar av den problematiken. Dock måste alla aktörer inom det marina klustret också ha viljan

att lösa frågan. I dag är det näst intill endast den internationella räddningsorganisationen IMRF som driver densamma genom bland annat riktade konferenser som endast fokuserar kring masslivräddning. Så jag appellerar till alla att tänk stort, tänk annorlunda och engagera er i hur denna problematik kan lösas.

Med önskan om förlig vind
JÖRGEN LORÉN, 1: E VICE ORDFÖRANDE

Samsyn – men inte om inlandssjöfarten

Samsyn präglade årets upplaga av Världssjöfartens dag, där regler och sjösäkerhet i skuggan av *Estonia*-katastrofen diskuterades. Men känsliga ämnen gjorde att meningsskiljaktigheter ändå kom upp till ytan när fack, redare och myndighet samsades på scenen.

TEXT LINDA SUNDRÉN

GÖTEBORG SEPTEMBER 2014

Det brukar sägas att få saker enar forna fiender lika effektivt som ett yttre hot. Och kanske var det sjöfartens besvärliga läge med bristande politikerstöd och utflaggningar som var orsaken till den samarbetsvilja och enighet som branschen visade upp på Världssjöfartens dag den 25 september i Göteborg. Att konferensen hölls nästan på dagen 20 år efter *Estonias* förlisning präglade arrangemanget, som hölls under rubriken "säker och hållbar sjöfart".

Men vid några tillfällen blottades de oenigheter som ändå finns, framför allt mellan Transportstyrelsens regeltänkare och rederierna. Ett sådant gällde införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar. Regeringen har bestämt att regelverket ska införas, vilket branschen välkomnar. Men eftersom Transportstyrelsen beslutat att använda sig av möjligheten att behålla direktivet med särregler och tillägg, anser flera fartygsägare att det ändå inte kommer att gå att bedriva inlandssjöfart i Sverige på ett lönsamt sätt.

– Ni avslutar själva er rapport med att skriva att ni inte kan se nyttan av ett tillägg. Att ni ändå väljer att införa det anser jag vara ett attitydproblem, sa Affe Norgren på Skärgårdsredarna.

Ingrid Cherfils, direktör för sjö- och luftfartsavdelningen på Transportstyrelsen höll inte med.

– Vi började med ett 100-tal särregler och tillägg, men är nu nere på vad vi anser vara en rimlig nivå. Våra regler är heller inte huggna i sten. Ser vi att de inte får önskad effekt, är det vår skyldighet att ompröva dem, sa hon.

– Det är just det jag menar med attitydproblem, replikerade Affe Norgren. Ni borde göra tvärt om och börja utan särkrav och sedan, om det visar sig att det behövs, göra tillägg.

Redarna och Seko inte helt ense

Att redarna inte vill ha några särkrav var tydligt. Per Tunell, miljöchef vid Wallenius, pekade på att särregler kan leda till globala problem.

– Om alla länder skapar egna regler blir det mycket besvärligt för oss. Det komplicerar hela världshandeln. Regler är bra så länge de är lika för alla, sa han.

Seko Sjöfolks ordförande Kenny Reinhold hade en delvis annan syn på saken. Han lyfte fram behovet av att svensk sjöfartsnäring ligger i framkant när det gäller teknikutveckling, miljötänkande och kompetens. I det perspektivet kan vissa särkrav vara befogade.

– Det enda sättet för svensk sjöfart och svenskt sjöfolk att fortsätta verka är att vi ligger i framkant och är lite bättre än alla andra, sa han.

Minnet av *Estonia* var något som präglade dagen. Professor Olle Rutgersson vid

Chalmers tekniska högskola berättade om händelseförloppet och det sjösäkerhetsarbete som följt i katastrofens kölvatten. Efter seminariet fick Sjöbefälen en pratstund med honom. Hans uppfattning är att det skett en allmän förbättring av sjösäkerheten de senaste 20 åren, och han hänvisade till sådant som krav på att livbåtar ska testas i hög sjö, införandet av snabba räddningsbåtar och en mer professionell säkerhetskultur ombord.

– Jag tror och hoppas verkligen att utvecklingen kommit så långt att en ny *Estonia*-katastrof inte ska kunna inträffa, sa han.

Brister kvarstår

Men fortfarande finns det luckor i sjösäkerheten som behöver täppas till, menar Olle Rutgersson. En sådan är fartygens stabilitet.

– Man sätter väldigt bleka stabilitetskrav. *Titanic* höll sig flytande i över två timmar efter skadan och sjönk upprätt. För *Estonia* tog det bara några minuter, innan hon fick slagsida. Stabilitetskraven på dagens stora kryssningsfartyg är inte tillräckliga, och det är många med mig som är av den åsikten, sa Rutgersson.

Det andra förbättringsområdet som professorn lyfte fram var livbåtar.

– Frifallivbåtar är för farliga för att öva med människor i. Genom att man tagit bort kravet på att folk måste sitta i båtarna under övning har incitamentet att utveckla tekniken försvunnit, sa han.

Det mest effektiva sättet att höja sjösäkerheten på, anser Olle Rutgersson, vore att förverkliga idén om att göra fartyg till sina egna livbåtar med bland annat dubbla maskinrum och minskade öppna däcksytor.

Fortsättning på sidan 7 ►

Ny arbetsgivartaktik – avsked

En klar trend under de senaste åren är att tvister i Arbetsdomstolen (AD) om avskedanden blivit flera än tvister om uppsägningar. Hur kan det komma sig då avskedanden bara ska få förekomma i "flagranta fall"? Svaret är att avsked är billigare för arbetsgivaren än uppsägning.

TEXT STIG GUSTAFSSON

I min artikel i Sjöbefälen nr 5 redogjorde jag för reglerna och AD-praxis gällande uppsägning på grund av arbetsbrist. Men vad gäller vid uppsägning på grund av personliga skäl, till exempel misskötsamhet, samarbetsvårigheter, stöld på arbetsplatsen, förskingring och liknande? Den centrala bestämmelsen återfinns i 7 § Lagen om anställningsskydd (Las), som säger att uppsägning från arbetsgivarens sida ska vara sakligt grundad. Bevisbördan för att det är saklig grund ligger på arbetsgivaren.

Vad är då saklig grund? Sedan Las tillkom 1974 har vi en rikhaltig rättspraxis, när det gäller vad som är saklig grund för uppsägning. Även här gäller – liksom vid uppsägning på grund av arbetsbrist – principen att arbetsgivaren har en skyldighet att i första hand omplacera arbetstagaren. Skyldigheten för arbetsgivaren att försöka omplacera en arbetstagare som uppsagts på grund av personliga skäl är emellertid inte lika stark som i

arbetsbristfallet. Arbetstagarens anställningstid kommer till exempel in i bedömningen. Den som varit anställd mycket kort tid kan inte göra anspråk på samma starka anställningsskydd som den som har varit anställd hos arbetsgivaren i flera år.

Enstaka fall inte tillräckligt skäl

När det gäller olika former av misskötsamhet ska bedömningen inte så mycket inriktas på vad som har förekommit i det aktuella fallet utan i stället på de slutsatser om arbetstagarens fortsatta lämplighet som kan dras av det inträffade. Först vid klart dokumenterad olämplighet anses kravet på saklig grund vara uppfyllt. Detta innebär bland annat att uppsägning inte kan ske enbart på grund av något enstaka fall av misskötsamhet eller olämpligt uppträdande. Omständigheterna i exempelvis ett enskilt fall av ordervägran kan ha varit sådana att arbetstagaren haft skäl för sin vägran, som det kan vara rimligt att ta hänsyn till. Men om arbetstagarens ordervägran framstår som ett uttryck för en allmän ovillighet att rätta sig efter arbetsgivarens anvisningar kan saklig grund föreligga.

En avskedad får gå på dagen

Om en arbetstagare grovt har åsidosatt sina åligganden mot arbetsgivaren kan i stället för uppsägning avskedande komma ifråga. Avskedande innebär att anställningen omedelbart upphör. Till skillnad från vad som gäller vid uppsägning upphör anställningen utan att uppsägnings-tid behöver iakttas. Det finns inte heller någon skyldighet för arbetsgivaren att omplacera en arbetstagare före avskedandet.

I propositionen till Las framhöll departementschefen att avskedande är något som ska kunna förekomma endast i undantagsfall. "Ett avskedande ska kunna tillgri-

pas bara i flagranta fall", som det uttrycks i propositionen. Det bör vara fråga om ett sådant avsiktligt eller grovt vårdslöst förfarande som inte ska behöva tålas i något avtalsförhållande. Som exempel kan nämnas illojal konkurrens och annat illojalt handlande av allvarlig natur, som avslöjande av yrkeshemlighet i syfte att skada arbetsgivaren. Andra exempel är allvarligare brott som begåtts mot arbetsgivaren som misshandel, stöld eller förskingring. Lagen ställer med andra ord mycket höga krav för att avskedande ska kunna tillgripas.

Felaktig uppsägning kan bli dyr

Vid uppsägning har en arbetstagare rätt till lön under uppsägningstiden, även om han är arbetsbefriad under denna tid. Om arbetstagaren vill hävda att uppsägningen är ogiltig kan det efter förhandlingar bli en process i AD eller annan domstol. Under den tid som förhandlingar och process pågår består anställningen, och arbetstagaren har då också rätt till lön och andra anställningsförmåner fram till att målet är avgjort i domstol. Ett uppsägningsfall som går ända till AD kan ta lång tid – ibland 12–18 månader – och därmed bli ganska kostsamt för arbetsgivaren, det kan röra sig om en kostnad på en halv upp till en miljon kronor. Om arbetstagaren vinner tvisten kan arbetsgivaren dessutom bli skadeståndsskyldig för den kränkning som brottet mot Las – den felaktiga uppsägningen – inneburit för arbetstagaren.

Det är mot den här bakgrunden man ska se det starkt ökade antalet fall om avskedanden i AD. Vid en ogiltighetstalan på grund av avskedande har nämligen arbetstagaren inte rätt till lön eller andra anställningsförmåner under den tid som rättstvisten pågår. Kostnaden för det ideella skadestånd som drabbar en arbetsgivare som felaktigt avskedat någon uppgår i värsta fall till cirka 100 000 kronor. Det är en närmast försumbar kostnad jämfört med den summa som lönen uppgår till vid en process om uppsägning. Bland annat därför har arbetsgivare i ökande utsträckning börjat använda sig av avskedande istället för uppsägning för att slippa betala lön under den tid tvisten pågår. **S G**

Facklig grundkurs

för SBF:s medlemmar arrangeras tre dagar i vecka 46 (10–14 november) någonstans i Stockholmstrakten.

Vid SB:s pressläggning är det inte klart exakt vilka dagar det blir. För information om detta se SBF:s hemsida www.sjobefalsforeningen.se.

Rättelse om Syrien

Den syriska hamnstad som nämndes i intervjun med den syriska sjökaptanen i SB nr 5 heter Latakia, inget annat.

Electro fuels for the future

Electro fuels can be the solution, when shipping in the future will reduce the emissions of carbon dioxide. The processes that are involved are commercial, but the different steps need to be linked together in order to produce fuels as methane and methanol.

The rules about sulphur have forced shipping to invest in fuels like LNG and methanol. But in the future there will probably be rigorous requirements about reduction of carbon dioxide emissions also in shipping, and the fossil fuels LNG and methanol are then no final solutions.

– And biomass fuels are a limited resource, it is not enough for every area where energy is needed, says Maria Taljegård, postgraduate at the Department of Energy and Environment at Chalmers University of Technology in Gothenburg.

She is researching whether it is profitable to produce electro fuels for shipping.

Simple principle

The principle for production of electro fuels is simple. At first electricity from wind power or solar cells is used to split the bonds between hydrogen and oxygen in water. It is called electrolysis, and the products are hydrogen gas and oxygen gas.

After that carbon dioxide is caught, for instance in anaerobic digestion plants or gasification plants for biomass. You will get a fairly clean fraction of carbon dioxide in these plants, which today evaporates in the air.

At last the hydrogen gas and the carbon dioxide will react with each other to hydrocarbons in a so called Sabatier Reactor. A catalyst facilitates the reactions and regulates, together with temperature and pressure, if it is e.g. methane or methanol that is formed.

Methane can be cooled and then form liquid biogas, LBG, which is the same thing as LNG, liquid natural gas, with the difference that LNG is fossil and LBG is renewable.

One of the advantages with electro fuels is that shipping will receive fuels, to which there is already an infrastructure, but which are climate neutral. The disadvantage with electro fuels is that the electrolysis is expensive, mostly because the price of the electricity is high.

