

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR7 NOVEMBER 2017 ÄRGÅNG 6

TEMA SEA TRAFFIC MANAGEMENT

Pekar på fördelar för sjöfarten

INTERVJUN CECILIA ÖSTERMAN

Viktigt titta på det som är lika

NYHETER

Riskhantering på San-konferensen



MÄTER FÖR MILJÖN

PÄTRIK MOLANDER OCH JOAKIM BOMANSON I GREEN PILOT-PROJEKTET

Samarbete ger resultat

NOVEMBER

När lobbysamarbetet Blå Tillväxt startades 2014 handlade det mest om att arbeta gemensamt för att få igenom tonnage-skatten. Blå Tillväxt har visat sig vara ett utmärkt exempel på hur en bransch kan nå framgång genom att samarbeta. Vi har på så sätt lyckats få några politiker att arbeta för svensk sjöfartspolitik.



MIKAEL HUSS

Nu fortsätter Sjöbefälsföreningen, Seko och Svensk Sjöfart samarbetet med att få mindre justeringar på plats samt att få ökad förståelse och engagemang från politiker. Det fattas fortfarande några pusselbitar för att samtliga parter ska bli helt nöjda, men vi hoppas att det snart kommer signaler om att få in ett antal fartyg till den svenska flaggan.

En av våra andra frågor är den så kallade 183-dagarsregeln, alltså den skatteregel som är grunden för våra utlandsavtal, de så kallade int-avtalen. Frågan måste bevakas noga eftersom det kan bli väldigt fel om det görs några större justeringar än de begreppsändringar som vi sedan länge begärt.

Vårt förslag är att endast ändra ordet "oceanfart" till "fjärrfart". Oceanfart är ett begrepp som försvunnit och som Sjöfartsverket på sin tid hade för att bestämma bemanning och behörigheter på fartyg som gick i ett visst trafikområde.

Begreppet fjärrfart finns redan i skattelagstiftningen och det borde vara enkelt att göra den justeringen. Det skulle vara till stor fördel för både sjömän och redare eftersom dagens regler gör att osäkerheten om var i världen ditt fartyg kommer gå gör att din ekonomiska situation också blir osäker.

Vårt förslag till ändring innebär en viss utökning av de personer som kan komma i fråga för att omfattas av skatteregeln och det kommer i så fall att innebära ett visst inkomstbortfall för staten. Det är därför inget har hänt hittills.

Men det är viktigt att få dessa signaler, både fler fartyg till svensk flagg och vår föreslagna justering i inkomstskattelagen

för de sjömän som seglar under utländsk flagg.

Kommer detta på plats är jag övertygad om att intresset för sjöfart hos dagens ungdomar ökar. Det kan åter bli konkurrens om de utbildningsplatser som finns och en positiv anda kan spridas över landet.

Sjöfartshögskolan i Kalmar firade nyligen sitt 175-årsjubileum och de närvarande fick en fantastisk inblick i skolans historia. I oktober 1842 öppnade navigations-skolan i Kalmar och utbildningen av sjöbefäl tog ordentlig fart.

Föregångaren till Sjöbefälsföreningen bildades 1848, alltså bara sex år efter det att Kungliga Majestätet bifallit att navigationskolor skulle inrättas i Kalmar, men även i städerna Stockholm, Göteborg, Gävle och Malmö. Yrkesförbundets första frågor handlade bland annat om att få till stånd en ordentlig utbildning, framför allt på maskinsidan. Vi är därför glada att konstatera att bara något årtionde efter starten av navigationsutbildningarna introducerades ångmaskinlära i utbildningen.

En person som verkligen fått en ordentlig utbildning och sedan engagerat sig i både utbildning och forskning är Cecilia Österman. Hon uppmärksammas i tidsskriften eftersom hon nyligen tilldelats två priser, dels Sveriges Ingenjörers arbetsmiljöpris, Levipriset och dels Sjöfartens Arbetsmiljönämnds pris, SAN-priset 2017.