Energy might be stored

To make the process cheaper large scale investments in wind power and solar cells are needed. These electricity sources are weather dependent and therefore sometimes produce more electricity than what is needed. There is a possibility to store energy if you manufacture electro fuels. According to Maria Taljegård the electrolysis has the potential to become more effective in a near future, since the process is evolving constantly.

An open question is where the carbon dioxide will be extracted in the future. To start with anaerobic digestion plants or gasification plants for biomass are suitable, but further on, when the needs are increased, there is a limitation.

An alternative is to extract the carbon dioxide from combustion in general, for example from coal plants. The disadvantage is that the electro fuel will not be renewable. Besides there is the argument that if you have a clean fraction of carbon dioxide, from anaerobic digestion/gasification of biomass or from fossil combus-

tion, you ought to pump it down in the underground instead of letting it out in the atmosphere after the use as electro fuel.

Cheap oil delays development

Far away in the future it is a possibility to extract the carbon dioxide from the air around us, a technique that today is expensive.

Maria Taljegård now investigates the elements that decide the profitability of the electro fuels in shipping.

– Electro fuels are hardly profitable today since the oil is cheap, she says.

But within a decade this can change if the electrolysis can be cheaper and more effective and if the price on heavy oil increases. A possible carbon dioxide tax and other demands will of course also have an influence.

– Eventually there will be demands, – the question is when, she says.

If we are to meet the two degree target, fossil fuels must be phased out almost completely by 2050.

The two degree target is part of an agreement in the UN to limit the emissions of green house gases, so that the Earth's average temperature will not raise more than two degrees until 2100, compared to pre-industrial times. The average temperature on Earth has so far risen 0.8 degrees.

Maria Taljegård thinks that the region of Gothenburg can be the right place to start to produce electro fuels. Here is Gobigas, Gothenburg Biomass Gasification, a plant for gasification of biomass that produces a lot of carbon dioxide. Besides there is the port where the fuel can be shipped out.

This is a translation of the article
on page 16.

Fortsättning från sidan 5 ➤

– Jag hoppades mycket på konceptet safe return to port, alltså att även ett skadat fartyg ska kunna ta sig tillbaka till hamn för egen maskin. Men det blev tyvärr inte mycket av det i de nya regler som kom 2010. Under tiden den lösningen

diskuterades avstannade utvecklingen av libbåtar, och den har inte återupptagits, sa han.

Konferensen avslutades av Johan Franson, tidigare sjösäkerhetsdirektör på Sjöfartsverket. Han var bekymrad över den krympande blågula handelsflottan och pekade på risken att det på sikt kan leda

till att Sverige tappar såväl kompetens som trovärdighet inom IMO. Att olyckor driver säkerhetsarbetet framåt är allmänt känt. På frågan om olyckor är en förutsättning för detta arbete, svarade Franson:

– Egentligen inte. Men då krävs en ordentlig rapportering av incidenter och nästanolyckor. **LS**

Simulatorer certifierade

De svenska sjöfartshögskolorna har simulatorer för dynamisk positionering (DP), en teknik som använts särskilt inom offshore. Nautical Institute är den största organisation idag som kontrollerar den träningsstruktur som behövs för att använda denna teknik. För att säkerställa kvaliteten i DP-utbildningen utfärdar Nautical Institute certifikat på simulatorerna, och båda skolorna har fått sådan certifiering.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

GÖTEBORG SEPTEMBER 2014

SB har besökt Chalmers Lindholmen och talat med den ansvarige instruktören Christopher Anderberg.

– Nautical Institute gör en noggrann genomgång före certifieringen, berättar han. Det handlar först om lokaler, teknisk utrustning och instruktörernas kompetens, men de tittar också på den administrativa uppbyggnaden, städning, belysning och tillgång till toaletter. Skolor som "glider" på kvalitetskraven kan inte bli certifierade. Tyvärr finns det träningscenter som ser detta som en form av "business case" och konkurrerar med ett billigt upplägg. Vi har en bra och modern simulatorinfrastruktur och erfarna instruktörer, som ger en bra och realistisk nivå.

Kontroll på praktiken

Efter kritik från branschen har man gjort ett nytt upplägg av utbildningen, som träder i kraft vid årsskiftet och går lite snabbare. Mycket diskussion har kommit upp om hur man kan verifiera en viss nivå av färdigheter och kunskaper, då man ansöker om ett DP-certifikat. Så som upplägget är idag är detta svårt, då man inte har kontroll på vad som sker under de resterande praktikdagarna. Bland annat DNV har presenterat ett nytt upplägg, där man examineras genom ett praktiskt test i slutet. Nautical Institute arbetar med att genomföra examination efter båda kurserna och att med en utökad "DP-loggbok" styra praktikperioderna bättre.

– Det nya upplägget ser i korthet ut som följer: Först grundkurs på fem dagar, därefter 60 dagar ombord i ett DP-klassificerat fartyg, säger Christopher. Sedan följer en kompletteringskurs i simulatorn i en

vecka och ytterligare 60 dagars praktik i ett fartyg som är DP-klassificerat i klass 2 eller 3. Tidsmässigt sparar man 90 dagar jämfört med det gamla upplägget men kravbilderna har ökat avseende vad som räknas som en DP-dag, och en mer omfattande DP-loggbok kommer att användas.

Allt fler riggare och supplyfartyg får i dag klass 2 eller 3. För det krävs komplett redundans (automatisk back-up, när en enhet slås ut), vattentäta skott, alltid två nautiker på vakt m m.

Självreglerande bransch

Offshoreindustrin är ibland vad man kallar en "self regulating industry". Regelverket inom offshore finns inte främst i internationella konventioner som STCW, utan

det är slutkunderna inom branschen som själva ställer höga krav på säkerhet och kompetens och därmed driver upp kunskaps- och kvalitetsnivån högre än vad de internationella regelverken kräver. DP-tekniken används inte bara inom offshore utan även bland kryssningsfartyg, vindkraftindustrin, militären och större privatyachter.

Konkurrerar med kvalitet

DP-utbildningen är efterfrågad av studenterna på sjöbefälsprogrammen, eftersom de ser offshore som en framtidsbransch. Är man inte anställd redan så måste man själv betala kostnaden på cirka 17 000 kronor exkl moms. Liksom på andra områden marknadsför sig de svenska skolorna med kvalitet och forskningsanknytning. Det är nödvändigt, eftersom det finns skolor som erbjuder billigare DP-utbildning.

– Denna konkurrens har ökat med lägre priser för DP-kurserna i vårt närområde, men om vi ska behålla vår attraktion, måste vi vara konkurrenskraftiga både vad gäller kvalitet och pris, fastslår Christopher.

Totalt finns i hela världen 70 DP-center i 27 länder, som är akkrediterade av Nautical Institute. **BL**



Christopher Anderberg vid Chalmers certifierade simulator.

Fick sparken – slapp fängelse

Redan före eftersupningen hade kaptenen långt över 1,0 promille i blodet. Därför döms han för grovt sjöfylleri.

TEXT PER TURESSON

HELSINGBORG JUNI 2014

Så var det dags igen. En befälhavare från forna Sovjet på ett bekvämlighetsflaggat fartyg är berusad i våra vatten.

Förra gången gällde det San Remo (se artikel i SB nr 5). Nu handlar det om den lettiske kaptenen på Maltaregistrerade torrlastaren *Kaisa*, som den 8 juni skulle anlöpa Bulkhamnen (före detta Kopparverkshamnen) i Helsingborg.

Kaisa hade legat på redde under helgen och skulle gå till kaj under måndags-eftermiddagen. Men det ville sig inte riktigt. *Kaisa*, med kaptenen till rors, grundstötte i hamninloppet men lyckades ta sig

loss för egen maskin. Nästa försök gick bättre, för då hade överstyrman tagit över.

Väl vid kaj greps kaptenen av polis. Blodprov kort därefter visade 2,64 promille. Kaptenen häktades, eftersom han saknade svensk adress, och efter knappt en månad blev det rättegång.

Eftersupning godtogs inte

Inför Malmö tingsrätt berättar kaptenen att han druckit en halv liter whisky på fredagen och lika mycket på lördagskvällen. Promillehalten förklarar han med att han tagit en rejäl whisky för att lugna nerverna efter grundstötningen.

Tingsrätten tvivlar egentligen inte på kaptenens argument om eftersupning. Men det förklarar ändå inte den höga promillehalten.

”Av vad som framkommit av Rättsmedicinalverkets analyser är det dock ställt bortom rimligt tvivel att alkoholkoncentrationen i hans blod efter färden och före eventuell ytterligare alkoholkonsum-

tion klart översteg 1 promille.”

Alltså fälls han för grovt sjöfylleri.

Egentligen borde brottet ha gett två månaders fängelse. Men eftersom kapten berättat att han förlorat jobbet, så nöjer sig tingsrätten med bara en månad – samma tid som han suttit häktad.

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

Direkttrafik Gävle–USA

För första gången på många år anlöps Gävle hamn av direktgående fartyg till och från USA:s östkust. Det holländska rederiet Spliethoff har börjat skeppa tidningspapper från Gävle till Philadelphia.

– Gävle hamn har en uttalad målsättning att stärka utbudet av direkt linjetrafik, säger marknadschef Håkan Bergström vid Gävle Hamn AB.

PETER LORIN
Källa Gävle Hamn

Beställ genom att sätta in 100,- respektive 75,- på Sjöbefälsföreningens bankgiro 332-1478. Glöm inte att ange leveransadress samt modell och storlek på pikétröjan! Varorna levereras med post.



Svart pikétröja

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Finns i modellerna ”Ladies” och ”Unisex”. Dammodellen är insvängd i midjan och liten i storlek, och finns i storlekarna S-XL. ”Unisex” är rak i modellen och ordinär i storlek, och finns i storlekarna S-XXL. Pris: 100,- inkl. frakt.

Svart ryggsäck

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Ryggsäcken har två fickor, varav ett med innerfickor. Pris: 75,- inkl. frakt.



Avtal sades upp och ersattes av ett sämre

Utö Rederi AB sade upp kollektivavtalet med SBF och lämnade arbetsgivarorganisationen Almega. Men i stället för att förhandla fram ett nytt överförde man villkoren i Strömmaavtalet, eftersom det gällde för ett rederi som man nyss förvärvat. Villkoren i Strömmaavtalet är sämre än i det tidigare Waxholmsavtalet, konstaterar de undrande befälen i rederiet.

TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

ÅRSTA/UTÖ SEPTEMBER 2014

SB går ombord i *Silverpilen* i Stockholms södra skärgård en septemberförmiddag. Vid avgångsbryggan Årsta i Västerhaninge är det mindre än 100 meters sikt, höstdimman ligger kvar. Befälhavaren Jonny Krusell slår på mistluren, när vi kommit ut en kort bit.

– Militärfartyg kan komma ut bakom ön där i 30 knop ibland, förklarar han och pekar åt babord. Vi har radar, men den

tränger inte igenom klipporna.

SB:s reporter ser inte skynten av den ö Jonny talar om i den minimala sikten, men Jonny är veteran i skärgårdstrafiken och kan farvattnen som sitt eget badkar.

Originell avtalssituation

Före avgången har vi suttit tillsammans med två av de andra befälhavarna i rederiet, Karl-Olof "Lolle" Jönsson och Fredrik Andersson. Lolle fungerar som inhoppare lite varstans i rederiet, Fredrik kör *Waxholm II*, som ägs av Waxholmsbolaget men bemannas av Utö Rederi. *Silverpilen* och *Waxholm II* trafikerar båda linjen Årsta-Utö, *Silverpilen* mellan påsk och Lucia, då det är isfritt, *Waxholm II* året om.

De tre berättar om den märkliga och oväntade avtalssituation de befinner sig i. Från årsskiftet lämnade arbetsgivaren Utö Rederi AB Almega och sade upp Wax-





Fredrik Andersson, Jonny Krusell och Lolle Jönsson, befälhavare i Utö Rederi AB.



Jonny styr den här turen, Fredrik åker med till Utö för en genomgång av Waxholm II.

holmsavtalet, som gällt tidigare. Därtill blev de liksom andra skärgårdsanställda fartygsbefäl varslade om uppsägning "för säkerhets skull", eftersom skärgårdsrederierna inte visste om de skulle ha kvar sina uppdrag efter en ny upphandling. Detta renderade rederierna en stämning från SBF. Sedan upphandlingsprocessen plötsligt avbrutits drogs både varslen och stämningen tillbaka.