Sjöbefälsföreningen gratulerar Cecilia och vi är övertygade om att hon även fortsättningsvis kommer att leverera mängder med nya forskningsresultat samt förslag till fromma för sjöfarten.



sjöbefälen Nr 7

04 **Nyheter**

San-konferens om riskhantering

Blå Tillväxt – samarbete för blå tillväxt

10 **Fackligt**

Stig Gustafsson reder ut – okunnigt om svensk arbetsrätt

Ordförande har ordet

Fråga ombudsmännen

12 **Reportaget:** Testar metanoldrift för miljön

Patrik Molander och Joakim Bomanson är stolta över projektet

16 **Intervjun:** Cecilia Österman

Prisas för att hon har utvecklat utbildningen om arbetsmiljö

20 **Tema:** Sea Traffic Management

Nytt EU-projekt ska lyfta sjöfarten

STM har stor potential

Hög anslutning behövs

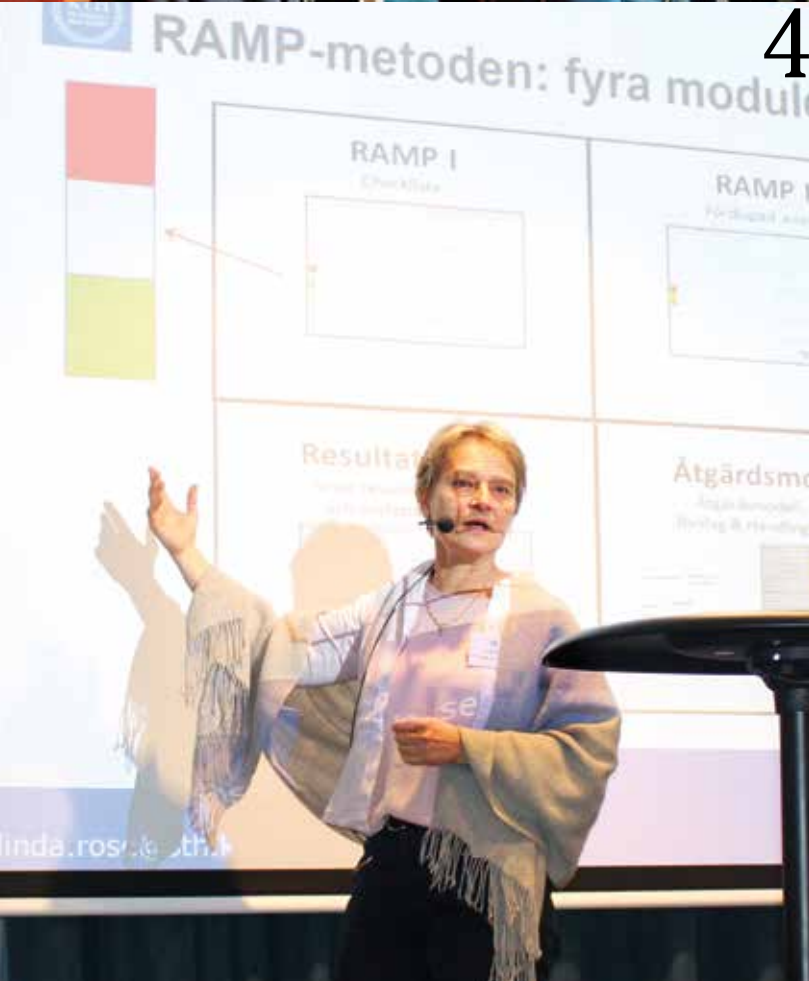
28 **Kultur/historia:** Kungsholmen 5

Klassiskt och modernt

30 **In English:** EU project will upgrade shipping

Advantages for shipping with Sea Traffic Management

4



26



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 6 Utgivningsdag 13 oktober 2017

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50 (föräldraledig)

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, plan 4

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2017

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

Framsidesbild Folk vinkar till Joakim Bomanson när de ser lots-båten som är stripad med Green Pilot. Foto: Agneta Slonawski

TS-kontrollerad upplaga 7 900 ex

MEMLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

San-konferens om riskhantering



Tina Thörner inledningstalade på årets San-konferens den 25 oktober.