Hur som helst, i Utö Rederi förhandlade SBF med rederiet utan att lyckas uppnå ett nytt kollektivavtal, trots att det gamla sagts upp. 1 maj köpte rederiet Sea You Rederi AB med fartyget *Gotska Sandön*. Detta rederi kör trafik mellan Nynäshamn och Gotska Sandön/Färösund och omfattades av Strömmaavtalet. Genom att Waxholmsavtalet var uppsagt, kunde arbetsgivaren hävda att Strömmaavtalet gäller i hela rederiet.

– Det är märkligt att avtalet för ett fartyg (*Gotska Sandön*) som står för mindre än en procent av verksamheten i rederiet ska gälla överallt, säger Lolle. Det känns som om Ikea skulle säga upp sitt kollektivavtal och sen köpa en liten butik någonstans och hävda att den butikens avtal skulle gälla i hela koncernen!

Kaffet är gratis

De tre säger att Strömmaavtalet är sämre på flera punkter: lägre grundlön, längre tariffsteg och lägre slutlön. Den halva ersättning som tidigare utgick under liggetid i land är indragen. Det kan innebära

att uppemot 22 timmars ombordtid en vecka kan vara utan ersättning, fast de tidigare i detta fall hade lön för 11 timmar.

– Men kaffet är gratis! påpekar de med glimten i ögat.

– Övertid, som tidigare räknades efter 12 timmar, utgår nu efter 13, säger Jonny. Det kan låta lite, men det gör att rederiet kan spara pengar på att lägga sämre turistor. Tidigare hade vi dubbelt betalt för arbete på fridagar, det är också borttaget.

Nöjda med nuvarande ägare

Alla tre är angelägna att påpeka att de varit nöjda med rederiets ägare Gustaf Myrsten. När han uppmärksammades på att den halva liggetidsersättning som gällde tidigare gjorde att underhållet kunde skötas bättre, svarade han "gör underhåll under liggetiden och skriv upp den tiden".



– Men eftersom detta inte är reglerat i avtalet, har vi ingen garanti att det ska gälla, om Myrsten säljer till någon annan, påpekar Lolle. Det gäller inte bara pengar, det handlar om säkerheten också.

– Vi som är "ute i busken" i skärgårds- trafiken och fixar reparationer själva borde ha ett bättre avtal, säger Jonny. Nu är det tvärtom.

– Strömmaavtalet passar inte för den här sortens verksamhet, konstaterar Fredrik.

Efter samtalet åker vi tvåtimmarsturen ut till Utö och tillbaka. Ön har tre bryggor och cirka 250 bofasta. På återfärden har dimman lättat, och södra skärgården visar upp sig i sin betagande skönhet.

Silverpilen har inga hytter, utan när Jonny eller hans avlösare kört sista turen till Utö, kan de övernatta i ett rum på ön. I *Waxholm II* finns däremot fyra hytter. **BL**

4 + 1 fartyg

Utö Rederi AB äger fyra fartyg och bemannar ytterligare ett.

Utö Express trafikerar linjen Nynäshamn–Älö.

Silverpilen och *Waxholm II* (ägd av Waxholmsbolaget) trafikerar Årsta–Utö.

Gotska Sandön trafikerar Nynäshamn–Gotska Sandön och Färösund.

Mysing trafikerar olika linjer sommartid, reservbåt resten av året.

Sju befäl är fast anställda och jobbar 1-1.

Maskinbefäl uppmärksammar underbemanning

Alltför små besättningar hotar liv, säkerhet och marin miljö. Det fastslog Nordiska Maskinbefälsfederationen (NMF) vid sitt sekretariatsmöte i Stockholm i september.

TEXT BENKT LUNDGREN



NMF:s sekretariat fr v Halldor Arnur Gudmundsson, Island, Gudmundur Ragnarsson, Island, Sami Volamo, Finland, Páll Hansen, Färöarna (president), Gustav Schmidt Hansen, Danmark, Odd Rune Malterud, Norge, Mikael Huss, Sverige, Sjúrdur Heinesen, Färöarna, Per Jørgensen, Danmark och Leif Wikström, Finland. Foto Benkt Lundgren.

STOCKHOLM/RAMNÄS SEPT 2014

Hög arbetsbelastning och uttrötning är ett utbrett problem i sjöfart och fiske, som orsakar olyckor samt hotar liv, säkerhet och värnandet om den marina miljön. Så skrev NMF i ett pressmeddelande, som fortsatte:

Bemanningen sätts ofta orealistiskt låg av nationella myndigheter för att få en konkurrensfördel i att locka rederier till sina register. IMO har tagit tag i problemet med underbemanning i resolution A.1047 (27) "Principles of Minimum Safe Manning", som trädde i kraft 1 januari i år. Ett tillägg har gjorts i Solas kapitel 5 (V/14). Där fastslås att för varje enskilt fartyg ska en rimlig minsta säkerhetsbemanning bestämmas efter en grundlig genomgång med hänsyn till IMO:s resolution.

NMF kräver att kunskapen om det nya regelverket ska förmedlas till alla berörda parter för att höja säkerheten och värna om arbetsmiljön ombord.

Bland andra frågor som behandlades var att Sverige och Danmark inte lever upp



Ramnäs Bruk AB är en av världens sex gokända tillverkare av kätting till offshorebranschen.

till STCW-konventionen i krav på fiskebåtar. Odd Rune Malterud från norska DNMF påpekade att fiskare är ett av världens farligaste jobb. Globalt omkommer cirka 20 000 fiskare varje år, varav 15–20 enbart i Norge.

Företag med rötter i Vasatiden

Mötet avslutades traditionsenligt med ett intressant studiebesök. Det gjordes på ett av Sveriges äldsta företag i den i högsta grad levande bruksorten Ramnäs i Västmanland. Ramnäs Bruk AB har sina rötter i 1500-talet (!) med änkedrottning Katarina Stenbock som driftig och engagerad grundare. 1876 började man tillverka kätting, och i dag är företaget en av sex godkända tillverkare av kätting till offshorebranschen. De tunga och skrymmande produkterna skeppas ut till kunderna i Nordeuropa och Mexikanska golfen från hamnarna i Gävle och Uddevalla. Dit fraktas de enbart med järnväg, spåren går ända fram till fabriken. Företaget ägs sedan tre år av spanska Vicinay Marine.

Bruten kätting kostar 400 miljoner – dollar

Det är inga små värden man handhar. Mats Sohlström, som ledde studiebesöket, berättade om en kund som drabbats av ett kättingbrott:

– Kostnaden, när man även räknade med produktionsbortfall, var cirka 400 miljoner dollar!

Det kanske bör påpekas att Ramnäs Bruk inte var skyldigt till att brottet inträffade. **BL**



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



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 2014	Vecka
Praktisk kylteknik		45

Nyexaminering

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

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

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

Kurs & Tider	År 2014	Vecka
Nyexaminering Kategori 1		42, 46, 50

Omexaminering

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

Kurs & Tider	År 2014	Vecka
Omexaminering Kategori 1		42, 46, 50

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, Fax 031-47 26 23

Dålig skiss kostade ett liv

Området på fördäck, där en brusten förtöjningstross kan snärta, är mycket större än man vanligen tror – och konstruerar förtöjningsstationer för. Den slutsatsen drar Haverikommissionen av en dödsolycka för tre år sedan.

TEXT PER TURESSON

HOLMSUND JULI 2011

SB berättade i nummer 6/2012 om olyckan när det då holländska fartyget *Morraborg* utan bogserhjälp skulle lägga till i Holmsund. Fartyget hade hög däckslast med vindkraftsdelar som fångade hårda frånlands vindbyar.

På bryggan fanns lots, befälhavare och en befälselev som rorgångare. På det trånga fördäcket arbetade överstyrman, båtsman och en matros.

Däckslasten och ett högt tvärskepps skott hindrade dem på bryggan att se fördäcksgänget.

För att få in aktern till kaj i frånlands vinden körde man fram på förspringet. Först ett försök som misslyckades. Sedan ett försök till. Båda gångerna sade kaptenen till fördäcksgänget att ta skydd. Men överstyrman lydde inte utan stod kvar vid vinschernas manöverbox på relingen, troligen för att ha överblick över fartygssidan och den förändra man fått iland.

Plötsligt brast springet och snärtade till överstyrman i huvudet så illa att han avled.

Nu har Statens Haverikommission (SHK) kommit med sin slutrapport. Den tar upp en rad brister som bidrog till olyckan.

Nonchalerade högriskarbete

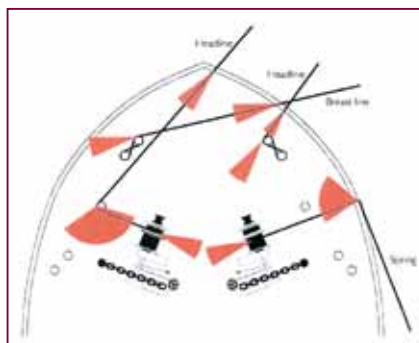
Rederiet, Wagenborg Shipping BV, hade inte identifierat förtöjningsarbete som riskfyllt och därför heller inte gjort någon riskanalys före olyckan. Detta trots att "förtöjningsarbete betraktas i vida kretsar som högriskarbete inom sjöfartssektorn".

Därför drog rederiet i sin internetredning slutsatsen att inga tekniska förändringar av förtöjningsstation eller utrustning behövs.

SHK:s slutsats är en helt annan: "Den dåliga utformningen av fördäckets förtöjningsstation och avsaknaden av en säker plats för att övervaka förtöjningsarbetet

till stor del bidrog till att överstyrmannen stannade kvar i snap-backområdet, trots befälhavarens varningar."

Det finns inga internationella säkerhetsföreskrifter om förtöjningsarbete. Däremot hade *Morraborg* instruktioner, som tagits fram av fack och redare samt godkänts av det holländska Arbetsmiljöverket. I dessa instruktioner fanns en skiss över ett fördäck som ursprungligen kommer från Maritime Coastguard Agency i Storbritannien. Skissen visar potentiella snap-back-



De instruktioner som fanns ombord på *Morraborg* visade en skiss med bara små, rödmarkerade riskzoner.



Den skiss SHK tagit fram pekar ut den större, gulmarkerade delen av fördäcket som ett riskområde.

zoner, alltså de områden där en brusten tross eller vajer kan snärta.

Skissen är vilseledande, anser SHK. I synnerhet gäller det utsträckningen i längdled. Dessutom, påpekar SHK, att "om trossen byter riktning över en kung kan det potentiella snap-backområdet utökas så att den omfattar ett möjligt riktningsbyte av den elastiska energin som frigörs när trossen brister".

SHK har därför tagit fram en egen skiss som, till skillnad från den *Morraborg* hade, visar största delen av fördäcket som en snap-backzon.

Bland övriga faktorer som kan ha bidragit till olyckan tar SHK upp själva trossen samt kommunikationen på bryggan.

Den åttaslagna, flätade trossen till springet var mycket elastisk och hade lägre brottstyrka än andra trossar med samma diameter från samma tillverkare.

Kommunikationen på bryggan brast. Den bärbara manöverbox som fanns användes inte, vilket gjorde det svårare för lotsen att bedöma och styra manövrerna. I stället gick hans order via kaptenen till rorgångaren utan att de kvitterades.

Viktiga rekommendationer

Wagenborg har sålt *Morraborg* men har kvar liknande fartyg. Därför rekommenderas rederiet att göra en mer omfattande riskanalys som bland annat omfattar:

- Förtöjningarnas brottstyrka och kvalitet i förhållande till användningen.
- Behovet av bogserbåtar.
- Kontroller och underhåll enligt schema av trossar och vinschar.
- Placeringen av vinschernas manöverboxar med tanke på potentiella snap-backzoner.
- Hur man garanterar att förtöjningsstationer utformas säkert på nybyggda fartyg.

Slutligen rekommenderas sjöfacket och redarnas organisation i Holland att överväga en granskning av förtöjningsinstruktionerna när det gäller omfattningen av snap-backzonerna.

SHK:s slutrapport finns på nätet i både svensk och engelsk version: www.havkom.se **P T**

38 ulovlige innleide fikk fast ansettelse i Stena Drilling

Iherdig fagforeningsarbeid sikret 38 utenlandske vikarer norske arbeidskontrakter og fast ansettelse på riggen Stena Don, eid av det norske selskapet Stena Drilling Norway. – Det har vært en lang og kronglete vei, sier Wayne Pena, klubbleder i Industri Energi sin lokale avdeling i Stena.

En mangeårig kamp for å få 38 vikarer fast ansatt i Stena Drilling Norway gav endelig full uttelling. 1. oktober får de fast jobb med samme lønns- og arbeidsvilkår som de norske og britiske arbeiderne på riggen Stena Don.

Vikarene, de fleste svenske, har vært utleid av det svenske bemanningsbyrået SMBF Service, og har hatt betraktelig dårlige lønns- og arbeidsvilkår enn sine norske kollegaer.

- Dette har vært et absolutt krav for oss tillitsvalgte, at de svenske arbeiderne ikke skulle lønnes etter nivået i Singapore eller Sverige, sier Wayne Pena, klubbleder i Industri Energi sin lokale forening i Stena.

13 års kamp for rettferdighet

Wayne Pena har jobbet med denne saken helt siden 2001. Forbundssekretær Øyvind Hopland og advokat Alexander Lindboe har bistått i saken siden 2013.

- Allerede for 13 år siden krevde vi tariffavtale for besetningen på Stena Don som også skulle gjelde for de utenlandske arbeiderne. I 2008 endret bedriften på arbeidsvilkårene og under forhandlingene det året måtte vi nok en gang få på plass en ny tariffavtale hos Stena Drilling Norway. Den lokale Industri Energi-avdelingen SDEA har brukt enorme ressurser bare for å påse at vikarbyrået SMBF Service AB har fulgt spillereglene. Det har til tider vært en tidskrevende jobb, litt som å jage etter spøkelses, sier Pena.



Wayne Pena har i 13 år jobbet for at de 38 vikarene skulle få fast jobb og norske lønns- og arbeidsvilkår i Stena Drilling Norway. Foto: Arvid Thomassen

Ulovlig innleie

Saken har vært spesielt vanskelig fordi ingen av vikarene har hatt lov til å være medlemmer av Industri Energi. Dette gjorde at ansettelse i det norske selskapet nesten var en umulighet.

- I 2013 førte endringer i Arbeidsmiljøloven og videre endringer i avtalen med Norges Rederiforbund (NR-avtalen) til at vi endelig kunne forfølge saken juridisk. Vår lokale avdeling erklærte vikarsituasjonen for ulovlig, som førte til maratonforhandlinger med Stena Drilling for å oppnå likeverdige lønns- og arbeidsvilkår for de innleide vikarene, sier Pena.

Full seier

- Vi ble enige om en felles strategi med hensyn til sakens juridiske, faktiske og taktiske sider. Den lyktes vi 100 prosent med. Sammen med den lokale foreningen og forbundssekretær Øyvind Hopland har vi vunnet frem med vårt krav om fast ansettelse og norske lønns- og arbeidsvilkår for de 38 vikarene. Fra 1. oktober blir de formelt ansatt i Stena Drilling Norway, sier advokat Alexander Lindboe i Industri Energi.

- Jeg vil spesielt fremheve tillitsvalgt Wayne Pena som har gjort en fantastisk jobb i denne saken. Det har vært lagt ned utallige arbeidstimer fra Waynes side for å få avtalene på plass og hans innsats har vært forbillig.

- Vi hadde en god sak som endte i full seier og fast ansettelse av vikarene mye takket være en profesjonell håndtering av Stena Drilling og deres advokater. De strakk seg langt for å finne en utenomrettslig løsning på saken og det har vi og den lokale avdelingen med Wayne Pena i spissen satt pris på, sier Lindboe.



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 Sjöfartshotellets entré - **Hotellbokning** 08-517 349 80

Elektrobränslen hör framtiden till

Elektrobränslen kan vara lösningen, när sjöfarten i framtiden ska minska sina koldioxidutsläpp. Processerna som ingår är kommersiella, men de olika stegen behöver kopplas ihop för att man ska få fram bränslen som metan och metanol.

TEXT AGNETA OLOFSSON ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

GÖTEBORG SEPTEMBER 2014

Svavelreglerna har tvingat fram satsningar på bränslen som LNG och metanol. Men i framtiden kommer det sannolikt att ställas tuffa krav på minskning av koldioxidutsläppen även för sjöfarten, och då är de fossila bränslena LNG och metanol inte den slutliga lösningen.

– Och biobränslen är en begränsad resurs, den räcker inte till alla energianvändningsområden, säger Maria Taljegård, doktorand vid Institutionen för energi och miljö på Chalmers.

Hon forskar nu på om det kan löna sig att tillverka elektrobränslen för sjöfarten.

Principen för tillverkning av elektrobränslen är enkel. Först utnyttjar man el från vindkraft eller solceller för att splittra bindningen mellan väte och syre i vatten. Det kallas elektrolys, och produkterna är vätgas och syrgas.

Därefter fångar man in koldioxid, till exempel vid rötningsanläggningar eller förgasningsanläggningar för biomassa. Vid dessa anläggningar får man fram en relativt ren fraktion av koldioxid som idag går ut i luften.

Till sist låter man vätgasen och koldioxiden reagera med varandra i en så kallad Sabatier-reaktor till kolväten. En katalysator underlättar reaktionerna och styr, tillsammans med temperatur och tryck, om det är till exempel metan eller metanol som bildas.

Metan kan kylas ner och bildar då flytande biogas, LBG, vilket är samma sak



som LNG, flytande naturgas, med den skillnaden att LNG är fossil och LBG är förnybar.

En av fördelarna med elektrobränslen är att sjöfarten får bränslen som det redan finns infrastruktur för, men som är klimatneutrala. Nackdelen med elektrobränslen är att elektrolysen är kostsam, framför allt beroende på att elpriset är högt.

För att det ska bli billigare krävs storskaliga satsningar på vindkraft och solceller. Det är elkällor som är väderberoende och som därför ibland producerar mer el än det finns efterfrågan på. Där finns möjlighet att lagra energi genom att bilda elektrobränslen. Enligt Maria Taljegård har elektrolysen potential att bli mer effektiv inom en snar framtid, eftersom processen kontinuerligt utvecklas.

En öppen fråga är varifrån man ska ta koldioxiden i framtiden. Till att börja med är rötningsanläggningar eller förgasningsanläggningar för biomassa lämpliga, men

längre fram när behoven ökar finns en begränsning där.

Ett alternativ är att hämta koldioxiden från förbränning i största allmänhet, till exempel från kolkraftverk. Nackdelen är då att elektrobränslet inte blir förnybart. Dessutom finns argumentet att om man har en ren fraktion koldioxid, från rötnings/förgasning av biomassa eller från fossil förbränning, så borde man pumpa ner den i underjorden i stället för att släppa ut den i atmosfären efter användningen som elektrobränsle.

Billig olja bromsar utvecklingen

Långt fram i tiden kan man tänka sig att hämta koldioxiden från luften omkring oss, en teknik som idag är dyr.

Maria Taljegård tittar nu på faktorer som avgör elektrobränslenas lönsamhet för sjöfarten.

– Elektrobränslen lönar sig knappt idag eftersom oljan är billig, säger hon.

Men inom en tioårsperiod kan det ändra sig om elektrolysen kan bli billigare och effektivare och om priset på tjockolja stiger. Givetvis inverkar också den eventuella koldioxidskatten eller andra typer av krav.

– Så småningom kommer det krav, frågan är när, säger hon.

För att vi ska klara tvågradersmålet måste fossila bränslen fasas ut nästan helt år 2050. Tvågradersmålet ingår i en överenskommelse i FN om att vi ska begränsa utsläppen av växthusgaser, så att jordens medeltemperatur inte stiger med mer än två grader till år 2100 jämfört med förindustriell tid. Jordens medeltemperatur har hittills stigit 0,8 grader.

Maria Taljegård tror att Göteborgsregionen kan vara rätt plats att börja producera elektrobränslen på. Här finns Gobigas, Gothenburg Biomass Gasification, en anläggning för förgasning av biomassa som producerar mycket koldioxid. Dessutom finns hamnen där bränslena kan skeppas ut. **A O**

SÖT LÖSNING?



Mest bekant för att användas till sötning av livsmedel, har glycerin börjat provas som bränsle i sjöfarten av Gleamsprojektet, ett samarbete mellan Marine South East, Aquafuel Research, Gardline Marine Sciences, Lloyd's Register och Redwing Environmental.

ÖVERSÄTTNING BENKT LUNDGREN ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

ENGLAND JUNI 2014

Förutom att inte skapa svavelutsläpp och knappast några partiklar, kan glycerin minska NO_x -utsläppen med mer än 10 procent jämfört med diesel och producerar mindre än 1 gram CO_2 per kilowattimme. En test på en 41 Deutz dieselmotor vid Aquafuel (ägare av glycerinteknologin), med 100% kontinuerlig uteffekt uppskattad till 42 kW, visade bara 0,41 g NO_x per kWh och inga CO_2 -utsläpp, när en katalysator monterades.

Det är giftfritt och biologiskt nedbrytbart. Det är blandbart med vatten, varigenom spill inte skadar miljön, och försvinner snabbt. Dess inerta kvaliteter möjliggör alternativ förvaring ombord.

– Man kan använda utrymmen ombord till bränsleförråd som knappast går att använda i dag, kommenterar Mark Bobby, chef för Gardline Marines sjöfartsavdelning.

Glycerin är också svårantändligt och

kräver en komplettering av en dieselmotor med ett tändsystem.

– Som alla ingenjörer är jag misstänksam mot nyheter och undrade om glycerin kan brinna effektivt, fortsätter Mark Bobby.

– Det kan också uppstå frågor kring garanti, inte bara för maskin utan om ett initialt fel har följdverkan i ett hjälpsystem. Men Gleams-teamet har visat att glycerinet kan brinna, och eftersom branden är så ren kan underhållet minska, tillägger han.

Undersökningar under projektet har också visat att glycerin kan användas i befintliga dieselmotorer utan större förändring.

– Den behöver byggas om så pass att det bara krävs modifieringar av motorns inställningar, säger Simon Powell, operativ chef vid Marine South East. Emellertid fordrar starten av en glycerinmotor ytterligare förvärmmodificeringar, då diesel kan användas som pilotbränsle innan motorn byter till glycerin vid full effekt.

Med detta sagt, glycerinets höga viskosi-

tet kan göra att värmning av tankarna behövs i kallare miljöer. Tankvärmningssystem är vanliga med tjockolja, och det uppvärmda glycerinet kan cirkulera i fartyget. Tankkondenseringen kan kompenseras med avfuktare, men vid vatteninträngning kan bränslet fungera med upp till 30% vatten.

Lågt pris kan bli lägre

Glycerin har 10 gånger större smörjförmåga än diesel, men det kan inte användas ihop med smörjoljor av standardtyp.

Enligt Aquafuel, som erbjuder en förnybar smörjolja till konkurrenskraftigt pris, är glycerinets potentiella kostnader cirka 120 pund (1 380 kronor) per ton för rent glycerin och kanske 320 pund (3 670 kronor) per ton för bränsleanpassat glycerin. Detta kan jämföras med det beräknade priset för tjockolja, 394 pund per ton (4 520 kronor). Dock måste operatörer till sjöss ta glycerinets relativt låga värmevärde i beräkningen, vilket medför att det krävs 1,8 liter glycerin för att producera motsvarande kraft som en liter diesel – men det är två och en halv gång så mycket glycerin som diesel på ett kg.

Gleams tror att om glycerin tar fart som marint bränsle, kommer efterfrågan och utbud att öka, vilket tvingar ner priset. Nu räknas det som en biprodukt av biodiesel men beräknas ha fem års hållbarhet jämfört med biodiesels tre månader. Aquafuel beräknar att miljontals ton glycerin kan produceras direkt från saltvattensalger.

Dock kan distributionskedjan på kort och medellång sikt begränsas. Lloyd's bedömer att ingen riktig tillgång kommer att finnas på åtminstone fem år – och kanske inte på decennier.

– Potentialen för glycerin finns definitivt, men det kommer att vara en bra lösning bara nära produktionen, alltså i kustområdena, säger Lloyd's Register Fobas främste specialist Tim Wilson. Men det finns stora möjligheter för litet tonnage som vindkraftleverantörer och kustfärjor.

För att presentera glycerinets möjligheter hade Gleams en workshop vid "Seawork International" i Southampton i juni.

Originalartikeln var införd i aprilnumret av Marine Engineers Review

Jobb ner till 17 meters djup



Befälhavare Johan Färnstrand (t v) och styrman Andreas Carlsson.

Tät dimma, mäktigt urberg och kasunfyrrar. På Sjöfartsverkets arbetsfartyg *Fyrbjörn* krävs ständig improvisation för att lösa uppgiften. TEXT OCH FOTO OLLE NYGÅRDS

OXELÖSUND SEPTEMBER 2014

– Ska vi dra?

Orden kommer från Andreas Carlsson, *Fyrbjörns* styrman, på väg upp för trappan till bryggan. Första arbetstimmen har ägnats åt betongmålning på däck. Nu är klockan precis 08.00.