Beslutsfattande under extrema förhållanden och ett nytt riskbedömningsverktyg. Det var ett par av inslagen under årets välbesökta San-konferens med temat riskhantering i teori och praktik. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

GÖTEBORG OKTOBER 2017

Att fatta korrekta beslut på tiondelen av en sekund i 200 kilometer i timmen, kräver sin kvinna. Det rådde det inga tvivel om när rallykartläsaren och flerfaldige världsmästaren, Tina Thörner, inledningstalade på årets San-konferens den 25 oktober.

Hon berättade om riskbedömningar under extrema förhållanden. Hur alla säkerhetsövningar hon genomfört räddade hennes liv den gången hon satt fastklämd i en kraschad rallybil på sex meters djup och hur mental träning, kommunikation och platonisk kärlek banat väg för hennes framgångar.

– Att hantera extrema situationer handlar om ett mindset, sa hon. Vi måste bara lära oss att kontrollera våra tankar och känslor.

Dagen bjöd de drygt 100 personer som samlats på Scandic Crown i Göteborg på flera intressanta föredrag. Bland dem ergonomen och forskaren Linda Rose från Kungliga tekniska högskolan, som presenterade ett nytt verktyg för bedömning av ergonomiska risker, kallat Ramp. Metoden är baserad på 250 olika forskningsstudier och gör det möjligt att relativt enkelt bedöma risker för belastningsskador i det

dagliga arbetet. Värden för olika arbetsmoment matas in enligt ett givet frågeformulär och analysvaren presenteras i form av en överskådlig färgkodning. I de fall där skador bedöms kunna uppstå föreslås åtgärder för att minska riskerna.

– Vi lanserade det här i maj och har redan mer än 300 användare världen över, sa Linda Rose. Ramp är kostnadsfritt och finns på vår hemsida (ramp.proj.kth.se, red. anm.).

Renare luft i maskinrum

Charlotte Billgren från Transportstyrelsen talade om behovet av att förebygga risker. Hon berättade om myndighetens pågående arbete med att analysera en stor mängd olycks- och tillbudsrapporter för att få en bättre bild av arbetsmiljö- och säkerhetsläget till sjöss.

– Vi vill veta vilken typ av information vi kan få ut av rapporterna. Sedan ska vi fundera över hur vi kan använda resultaten i vårt förebyggande arbete, sa hon.

Ett exempel på förebyggande arbetsmiljöarbete i praktiken stod Bertil Peterson, teknisk chef på familjeägda BRP, för. Han berättade hur rederiet inför bygget av bunkerfartygen, *Fox Luna* och *Fox Sun-*

Motivering: San-priset 2017

Årets San-pristagare är en person som gjort mycket omfattande insatser för arbetsmiljön till sjöss. Det handlar om en ytterst hängiven och kunnig forskare, men också en inspirerande och uppskattad talare.

Hennes intresse för sjöfarten väcktes redan under gymnasietiden när hon gjorde praktik ombord på ett svenskt örlogsfartyg. Där trivdes hon så bra att hon beslöt att byta linje, från fyraårig teknisk till drift- och underhåll, för att sedan läsa vidare till sjöingenjör. Sedan examen har hon arbetat tio år till sjöss, bland annat hos Wallenius.

Arbetsmiljöns stora betydelse, i allt från de anställdas välmående och säkerhet till företagens effektivitet och produktivitet, var något vår pristagare upptäckte tidigt i karriären och hon har både varit arbetsmiljöinspektör vid Arbetsmiljöverket och arbetsmiljöingenjör vid Muskö örlogsvärv. År 2008 fick hon en doktorandtjänst vid Institutionen för sjöfart och marin teknik på Chalmers tekniska högskola och fyra år senare disputerade hon med en uppmärksam avhandling om lönsamheten i arbetsmiljöinsatser inom sjöfarten. Den såväl breda som djuplodande kompetensen hos årets San-pristagare har också uppmärksammats utanför sjöfartsbranschen, inte minst i år genom tilldelningen av Sveriges ingenjörers arbetsmiljöpris, Levipriset.