– Ja, vi ska väl det, svarar befälhavare Johan Färnstrand.

Mer behöver inte sägas. Efter att ha arbetat ihop i flera år och varit med i projekteringen av *Fyrbjörn*, är det ett sammansvetsat team som manövrerar ut den 35 meter långa och 12 meter breda

båten från lotsplatsen i ett solstrålande Oxelösund.

Och det är en speciell katamaran. *Fyrbjörn* sjösattes 2006 och är framtagen för att kunna ankra i svåra lägen. Propellrarna sitter vinkelrät in från respektive skrov. Djupgåendet är tre meter under överbyggnaden men bara någon decimeter i aktern. Rodren kan lyftas vilket gör att *Fyrbjörn* kan backa upp på svårtillgängliga öar.

Detta för att kunna lösa uppgiften som ligger på fartyget: utföra underhåll på de svenska farlederna. Det gäller allt, från mindre skärgårdsfyrrar till de stora kasun-

fyrrarna ute till havs. I det senare fallet är ett udda arbetsredskap nödvändigt. Snöskyffel.

– Man kan få börja med att skotta bort ett två decimeter tjockt lager av fågelskit, säger Olle Engberg, dykare och byggarbetsare på *Fyrbjörn*.

Improvisation nödvändig

Och att de stora kasunfyrrarna som Almagrundet, Gustaf Dalén med fler har en särställning som spännande arbetsobjekt är tydligt. De är utmanande att lägga till vid, och viss nostalgi finns också i form av spår från förr, exempelvis torrfooder och kvarglömda FiB Aktuellt-tidningar.

Andra arbetsuppgifter är att laga sjökablar, kajer, sätta upp sidomarkeringar och fungera som borrhplattform för bottenprover. Dessutom utförs akut fyrunderhåll som att laga lampor och fästa farledsbojor som lossnat. För besättningen tillkommer också uppgiften att sköta den ombordmonterade byggkranen som kan lasta 1,8 ton och samtidigt sträckas 36 meter utanför skrovet.

– Så lagar vi ju mat och städar ombord, säger Johan Färnstrand.

Och det är just de mångfacetterade arbetsuppgifterna som präglar tillvaron på *Fyrbjörn*. Improvisation är en del av vardagen.

– Inget jobb är det andra likt, säger Färnstrand, samtidigt som han monterar en kompass på en stålkonstruktion som snart ska skickas ned på 20 meters djup.

När Sjöbefälen besöker fartyget ska en ny sjömätningsstation installeras utanför Oxelösund. En åtta kubikmeter stor betongplatta med mätteknik ska ned på 18 meters djup. Svårigheten är att hitta en plats på rätt djup, där den ligger plant och i rätt kompassriktning.

Uppgiften går till dykaren Olle Engberg som snabbt försvinner ner i det svarta vattnet. Efter en stund meddelar han via kommunikationssystemet att det finns en plan yta på 14 meter. Men det fungerar inte. Mätstationen måste ned på 17 meter, konstaterar Johan Färnstrand efter telefonsamtal med sjömätarna. Men det blir svårt då berget sluttar kraftigt på det djupet. Precis innan Engbergs dyktid är slut hittas en plats.

– Dags att komma upp. Nästa dykare får

Fyrbjörn vid lotsstationen i Oxelösund. Operationsområdet är från norska gränsen i väster till finska gränsen i norr.



borra, meddelar Mikael Somp.

Nästa dykare är just Somp. Övriga i besättningen skickar ned en betongborra via en lina. Senare hörs Somps röst från botten.

– Det är väldigt hårt berg. Jag har bara kommit 10 centimeter. Men jag fortsätter väl borra.

Säkerheten främst

Vid det här laget står det klart att arbetet kommer att dra ut på tiden. Arbeten under vatten är svåra att planera. Dyktiderna är inget som tummas på, och befälen Färnstrand och Carlsson måste planera efter dessa.

Dessutom ska det nautiska skötas. Och det finns en yrkesstolthet ombord.

– Vi är bra på att komma in på svåra platser, vi har fått till det bra genom åren, och vi måste ta hänsyn till vind och strömmar i svåra lägen, säger Andreas Carlsson.

Besättningen är uppdelad i skift som arbetar två veckor åt gången, följt av två veckors ledighet. Under tjänstgöringsveckorna arbetar man 160 timmar, ofta klockan 07 till 21. Det gäller från april till november. Under vintern är det semester och utbildning.

– Jag har aldrig ångrat att jag började i Sjöfartsverket även om man kan bli lite trött på att laga gamla fyrar ibland. Men det gäller ju på alla jobb, säger Andreas Carlsson.

Han har sjöbefälsbehörighet klass 6 och har arbetat med båtar hela livet; bogser- och fraktbåtar i Europa och sedan år 2000 på Sjöfartsverkets lots- och farledsbåtar och som befälhavare på arbetsbåten *Klipparen*.

– Nu har jag tagit på mig rollen att



vara lite husmor ombord, säger Andreas Carlsson.

En lyckad lösning. Under dagen tillreds frukost vid 11-tiden bestående av gröt, sylt och kokt ägg. Vid 17-snåret är det lunch; pyttipanna, stekt ägg och sallad.

– Det här måste ju vara bättre än säl och skarv som du levde på tidigare Johan, eller hur?

Den skämtsamma kommentaren är riktad till skeppare Färnstrand. På 90-talet var han ensam åretruntboende på Oxelösunds skärgårds sista utpost, Hävringe. Då arbetade han på Sjöfartsverkets fartyg *Baltica*. Nu bor den marinbiolog- och sjökaptensutbildade Färnstrand på Öckerö, och med såväl sin farfars far, farfar och pappa som arbetat i Lots- eller Sjöfartsverket är han fjärde generationen i verksamheten.

På återfärden till Oxelösund vid 20-tiden är solskenet bortblåst och ersatt med mörker och tät dimma. Sikten bedöms till en halv kabellängd (cirka 90 meter).

Frukost och dykplanering. Från vänster: Mikael Velander (dykare), Andreas Carlsson (styrman), Mikael Somp (dykare), Olle Engberg (dykare) och Johan Färnstrand (befälhavare).

– I de här lägena är man i valet eller kvalet. Man vill ju hålla låg fart, men då styr det dåligt, säger Johan Färnstrand samtidigt som han tar några steg till höger på bryggan och trycker in en knapp.

Resultat: ett tjut som möjligen väcker en och annan pensionär i Oxelösund. Mistluren på *Fyrbjörn* satt tidigare på fyren Draghällan utanför Sundsvall. Samtidigt tätnar dimman ytterligare. Dykarna befinner sig på bryggan och hjälper till som utkikar.

– Vi ligger väldigt nära fyren nu, Johan, säger Andreas Carlsson.

Fyrbjörn glider sakta förbi fyren på Korsholm. Några minuter senare skönjer vi de gula gatlyktorna runt lotsstationen i Gamla Oxelösund. *Fyrbjörn* är förtöjd klockan 20.30. Om tio timmar är det dags för avgång igen. **ON**

Herman & Sigrid Nyléns fond

Befälhavare och styrmän som på grund av sjukdom, arbetslöshet, höga boendekostnader eller av annan anledning är i behov av understöd kan söka medel från Herman & Sigrid Nyléns fond.

Ansökan skall vara Herman & Sigrid Nyléns fond, c/o Sjöbefälsföreningen, Box 12100, 102 23 Stockholm, tillhanda *senast den 31 oktober*.

Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan www.sjobefalsforeningen.se eller beställas från föreningens kansli, Inga Bergensmalm, tel 08-598 99 149.

Man ska rädda – inte bara evakuera



Fredrik Forsman forskar bland annat inom ämnet sjöräddning.

– Sjöfarten måste på olika sätt utveckla arbetet inom sjöräddning. Stärkta samarbeten genom forskning och ökat utbyte av erfarenheter och kompetens bör kunna göra sjöräddningen ännu effektivare, menar Fredrik Forsman.



Världens största sjöräddningsövning genomfördes i maj. Huvudsyftet var att trimma det internationella samarbete som kan krävas vid räddningsoperationer. Både forskare och myndighetsföreträdare är dock bekymrade över att räddningsträning och samverkan inte utvecklas tillräckligt för att successivt höja beredskap och räddningsinsats. Inom sjöfarten är "räddning" ofta lika med "evakuering".

TEXT JOHAN ERICHS, MERAMEDIA

ÖSTERSJÖN MAJ 2014

Med 28 stycken deltagande fartyg och flyg och cirka 500 medverkande individer genomfördes världens största sjöräddningsövning Baltic Sarex i våras. Platsen för övningen var södra Östersjön utanför Bornholm. Årets upplaga var en avancerad samverkansövning med ett tänkt scenario att ett kombinerat gods- och passagerarfartyg hamnade i sjönöd. Övningen omfattade 50 olika räddningsscenarioer. Det var 18e gången som Baltic Sarex genomförs.

– Det är ett stort internationellt intresse, alla Östersjönationer är med, nio stycken. Tyvärr stoppades Rysslands medverkan av politiska skäl, förklarar Jens Sejerskjold Sørensen, chef för operationssektionen vid Maritimt Övervågningscenter Syd i Almindingen på Bornholm och huvudarrangör av Baltic Sarex.

Under senare år har deltagarnas närvaro och aktivitet i planläggningsfasen ökat.

– Vi får viktig input, nya idéer och syn-

Baltic Sarex kallas världens största sjöräddningsövning.

– Varje år lägger vi in nya moment. Även om tekniken går framåt är det viktigt att lägga ännu mer tyngd på samverkan för att åstadkomma effektivare räddningsinsatser, menar Johan Mårtensson, räddningstjänstsamordnare vid sjö- och flygräddningsavdelningen inom Sjöfartsverket.

punkter från representanter från andra räddnings- och säkerhetskulturer, vilket är viktigt för att skapa ökad förståelse och underlätta kommunikation, berättar Jens Sejerskjold Sørensen.

Övningen sträckte sig över tre dagar och föregicks av en och halv dag på land med workshops och akademiska diskussioner om räddningsforskning och räddningsstudier.

Helhetssyn

Fredrik Forsman är doktorand i Human Factors-gruppen på Chalmers institution Sjöfart och Marin teknik. Han arbetar också med utbildningsutveckling på Sjärräddningssällskapet och var tidigare ansvarig för utveckling av träningsorganisationen för dess medlemmar.

SB: Är Baltic Sarex som den ser ut idag en tillräckligt realistisk övning?

– Generellt sett saknas det ofta en tillräckligt hög grad av realism för att skapa ett djupt yrkeskunnande. En mer verklighetsnära träning på Baltic Sarex skulle kunna bidra till sådana utbildningseffekter. Vill man utveckla den operativa sjöräddningsförmågan ombord på fartygen finns det förmodligen utvecklingspotential i upplägget, menar Fredrik Forsman.

En helhetssyn på vad som påverkar och styr en räddningsinsats inför och under ett förlopp skulle enligt Fredrik Forsman kunna stärka beredskapen och förmågan till samverkan.

– För att få ett ännu bättre utfall av övningen och förbättra beredskapsträningen behövs en bättre helhetsförståelse för system och pedagogik. Men det finns en stor poäng i Baltic Sarex. Den är att flera länder övar gemensam sjöräddning, eftersom en skarp räddningsoperation med hög grad av ovisshet alltid handlar om att sätta ihop ett "ad-hoc-team", som ska försöka få kontroll och styra handeln mot en positiv utveckling.

Mer realism

Fredrik Forsman understryker att högsta möjliga realism i övningarna är viktig för att upptäcka och definiera inslag som kan vara av avgörande betydelse för att lyckas med ett räddningsarbete.

– En av poängerna med att öva verklighetsnära är att man får sina förutfattade meningar antingen bekräftade eller punkterade. För att bibehålla dynamiken i en övning är det nödvändigt att ta hänsyn till deltagarnas skiftande kompetens bland annat genom att i förväg noga säkerställa bakgrund och kompetens hos de deltagande parterna och individerna men även kulturella och språkliga skillnader.

Konflikter

Enligt Fredrik Forsman finns det mycket positivt med Baltic Sarex i form av möten, kartläggning av scenarier, kunskapsutbytet och övningsstorlek.

– Mycket är bra, men det finns strategiska konflikter mellan att inför övningen för detaljerat styra kommunikation, planering och strukturer och det praktiska handhavandet under övningen. Då handlar det mer om "hands-on" och om dynamisk anpassning utifrån vad som händer just då, och det scenariot kan aldrig planeras alltför detaljerat i förväg.

Fredrik Forsman menar att sjöfarten idag generellt har ett reaktivt perspektiv när det gäller säkerhet på sjön och att ansvarsfokus ligger på att evakuera passagerare och besättning från fartyg även om det inte alls behöver betyda att de hamnar i säkerhet.

– Vi pratar i termer av evakuering och "rescue". Här behöver sjöfarten titta på hur man kan använda och öka den egna motståndskraften mot olyckor och hur den i större utsträckning kan hjälpa sig själv. Sjöfarten bör sträva efter nya lösningar för att få resurser att kunna lyfta upp hela bemannade livflottor och att kunna sjösätta mindre farkoster för att bogsera

livflottor, då ökar systemens trovärdighet. Sjösäkerhetssystemet haltar eftersom vi tänker i termer av evakuering men i mindre utsträckning i termer av räddning, menar Forsman.

Se på andra

I en värld av ökade säkerhetskrav i en strävan att åstadkomma mesta möjliga trygghet och säkerhet kan det upplevas som just sjöfartens säkerhetssystem inte är tillräckligt genomarbetade.

– Det kan hänga ihop med traditionen att sjöfarten talar mer om evakuering än om räddning. Jämför exempelvis med oljeborrindustrin där man har ett annat tänkande. Där har man utvecklat egna regler, med standby-fartyg, där sträcker man ut räddningsarbetet till att omfatta att personalen ska till "safe haven", det talar man sällan om inom handelssjöfarten.

SB: Hur kan sjöfarten höja sin nivå när det gäller räddningsarbete?

– Titta gärna på andra industrigrenar. Det är viktigt att kunna lära av andra. Lika viktigt är att inte göra benchmark utan analys. Även om exempelvis flyget är dokumenterat duktiga på säkerhet måste man förstå det systemets förutsättningar för att kunna göra generaliseringar till sjöfarten. Sjöfarten behöver samverkande forskning för att utveckla metoder och utrustning. Det gäller att hitta en samsyn på problemens existens och att alla ingående parter, från redare till vetenskapsföreträdare, involveras, eftersom det finns så vitt skilda perspektiv, och definitioner vad säkerhet egentligen är och ska omfatta. Gränsöverskridande möten mellan forskning, teori och praktik är viktigt för att skapa ett brett underlag i syfte att stärka säkerhetsarbetet inom sjöfarten och skapa ett forum där olika kanaler kan mötas.

Livbåtar

Livbåtsövningar och risken med dessa har nyligen uppmärksammats, risken påverkas bland annat av språksvårigheter och felaktig hantering.

– Det är ett svårt avvägande. Det måste övas, å andra sidan är det svårt att öva med hög konsekvens, eftersom då ökar också risken om det inträffar ett misstag. Det är ett dilemma. Svårigheten är att hitta en säker träningsmetod. Vägen är att utveckla bättre teknik, samtidigt som träning och utbildning förfinas, avslutar Fredrik Forsman.

Ökat utbyte

Johan Mårtensson, räddningstjänstansordnare vid sjö- och flygräddningsavdelningen inom Sjöfartsverket, gjorde sitt tionde Baltic Sarex.

– Numera är det fler länder som är deltagare och bidrar med kunskap. Oavsett hur den tekniska utrustningen utvecklas måste samverkan under en övning som Baltic Sarex, tränas ännu mer för att bli ännu bättre. Risken som jag ser det är att

– GENERELLT SETT SAKNAS DET OFTA EN TILLRÄCKLIGT HÖG GRAD AV REALISM FÖR ATT SKAPA ETT DJUPT YRKESKUNNANDE.

de stora räddningsfartygen dominerar och att det blir för mycket "multi-function".

Betydelsen av de små räddningsbåtarna får aldrig underskattas, eftersom de är forst på plats, klargör Johan Mårtensson.

Johan Mårtensson ser en potential genom att kontakten mellan sjöräddningsorganisationer och den kommersiella sjöfarten förbättras.

– Vi ser gärna ett ökat utbyte av både erfarenheter och av kravspecifikationer i samband med räddningsövningar som Baltic Sarex. Förmodligen kommer kommersiella aktörer att delta i en större utsträckning i framtida övningar och det är bara av godo för att stärka och utveckla samverkan och beredskap.

Drönare

Nya kommunikationsmöjligheter stärker förutsättningarna för deltagande aktörer att agera effektivare i en räddningssituation.

– För första gången hade vi i år drönare som efterspanningsresurs. Drönaren lyfter från ett fartyg och landar i vattnet och de videobilder som uppfattas av drönarens "go-pro camera" kan sedan "livestremas" via internet till medverkande räddningsaktörer. Det är en billig form för att i realtid på ett enkelt sätt skapa sig en bild av vad som hänt. Det sättet att hämta information kommer att öka och på sikt leda till ännu bättre räddningsinsatser, säger Johan Mårtensson. **J E**

En ljusnande framtid



Naturligt dagsljus i en fönsterlös hytt är redan verklighet på *Stena Scandinavica*. Om drygt ett år finns förutsättningar för att även maskinkontrollrum och maskinrum, verkstäder och förråd i handelsflottans fartyg kan vara upplysta av dagsljus, liksom hytter, korridorer och andra fönsterlösa ytor. TEXT CLAES HINDENFELT/METRA REPORTAGE FOTO PATRIK BERGENSTAV

GÖTEBORG JUNI 2014

Sedan drygt ett år står en ljusinsamlare på väderdäck akter om heli-plattan på *Stena Scandinavica*. Sex fiberkablar transporterar solljuset till en fönsterlös hytt, vars ljus-kvalitet överskrider allt befintligt konstljus.

– Det här är ett pilotprojekt för att se om en teknik som finns på land sedan flera år kan fungera även i den tuffare marina miljön. Och i allt väsentligt fungerar det väldigt bra. Det är fantastiskt att få in naturligt ljus i fartygets mörka miljöer, säger Rickard Gerle, befälhavare på *Stena Scandinavica*.

Vi träffas en solig sjuttondemaj-lördag och tittar på den lilla relativt oansenliga kvadratiske ljusinsamlaren på väderdäck. 36 ljusinsamlare/prismor leder ljuset till sex fiberkablar, som försvinner ner i ett hål i däck och vidare in i manskapshytten. De levererar samma mängd ljus idag som när de installerades, sköter sig själva och ser helt fräscha ut efter året utomhus. I hytten fördelas ljuset genom en fiber till duschen, en till toa och de resterande

fyra till två takarmaturer. Och ljuset är verkligen riktigt dagsljus, mjukt och behagligt och en klar kontrast till konstljuset som annars lyser upp hytten och korridoren på vägen dit.

– Att kunna installera hälsosamt naturligt ljus ger ett stort mervärde, och detta är ett enkelt sätt att tillföra solljus till fartygets utrymme som annars inte har tillgång till naturligt ljus. Så projektet är positivt för oss som jobbar ombord, på sikt för våra passagerare, miljön och inte minst för färjans ekonomi, säger Rickard Gerle.

Optimal inställning mot solen

Stena Scandinavicas insamlare har en liten motor som, styrd av ett mjukvaruprogram justerar så dess position är optimal i förhållande till solen. Programmet har en nautisk almanacka som stöd för att hålla reda på var solen befinner sig, och eftersom det är en nattfärja används inte anläggningen under gång. Tekniken finns för att hänga upp insamlaren i ett gyro med en ozonmätare, som hjälper den att alltid

var optimal mot solen vilket är en förutsättning för fartyg i till exempel oceanfart.

Här är det i första hand ett pilotprojekt för att se om det fungerar i marint bruk över huvud taget med tanke på vibrationer, salt och vågor, stötar med mera. Nästa steg är att få en gyroupphängd variant att röra på sig under gång vilket kräver en annan mjukvara samt stöd av en GPS.

Systemet är modulärt beroende på hur mycket ljus man vill ha eller hur stora ytor som ska belysas, och anläggningen är enkel att montera, den säljs bland annat till villaägare som förväntas göra det själv. På *Stena Scandinavica* gjorde besättningen genomföringarna i däck med en Brattbergare, drog kablar och fibrer medan leverantören, Göteborgsföretaget Parans Solar Lightning, stod för resten.

– Installationen var väldigt enkel och gick fort, och man kan använda befintliga kabelbanor till fibrerna. Kalibrering och inkörning tog en halvtimme, och sen var det i princip klart. Vi har ingen direkt tillsyn eller ljusfångaransvarig, anläggningen sköter sig själv och fungerar som det var tänkt. Vi fokuserar på funktionen till sjöss och vill kunna modifiera den om det skulle behövas så det är både ett projekt och en process, säger Rickard Gerle.

Ger uppenbar livskvalitet

Reaktionerna från de som bott i hytten är enbart positiva. Mest uppskattat är kvaliteten på ljuset, ”som om det kom från ett fönster”, och känslan av att det är dagsljus är högt värderad. Rickard Gerle har fått många frågor och positiva kommentarer om anläggningen, bland annat från maskinfolket som undrar när de ska få dagsljusbelysning i sina arbetsutrymmen. Med tanke på att flertalet arbetar 12-timmars dagpass vore dagsljus en stor förbättring av deras arbetsmiljö och välmående.

Än så länge är tekniken den begränsande faktorn, men när de 100 meter långa fibrerna är klara för produktion om drygt ett år är det inget som hindrar att leda naturligt ljus ner i maskinkontrollrum och andra utrymmen.

Nils Nilsson är vd på Parans Solar Lighting i Göteborg. Företagets produkter säljs både nationellt och internationellt och med den tredje produktgenerationen har intresset ökat markant. Att ha en marin

applikation som pilotprojekt öppnar helt nya möjligheter både för Parans och arbetsmiljön i handelsflottan.

– Vi har inte gjort någon anpassning av insamlaren eller den övriga hårdvaran för att den ska fungera i marin miljö. Där emot gjorde vi ett specialprogram för att det ska fungera på ett fartyg som rör sig. Vi utvecklade ett i teorin och stämde sedan av att det fungerade i praktiken, säger Nils Nilsson.

– Det är knappast några problem att utveckla en fungerande mjukvara för groupphängda insamlare, men är inget vi gjort i detta skedet. Just nu arbetar vi med utvecklingen av våra hundra meter långa fibrer, och med den internationella landbaserade marknaden. Vår utgångspunkt är främst hälsoaspekten och välbefinnandet. Miljö och ekonomin väger säkert in om man vill spara energi. Så detta är en bra kombination och ett sätt att få in naturligt ljus i fönsterlösa utrymmen.

Även en ekonomisk vinst

På *Stena Scandinavica* funderar Rickard Gerle i ungefär samma banor med ett behagligt och mer arbetseffektivt ljus för medarbetarna ombord samt en ekonomisk del.

– Strikt ekonomiskt är det på sikt en stor besparing, eftersom vi producerar vår egen el, och det blir ganska många kilowatt. Så allting vi gör landar i slutändan i hur mycket diesel vi förbränner. Allt vi kan spara ger mindre förbrukning, bättre ekonomi och mindre emissioner till atmosfären. Tekniken är relativt enkel, det är få rörliga delar, solen är gratis och de positiva effekterna är odiskutabla. Och även om det är enklare att installera i ett nybygge är det inget stort problem, eller ens en avhållande faktor för att montera i ett befintligt fartyg, säger Rickard Gerle.

C H



Inget kan ersätta naturljuset

Naturligt sol- och dagsljus är viktigare och mer värdefullt för kroppens funktioner än vad som tidigare varit känt. Och så sent som 2002 kom forskare på att ögats ganglionceller är ljuskänsliga och direkt förbundna med vår biologiska klocka.

Kroppens system är ett antal biologiska rytmer i sekvenser, varav en del är i fas med vår biologiska klocka, som för de flesta är mer än 24 timmar och för några mindre. Och trots att ljuset beforeskats i drygt 50 år kan vetenskapen inte helt säkert säga vad som händer mer än att naturligt ljus är betydelsefullt för att styra vår vakenhet och sömn, och att det medverkar till att reglera viktiga funktioner som kroppstemperatur, medvetande och immunsystem.

– Tidigare var allt ljus okej om det var i tillräckligt stor mängd, men i slutet på 90-talet började man titta på vilka komponenter av ljus som påverkar människan, säger Thorbjörn Laike, professor i miljöpsykologi vid Lunds Universitet.

Medverkar i hormonproduktionen

Att tappar (färg) och stavar (sv/v) fanns var ingen nyhet. Det var däremot upptäckten att vissa av ganglioncellerna är direkt ljuskänsliga och kopplade till epifysen, där det viktiga hormonet melatonin produceras.