San-prismottagare Cecilia Österman och Sans ordförande Lars Andersson.

rise, gjorde ett stort antal speciallösningar för att skapa en säkrare och mer lättarbetad miljö ombord. Bland annat har fartygen försetts med dielelektriska maskinerier, vilket gett en maskinrumsmiljö där luften är renare än i ett genomsnittligt svenskt hem, dessutom med mycket låga bullernivåer. Bertil Petersons övergripande budskap var: Tänk efter före.

– De fel och brister som inte omhändertas på ritbordet får man leva med så det lönar sig att tänka efter före. Våra speciallösningar gjorde att fartygen blev lite dyrare än de annars skulle ha blivit, men skillnaderna var marginella, sa han. **LS**

Blå Tillväxt – samarbete för blå tillväxt

Sjöfartens framtid och politisk nytta hänger ihop eftersom sjöfarten är smart både ur ett samhällsekonomiskt och ur ett miljömässigt perspektiv. Nu intensifieras arbetet i Blå Tillväxt för att kunna skapa fler jobb, ökad tillväxt och en klimatsmart infrastruktur.

TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE

STOCKHOLM OKTOBER 2017

Initiativet Blå Tillväxt startades 2014 av Sjöbefälsföreningen, Seko och Svensk sjöfart. Då handlade det mest om det Blå skatteinitiativet, att arbeta gemensamt för att få igenom tonnageskatten, men också om att öka medvetenheten om sjöfartens betydelse för arbetsmarknaden, jobben, miljön och tillväxten.

Samarbetet i Blå Tillväxt gav frukt och i september 2016 beslutade riksdagen att införa tonnageskatten från och med den 1 januari 2017. Samarbetet ska nu åter intensifieras för att få riksdag och regering att skapa goda förutsättningar för en konkurrenskraftig och hållbar svensk sjöfart.

– Blå Tillväxt ska fokusera på att leverera politisk nytta hur märkligt det än kan låta. Den politiska nyttan och sjöfartens framtid hänger nämligen mycket nära samman. Sjöfarten är ett klimat- och miljösamt transportalternativ. Men det är också samhällsekonomiskt smart och förstas trafiksäkerhetsmässigt oslagbart, säger Svensk Sjöfarts vd Rikard Engström.

Han menar att för att nå det hållbara samhället och för att nå klimatmålen måste sjöfarten nyttjas bättre.

– Därför jobbar vi hela tiden för bättre förutsättningar för sjöfart såväl vad det gäller nettomodellen, transportmyndigheternas roller, förutsättningar och villkor, men förstas också med andra aspekter som kan göra sjöfarten, och i synnerhet svenskflaggad sådan, mer konkurrenskraftig och attraktiv, säger Rikard Engström.

Vill ändra 75 procent-regeln

Blå Tillväxt tycker att tonnageskatten är ett bra system som kan bli bättre, smärre justeringar skulle göra att fler kan nyttja



Seko Sjöfolks ordförande Kenny Reinhold, Svensk Sjöfarts vd Rikard Engström och Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss.

systemet, vilket i sin tur skulle ger mer inkomster till staten.

– Vi i Seko sjöfolk, som part i Blå Tillväxt, vill förändra regelverket inom tonnageskatten så att fler rederier kan gå in i systemet utan att regelverket ska äventyra deras verksamhet genom den usla 75 procent-regeln. Det kan finnas mycket enkla lösningar för att få till den önskade effekten, utan att utesluta rederier och det håller vi på att titta på, säger Kenny Reinhold, ordförande Seko Sjöfolk.

Samarbete framgångsfaktor

Inom Blå Tillväxt är alla parter rörande överens om att samarbete är rätt väg att gå.

– Vi har lärt oss genom åren att nyckeln till framgång i det politiska systemet bygger på en stabil grund byggd gemensamt av de sociala parterna. Detta har vidimerats av beslutsfattare genom åren, genom samarbete när vi framgångar, säger Kenny Reinhold.