– Melatonin är grunden för styrning av vakenhet och sömn. Det har sin toppnivå vid två-tre på natten och ska inte finnas i kroppen under dagtid, då går man runt och är sömning. Vid studier av kortisolnivåer över dygnet på ett stort antal människor som fått olika typer av ljus under dagen har vi sett att kortisolnivån sjunker och inte går upp på topp på morgonen hos de som fått för lite ljus, säger Thorbjörn Laike.

Ljuset medverkar till att styra produktionen av flera viktiga hormoner, kortisol och melatonin, serotonin och oxytosen som i sin tur reglerar bland annat vaken- och sömnhet, humör och välbefinnande. Dessa är i sin tur beroende av naturligt ljus för att utsöndras i rätt mängd vid rätt tid på dygnet.

Av alla försök och studier med dagsljus genom åren visar 95 procent att de subjektiva upplevelserna av dagsljus

ger ett ökat välmående jämfört med alla andra ljuskällor.

Den stora skillnaden mellan dagsljus och konstljus är att det naturliga dagsljuset är en fin balans mellan kort-, mellan- och långvågig elektromagnetisk strålning, som människan behöver för kroppens funktion och välbefinnande.

Dagsljus ger även en optimal fördelning av strålningen, som innehåller energi i alla våglängdsområden. Det är en balans som ännu inte gått att återskapa på konstgjord väg. Bland annat visar forskning att solljus är verksamt vid årstidsbundna depressioner, att människor som bor långt från ekvatorn och har mörka årstider ökar sömnen på helgerna med 25-35 minuter.

– I kontorslokaler har man fönster som släpper in naturligt ljus, det ger även en utsikt vilket också bidrar till välmående vilket är svårt att åstadkomma i maskinrum. Med en utvecklad fiberoptik bör man kunna lösa problematiken i utrymmen som saknar dagsljus, och kvalitén på dagsljuset borde i sig ha en positiv effekt för människorna som vistas i det, säger Thorbjörn Laike.

Störst hopp till LED-belysning

Något konstljus som är i närheten av naturligt dagsljus finns som sagt inte. Energilampor har inneburit en försäring av ljuset, medan lysrören har förbättrats enormt under de senaste 60 åren. Men fortfarande är spektrumet taggigt, så hoppet står till en utveckling av LED-belysning.

– Det pågår en hel del forskning på LED-lampor, där man försöker sätta samman olika våglängder. Men det är svårt och dyrt och kräver fler komponenter än röd, blå och lite gult. Det svåraste är att få fram det gröna ljuset. Det finns grupper inom nanoteknik som arbetar med detta, men ännu är det en bit kvar till kommersialisering av en sådan lampa, säger Thorbjörn Laike. **C H**

Bankerna håller i pengarna

I kölvattnet av finanskrisen har framför allt mindre rederier fått det svårare att låna pengar. De tuffare tiderna gäller hela näringslivet, men sjöfarten är extra känslig eftersom man är en av de högst belånade branscherna. TEXT LARS SOOLD

GÖTEBORG AUGUSTI 2014

Mindre rederier har fått det svårare att förverkliga nya affärsidéer när bankerna stramat åt kraven. Det kan skapa ett moment 22, eftersom bankerna vill se bra lönsamhet men samtidigt inte lånar ut pengar till lönsamma projekt.

Litenheten hos ett rederi, med kanske bara ett par man och några fartyg, kan också påverka bankens tillit. En osäkerhet kan smyga sig på inför rederiets möjligheter att täcka upp frånvaro och oförutsedda händelser.

– För bankerna är det värre att drabbas av kreditförluster än att säga nej till en affär, för de kan förmodligen låna ut samma pengar till någon annan, säger ekonomie doktorn och forskaren i sjöfartsekonomi Andreas Hagberg.

Ett medelstort rederi Sjöbefälen inter-

vjuat säger att de större bankerna inte längre är så intresserade av att göra affärer med mindre rederier. Bankerna kräver mer säkerhet, vilket gjort att redan högt belånade rederier missat bra affärer. För att få låna har det krävts att en större partner går in med garantier eller rena pengar eller att rederiet kan visa upp ett långtidskontrakt. Men, som rederiet säger, ”har man ett insatskapital på 30 procent och en bra affärsmöjlighet så är ju bankerna intresserade”.

Bankernas stramare tyglar beror på ökade stabiliseringskrav från EU och svenska regeringen och att man blivit försiktigare inför branscher som brottas med lönsamhet och mer eller mindre osäkra framtidsutsikter. Det gäller exempelvis sjöfarten, där räntor och andra finansieringskostnader är en stor post i räkenskaperna. Detta tillsammans en förhållandevis hög belå-

ning gör i jämförelse med andra branscher sjöfarten känslig för den hårdnande finansmarknaden.

En del av bankernas högre premier och avgifter har visserligen kompensats av det låga ränteläget, men på det hela taget har det efter finanskrisen blivit svårare för många rederier att låna pengar.

Uppdrag att finansiera rederier

Rederierna lånar i de stora bankerna och hos Svenska Skeppshypotek, där den sistnämnda har ett lagstiftat uppdrag med Finansdepartementet som huvudman att medverka till finansiering av rederiverksamhet. Hypotekets egen lönsamhet och krav på avkastning påverkar inte villkoren för utlåningen. VD Lars Johansson säger att det överlag blivit svårare att låna i och med att kapitalet som bankerna är beredda att låna ut har minskat.

– Bankerna har blivit försiktigare inför att satsa i mer osäkra branscher, bland annat rederinäringen, säger Lars Johansson.

Under de senaste fem åren har man på Skeppshypotek märkt att sjöfartens efterfrågan på lån har minskat, men att man nu skönjer ett något större intresse.

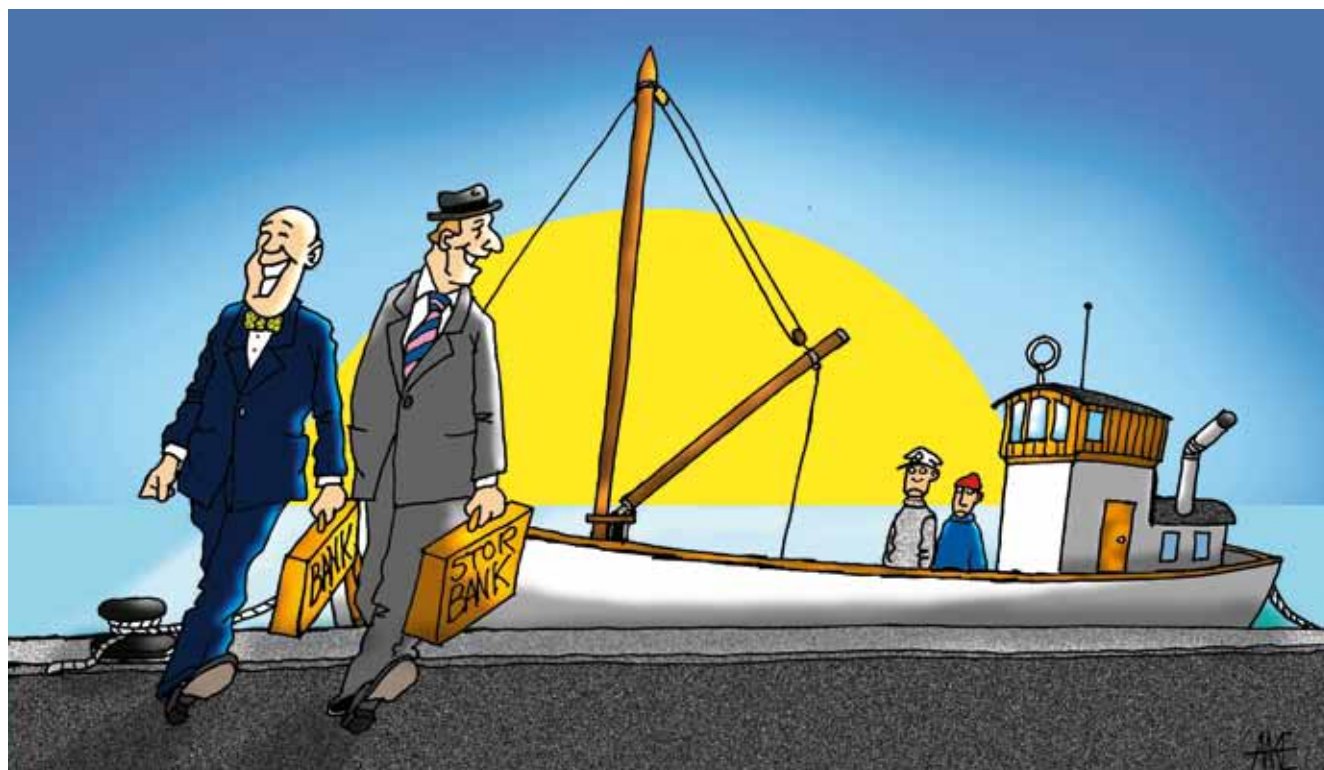


ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT

– Under de senaste fem åren har man inte bytt ut sina fartyg i samma takt som tidigare. Det är sannolikt att snittåldern gått upp samt att det finns ett större ersättningsbehov än normalt.

Lägre kompetens hos bankerna

Samtidigt kommer signaler på att bankerna centraliserar kunnandet och inte förnyar sin kompetens på lokala kontor. Redareföreningen säger att de banker som varit starka inom sjöfarten flyttar ut sin kompetens från Sverige till skeppsavdelningar i Norge och England.

– Det gör att risken ökar att redare stöter på bankmän som inte kan så mycket om sjöfartens förutsättningar, säger Redareföreningens vd Pia Berglund.

Andreas Hagberg bekräftar detta.

– Nordea är av tradition starka på sjöfartssidan, men bankerna överlag väljer nu att inte förnya kompetensen på kontoren i Sverige, säger han.

Detta kan göra det svårare att förklara möjligheterna i nya affärer, eftersom en komplex och svårvärderad bransch som sjöfarten ställer extra krav på väl uppbyggda relationer och kunnande hos bankerna.

Att det har stor betydelse för lönsam-

heten att snabbt och flexibelt kunna få fram kapital visade Andreas Hagberg i sin doktorsavhandling. Hans undersökning sträckte sig fram till 2007.

– Efter det kom finanskrisen, och det jag kan se är att betydelsen av att snabbt kunna hitta finansiering snarast har ökat sedan dess, säger Andreas Hagberg.

Men för de stora rederierna, med ett starkt eget kapital, är det fortfarande inte så svårt att låna om man skulle behöva. De tre stora i Sverige, Stena, Wallenius och Transatlantic, hade enligt senaste statistiken från Trafikanalys 93 procent av de svenska rederiernas samlade kapital, eller i reda pengar 130 av 140 miljarder som den svenska rederinäringen enligt Trafikanalys, är värderad till.

De har också möjlighet att ta av egna tillgångar för nya affärer. Särskilt Stena, som står i en klass för sig när det gäller storleken på kapital, plus att bolaget har kapital från andra verksamheter inom koncernen att ta till.

Att hitta nytt kapital hänger dock inte bara på egna finansiella muskler, menar Andreas Hagberg. Marknaden man verkar på har också stor betydelse.

– För bankerna är det exempelvis en

mycket större risk att låna ut till oljefrakter från Mellanöstern jämfört med till någon som kör skrot över Vänern.

Transatlantics bolag för systemtrafik inom roro och container/feeder kämpar med minussiffror, och man omstrukturerar bolaget för att komma på plus. I fjol hade man en omsättning på 1,8 miljarder, vilken går ned med cirka 30 procent i år efter att man lagt ned en olönsam linje, outsourcat Short Sea Bulk-bolaget och i samband med detta sagt upp 70 anställda.

– Klimatet för att låna pengar har blivit svårare sedan finanskrisen, men vi har inte sett någon ytterligare negativ utveckling under senare år, säger finansdirektör Tomas Bergendahl.

Transatlantic har de senaste åren inte satsat på nyinvesteringar utan leasar i stället in fartyg. Tomas Bergendahl säger att man har bra relationer med bankerna och har inte märkt av någon brist i kompetens hos dem. Han bekräftar dock den ovannämnda beskrivningen:

– Vi märker dock av en centralisering av bankernas kompetens när det gäller sjöfartssektorn vilket medför en försämrad lokal närvaro. **LS**



SJÖFARTSVERKET

TILL DIG SOM ARBETAR TILL SJÖSS OCH GILLAR ATT FOTOGRAFERA

Du vet väl att Fototävlingen för sjöfolk 2014 pågår hela året? Som aktivt seglande sjöman är du varmt välkommen att skicka in dina tävlingsbidrag senast 31 december i år.