– Blå Tillväxt har visat sig vara ett utmärkt exempel på hur en bransch kan nå framgång genom att visa enighet i ett antal frågor. När företrädarna för branschen,

i samlad trupp med förberedda dokument, uppvakter eller besöker politiker och tjänstemän visas professionalism och seriositet för de berörda och våra frågor tas ofta på allvar. Självklart har parterna egna frågor att driva, men i Blå Tillväxts samarbete tar vi upp allt som vi är eller kan bli eniga om, säger Mikael Huss, vd Sjöbefälsföreningen.

Samverkan i generna

För Rikard Engström är det självklart att Svensk Sjöfart ska samarbeta med Sjöbefälsföreningen och Seko Sjöfolk.

– Att tro på samverkan ligger förstas i Svensk Sjöfarts gener, vi är ju faktiskt en förening där samverkan sker mellan rederier med väldigt olika förutsättningar och verksamheter. Att då bredda samverkan till att även gälla dem vi har 95 procent gemensamma ambitioner med är en självklarhet. Vi tror på svensk sjöfart och bemanningen är en mycket viktig förutsättning för effektiv och konkurrenskraftig sjöfart, säger Rikard Engström och tillägger: Ensam må vara stark men tillsammans är vi mycket starkare! **A H**

Fyller 100 år

I slutet av första världskriget startade sjöfolkets egen kyrka sin verksamhet i Stockholm. Sjömanskyrkan har under ett helt sekel fungerat som samlingspunkt och stöd för sjömän i hamn. Den 10 november fyllde Sjömanskyrkan i Stockholm 100 år.

Sjömanskyrkan i Stockholm – Sjömansinstitutet kom att till en början ägna sig åt nödhjälpsarbete bland hemlösa och arbetslösa sjömän, en grupp som utsattes för stora påfrestningar under de båda världskrigen. Med tiden blev Sjömanskyrkan en internationell sjömansklubb med välbesökta gudstjänster i Sjömansinstitutets fastighet vid Slussen.

– Fortfarande i dag står det Sjömansinstitutet med stora bokstäver på fasaden på Katarinavägen 19. Sedan 2008 finns vi dock i Frihamnen på Södra Hamnvägen 15, säger Kicki Wetterberg, föreståndare för Sjömanskyrkan i Stockholm. (PRESSMEDDELANDE)

Fick pris för sitt säkerhetsarbete

Viking Line har antagit en nollvision mot brott ombord och har nu tilldelats säkerhetsbranschens pris Security Awards 2017.

Viking Line fick priset i kategorin Årets kommersiella satsning. I sitt säkerhetsarbete har Viking Line prioriterat arbete med att förebygga ofredanden mot kvinnor.

Vinnarna utses av en oberoende jury som har satts samman av tidningen Skydd & Säkerhet.



Foto: Annika Hjerpe

Hornblowers Pub på Viking Cinderella. Utbildning i ansvarsfull alkoholserving är en av Viking Lines trygghetsökande åtgärder.

Fossilfri framtid

Trafikverket vill skapa långsiktighet i omställningen mot fossilfri godstrafik genom att satsa på forskning och innovation.

En ny klimatlag träder i kraft den första januari 2018. Den nya lagen innebär att utsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg, ska minska med minst 70 procent till år 2030.

Till år 2045 ska Sverige vara klimatneutralt. Därför finansierar Trafikverket under 12 år området "Fossilfria godstransporter" med upp till 40 miljoner kronor per år. Näringsliv, akademi och annan offentlig verksamhet ska komplettera med ytterligare medel.

"Vi vill att akademien, näringslivet och den offentliga sektorn gemensamt tar fram kunskap och nya lösningar för ett fossilfritt, hållbart och effektivt godstransportsystem", skriver Trafikverket på sin webbplats.

Trafikverket bjuder in intresserade konsortier att ge förslag på lösningar för ett fossiloberoende godstransportsystem.

Glöm inte att boka din julhälsning i nästa nummer av Sjöbefälen senast den 4/12
Kontakta Linnéa Olsén på linnea.olsen@display-umea.se

SJÖSPORTSKOLAN
Swedish Maritime Academy

Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

Fartygsbefäl VIII (7 dgr.) Handh. snabba fartyg
Maskinbefäl VIII (4 dgr.) Basic Safety Training
BTM, CRM, ROC (2 dgr.), GOC, ECDIS (3 dgr.)

www.sjosportskolan.se

Invest now in your future fuel bill
BLADE DELIVERIES 2016

IDEA MARINE AB

RoRo-Ships | 8000kW | 8% less fuel | 1.8knot faster | Less vibrations and noise
14000kW | 22knot | 11% | 5.4m in United States

www.ideamarine.se

APROPÅ SVAVEL-SNIFFERS:



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

Sjöfartens Dag MARITIME DAY

Welcome back
Thursday 24 May 2018

www.sjofart.ax

Organizer:

ålands sjöfart

In co-operation with:



Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

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



Svart ryggsäck

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



Svart mössa

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

Svart Keps

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

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

Sjöbefäl blir inte alltid de bästa cheferna i land

Enligt en studie genomförd av rekryteringsbolaget Faststream, som rekryterar inom sjöfart världen över, blir inte sjöbefäl de bästa ledarna i land. Av 3 000 tillfrågade sjöbefäl, ansåg 78 procent att sjöbefäl inte blir de bästa ledarna i land på grund av skillnader i arbetet i land och till sjöss. Av de tillfrågade ansåg 60 procent också att arbetet som sjöbefäl inte förbereder för chefsjobb i land. Studien understryker att fartyg har en hierarkisk arbetsordning med tydliga regler att följa, medan arbete i land ofta har en plattare organisation och att chefer i land behöver vara mer självstyrande och fritänkande än vad sjöbefäl behöver vara. (TELEGRAPH)

Högteknologisk sjöfart kräver översyn av utbildning

En studie gjord av Lloyd's Register Quinetiq och Southampsons universitet har tittat på vilken påverkan autonoma system kan komma att få på sjöfarten under de närmaste femton åren. Bristen på yrkeskunnigt sjöfolk, och då i synnerhet sjöbefäl, bidrar enligt studien till att övergången till autonoma fartyg går fortare. Enligt studien kan det också bli så att automatiseringsprocessen går ännu snabbare när tekniken blir billigare och kostnadseffektiviteten ökar. Studien konstaterar att det redan nu finns tecken som visar på ökad efterfrågan på teknisk kunskap som exempelvis elektrotekniska befäl.

I studien dras slutsatsen att rollerna inom sjöfarten kommer att ha revolutionerats till år 2030, genom att fartyg då i hög grad kommer att vara digitaliserade. Det här gör, enligt studien, att en högre teknisk kompetensnivå kommer att krävas inom sjöfarten varför utbildningarna måste anpassas så att rätt kunskap finns. Enligt studien gör den snabba ökningen av automatisering att det blir nödvändigt att omvärdera besättningens roll då autonoma fartyg kräver mindre manskap med större kunskap.

I studien noteras att de negativa effekterna av automatiseringen diskuteras mycket, men studien vill lyfta fram det faktum att automatiseringen också har stor potential att förbättra arbetsförhållandena till sjöss genom att exempelvis minska risken att utsättas för farliga arbetsmiljöer och reducera monotona rutiner. (TELEGRAPH)

Fartyg förorenar Arktis

Miljöorganisationer varnar för att den tilltagande mängden polarkryssningar i Arktis ökar risken för luftföroreningar i området. Enligt det tyska naturskyddsförbundet Naturschutzbund Deutschland, NABU, och den isländska naturvårdsföreningen Náttúruverndarsamtök islands, INCA, bidrar utsläppen från fartyg som använder tjockolja som bränsle till klimatförändringar och hotar de arktiska ekosystemen. (TELEGRAPH)



Sjömanskyrkan Stockholm

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



Hjälp oss rädda dig.