De enda kraven är att bilderna håller tryckkvalitet och skildrar den maritima miljön – ombord eller i hamn men gärna i arbetet. Från den svenska deltävlingen går de 15 bästa bidragen vidare till nordisk final, där riktigt fina priser utlovas.

Läs mer om tävlingen och vart du sänder dina bilder på Sjömansservice webbplats www.seatime.se



Foto: Stefan Olsson Wandel – Fototävlingen för sjöfolk 2013



Foto: Tim Ruttledge – Fototävlingen för sjöfolk 2013

SJÖMANSSERVICE FÖR DIG

Sjökaptenens dotter lade grund för svensk barnkultur



Sjökapten Eduard Sandström (1829-1879) arbetade i hela sitt liv ombord på fartyg, som bland annat gick mellan Europa och Nord- och Sydamerika. Fotot är återgivet i en biografi om Alice Tegnér, som skrevs av Stina Palmberg.

Alice Tegnér, född Sandström, ägnade sig i hela sitt liv åt musik. Natanael Beskow har gjort den här oljemålningen, som bland annat är reproducerad i en biografi om kompositören.



På eftermiddagen den 5 april 1879 avled sjökaptten Eduard Sandström i sin kajuta efter en olycka ombord på fartyget *Falko* på resa över Nordatlanten. Först efter en och en halv månad fick familjen dödsbudet. Några decennier senare hade en av hans döttrar komponerat ett par hundra sånger. Alice Tegnér var hela Sveriges vismamma. TEXT CURT ISAKSSON

STOCKHOLM APRIL 2014

Sjökaptenen hade inspirerat sin dotter att musicera. Från världens alla hörn skickade han brev, skrev om sin längtan efter familjen i Karlshamn och de musikaliska övningarna i hemmet. Breven berättar om starka känslor, oro och musikalisk glädje.

I år uppmärksammas Alice Tegnér med konserter, teaterföreställningar, seminarier och radio- och TV-program. Detta med anledning av att hon föddes för 150 år sedan. I höst ger *Posten* ut ett frimärke för att hedra kompositören.

Alice Tegnér var en pionjär. Tidigare under 1800-talet bejakades knappast barnens vilja att leka och fantisera. Sångerna och sagorna var moraliserande och syftade till att göra de minsta till lydiga samhällsmedborgare. När sjökapttenens dotter komponerade och skrev om blåsippona som ute i backarna stod, om Mors lilla Olle och om ekorren med den långa, ludna svansen infördes en ny ton i den svenska barnkulturen. De små skulle inte fostras till lydnad utan till att sjunga med glädje.

Från 1892 till 1934 lät Alice Tegnér trycka nio häften med titeln "Sjung med oss, mamma". Visorna blev självklara inslag i musikundervisningen i de svenska skolorna. Sannolikt har Alice Tegnér haft lika stor betydelse som Astrid Lindgren för den svenska barnkulturen.

Brev från de sju haven

Den blivande kompositören föddes i Karlshamn 1864. Fadern Eduard Sandström härstammade från en sjömanssläkt. Han fick bland annat sin utbildning på navigationsskolan i Karlshamn, steg raskt i graderna och tjänstgjorde redan i början av 1860-talet, drygt 30 år gammal, som befälhavare på olika fartyg.

På Kungliga biblioteket i Stockholm finns Alice Tegnér's handskriftssamling, med brevväxlingen mellan sjökapttenen och hans familj. Med tydlig piktur och på ett tunt papper har Eduard Sandström skrivit från Philadelphia, New York, Galveston, Bahia, Montevideo, Rio de Janeiro, Malaga, Cadiz, Cagliari, Marseille, Livorno, Plymouth och många andra hamnar.

Lika ofta har brev skrivits i hemmet på



Eduard Sandström förde i många år befälet på den tremastade barken *Falko*. En oljemålning av fartyget finns i dag i Alice Tegnérns rum i Karlshamn museum.

Drottninggatan i Karlshamn och sänts till fadern, när han tjänstgjorde på den tremastade barken *Falko* eller någon annan av de segelfartyg, där kaptén Sandström förde befälet.

Alice skrev sitt första brev när hon var fem år, med osäkert formade bokstäver. Flickan längtade efter att kÄrA PAppA skulle komma hem.

Pappan lade grunden

Eduard Sandström lärde Alice läsa noter redan när hon var fyra år. De sjöng duett tillsammans, far och dotter spelade fyrhändigt på pianot, och han var mycket road när hon lekte fram sina första melodier på tangenterna.

Musiken blev också ett band som förnade när fadern tjänstgjorde på de stora haven, under sina långa tjänstgöringspass. I ett odaterat brev berättar Eduard Sandström exempelvis att han ska sända henne noterna till ett pianostycke, som han fått i Montevideo i Uruguay och som är mycket vackert. Han skickar också med den notbok, som är avsedd för "smått folk", för att uppmuntra hennes musikaliska övningar.

Det hände att kaptén Sandström skrev

KÄLLOR

Brevväxlingen mellan Eduard Sandström och hans familj finns i Alice Tegnérns samling på Handskriftssektionen i Kungliga biblioteket i Stockholm. Forskaren Tomas Brundin har hjälpt mig att hitta i det omfattande materialet.

Boken "Sång under segel", skriven av Sigurd Sternvall, informerar om musikens betydelse på segelfartygen.

poesi och uppmuntrade Alice att "sätta musik och sång härtill". Exempelvis skickade han hem en högstämmd dikt med titeln "Lotusblomman och kärleken", som berättade om hur solen "stiger upp ur Oceanens bröst" och simmar på det "blå fästet".

Fadern var själv musikalisk, spelade flera instrument och hade ibland ett piano med sig ombord. Kaptén Sandström var mycket religiös och samlade gärna sin besättning till andaktsstunder på kvällarna i sin kajuta. Sannolikt sjöng man psalmer tillsammans, ackompanjerade av kapténens spel.

Det var ovanligt, dock inte unikt, att sjökaptener möblerade kajutan med en orgel. Ibland deltog besättningen, mer eller mindre frivilligt, i andakter med bibelläsning och bönestunder. Om en matros eller jungman inte visade tillbörlig aktning för de religiösa ritualerna, kunde han få en örfil eller kommenderades upp i riggen för att fullgöra någon besvärlig arbetsuppgift.

Musiken var ibland en integrerad del av arbetet ombord. Det var lättare att hålla takten med hjälp av medryckande körsång, när segel och ankare skulle hissas. Stockholms borgare flanerade gärna vid Skeppsbron och lyssnade när stuvare och sjömän sjöng tillsammans och lastade och lossade segelskutorna.

Månader utan kontakt

När Eduard Sandström satt i kajutan vid sin chiffonjé och skrev hem till Sverige var känslorna ofta uppskruvade, i synnerhet när breven var adresserade till älsklingdottern Alice. Han skrev exempelvis från "Södra Atlantiska havet": "Mitt lilla

kära älskade Hjerdebarn, du lilla söta rara Kicka. Jag är så glad vid dig att jag vet mig ingen råd, för att du är så hjärtans god och älskvärd."

Ibland gick många månader utan att sjökapténen hade någon kontakt med sin familj, och han var rädd för att hustru och barn skulle bli sjuka.

Sverige var ett fattigt land. Lokaltidningen i Karlshamn skrev i slutet av 1860-talet om missväxt och om hur utmärglade tiggare strök omkring på vägarna. När familjefadern förgäves väntade på nyheter hemifrån plågades han av ovissheten och av gnagande, mörka tankar.

Döttrarna skrev i sina brev att deras mamma blivit sängliggande efter att fadern rest hemifrån. Ständigt fanns en oro för att fadern och hans fartyg skulle drabbas av stormar och andra olyckor.

I december 1932, mer än ett halvsekel efter att fadern avlidit, skrev Alice Tegnér brev till sin kusin och berättade om relationen till fadern: "Efter hans bortgång fick jag några enstaka gånger lyckan att drömma om honom – å, det var ju bara ett missförstånd att han var borta, nu skulle vi gå att möta honom vid hamnen – den salighetskänslan hoppas jag att jag aldrig glömmet"

Nej, Eduard Sandström ankrade aldrig mer med barken *Falko* i hamnen i Karlshamn, efter att en brottsjövåg slagit in över däckat på hans fartyg i norra Atlanten i början av april 1879.

Alice Tegnér kunde ändå alltid känna en närhet till fadern i musikens förtrollade värld. Där sjöng generation efter generation av svenska barn om visans blåsippor, som för evigt ute i backarna står. **C I**



Detta är titelbladet till det sjätte häftet i serien "Sjung med oss, mamma", som blivit en svensk musikhistorisk klassiker. (Källa Svenskt visarkiv)

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

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



TORREVIEJA

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

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

*15 april-30 sep



IDRE

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

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

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



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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 99 605 (tj)
Elaine Estrela Moura – 08-598 99 061

Expeditionen i Stockholm

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

Expeditionen i Göteborg

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

Gangsteragenturer

Internationella aktioner ska motverka kriminella bemanningsagenturer. Det beslöt ITF-kongressen i Sofia efter en motion från brittisk-holländska befälsfacket Nautilus.

Nautilus generalsekreterare Mark Dickinson påpekade i sin presentation ett ökat antal fall där sjömän lurats betala för icke-existerande jobb. Ofta ges bindande löften om jobb i exempelvis kryssningsfartyg, varefter man kräver betalning för visum eller arbetstillstånd.

ITF ska föra en kampanj mot detta agerande, med målsättningen att de bedragare som ligger bakom ställs inför rätta. Sjömän ska också informeras tydligare och varnas för bedrägerierna.

Även seriösa bemanningsbolag har drabbats, till exempel Vroon Offshore Services, vars representant på kongressen välkomnade beslutet. (TELEGRAPH)

Alarm förvärrar problem

Danska haverikommissionen DMAIB konstaterar i sin rapport om en fartygsbrand att brandlarmet gav ringa eller ingen vägledning. Efter hand blev det mer en börda än en hjälp.

Branden var ombord i DIS-registrerade *Britannia Seaways* i november i fjol. Hon gick mellan två norska hamnar med militära fordon och annan militär utrustning till en övning. Fartyget hamnade i storm och började kränga upp till 30 grader. En tankcontainer lossnade och skadade några reservdunkar. Gnistor från containern antände läckande bränsle från reservdunkarna. Branden spreds snabbt, med explosioner och upp till 30 meter höga flammor.

DMAIB berömmar i sin rapport besättningens sätt att lösa det svåra släckningsarbetet, som tog 13 timmar. Men man konstaterar samtidigt att besättningen stördes och stressades extra mycket av oräkeliga brandlarm, som hade som enda effekt att försvåra koncentrationen.

DMAIB påpekar också att lastsäkringsmanualen ombord hade varit ineffektiv och inte omfattat alla aktuella typer av last. Besättningen hade varit tvungen att förlita sig på sina egna kunskaper och erfarenheter för att komplettera lastsäkringen.

Rederiet DFDS har enligt rapporten vidtagit flera åtgärder för att dra lärdomar av incidenten. (TELEGRAPH)

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

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

Sjökaptenensring



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

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

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

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

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

Sjöingenjörarring och sjökaptensring



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

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

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

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

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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

Propellersmycke

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



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

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

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SEA WIND

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

SJÖFARTSVERKETS REDERI

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TRANSATLANTIC

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Filip Feurst, Volrat 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 för o m 1 januari 2009 är 274 kronor per månad.

INTERAKTIVT MEDLEMSKAP

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

PASSIVT MEDLEMSKAP

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

STUDERANDEMEDLEMSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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



Sjöbefälsföreningen

Box 12100
10223 STOCKHOLM
08-598 99 085

Önskar inträde fr o m:

som:

- Aktiv medlem
- Interaktiv medlem
- Passiv medlem
- Studerandemedlem

Befälskategori:

- Nautiskt befäl
- Tekniskt befäl
- Intendenturbefäl

Inträdesansökan

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

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

NUVARANDE ANSTÄLLNING		
Fartyg	Arbetsgivare	Befattning

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

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

SAMTYCKE

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

Personuppgiftslagen, PUL

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

VÄLJ BETALNINGSSÄTT (GÄLLER EJ STUDERANDEMEDLEM)

- Löneavdrag
- Inbetalningskort

Jag ansöker härmed om medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Datum

Namn-teckning

POSTTIDNING B
Avs
Sjöbefälén
Box 12100
102 23 STOCKHOLM



WORLD CLASS MARITIME COURSES

CHALMERS

CHALMERS
professional
EDUCATION



www.chalmersprofessional.se