Sjöräddningssällskapet har mer än 2000 frivilliga sjöräddare som övar i alla väder för att du ska känna dig trygg till sjöss. Som medlem får du hjälp även om det bara handlar om motorstopp en strålande sommardag – utan att det kostar någonting. Det är vårt tack för att du stödjer oss. Bli medlem på sjoraddning.se.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

FRIVILLIGA SJÖRÄDDARE SEDAN 1907

Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

Okunnigt om svensk arbetsrätt

Systemet att kollektivavtal reglerar arbetsmarknaden har kritiserats. Juristen Stig Gustafsson tittar på en del av kritiken och reder ut.

På senare tid har kollektivavtalet som instrument för överenskommelser mellan arbetsgivare och fackliga organisationer om löner och allmänna anställningsvillkor kommit att kritiseras från olika håll – inte minst av vissa ledarskribenter i Sveriges största morgontidningar. Inskränkningar i strejkrätten är populära förslag i dessa kretsar – det har till och med föreslagits att sympatiåtgärder skulle förbjudas.

Tidigare har kritiken kommit framför allt från fundamentalistiska nationalekonomer som anser att starka fackföreningar är farliga för samhällsekonomin på grund av att de kollektivavtalsvägen förhandlar fram ”högre löner än vad företagens kostnadsläge medger”. En decentraliserad lönebildning där arbetsgivare och anställda träffar individuella avtal är deras önskemodell. Somliga arbetsgivare har också stämt in i den kören.

Ifrågasätter kollektivavtalen

En ledarskribent skrev en artikel med rubriken ”Sveriges privata lagar” som överträffar det mesta i illvillighet och hyckleri. Kollektivavtalssystemet liknar mest ”djungelns lag” var en karakteristik hen gav. Den ordning och reda i avtalsförhållandena som kollektivavtalen innebär gav skribenten inte mycket för. Istället för den förutsebarhet och skydd mot godtycke som kollektivavtalet medför propagerar hen för ett system med individuella avtal – en ståndpunkt som man trodde att

insiktsfulla personer för länge sedan hade övergivit.

Skribenten anser att det finns ”betydligt allvarligare invändningar” mot kollektivavtalen än de som ekonomerna framfört och frågar sig om avtalen över huvudtaget är ”förenliga med ett rättssamhälle”. Som exempel anförs att ”fackförbunden givits rätt att vidta blockad eller sympati-strejker”. Detta utan att nämna att arbetsgivarna har samma rätt.

Arbetsgiversidan var först ut

Det var på arbetsgiversidan man under de första åren på 1900-talet började använda sig av sympatiåtgärder – något som man från fackets sida då motsatte sig. Förklaringen var att arbetsgivarna i kraft av sin styrka med sympatilockoutens hjälp kunde utesluta arbetstagare som påtryckning i löneförhandlingar. Vid strejken 1909 vidtog dåvarande arbetsgivarföreningen SAF en omfattande sympatilockout. 70 000 av LO:s totala 150 000 medlemmar lockoutades. I takt med fackföreningarnas växande styrka avtog intresset för sympatiåtgärder från arbetsgivarernas sida.

I en ledarartikel kallas facket för ”privata intresseföreningar” som har fått för mycket makt. Enligt skribenten bör man införa en lagstiftning som ska kontrollera de fackliga organisationernas rätt att ”agera som lagstiftare, domare, polis och utpressare”. Som väntat säger man ingenting om arbetsgivarernas organisationer.

Även från Riksdagspartier

Det är inte bara från arbetsgivarernas och vissa mediers sida som angreppen mot facket kommer. Åtminstone fyra riksdagspartier är beredda att införa lagstiftning som skulle rucka den svenska modellen. Bland annat genom att lagstifta om minimilöner med en nivå som inte får överstridas.

Lagstiftning om minimilöner finns i flera länder i Europa, bland annat Tyskland. Men då handlar det om minimilöner som ska skydda arbetstagare och fungerar som golv, en nivå som man inte får gå under. Att ha en anställningsform där lönerna inte får gå över en viss nivå skulle vara världsunik. Det här vittnar om okunskap om hur kollektivavtalsförhandlingar och den svenska modellen fungerar.

Ville skrota LAS

Arbetsgivarorganisationen Svensk Handel hade ett av de mera tuffa förslagen i den senaste lönerörelsen när man ville skrota LAS. Förslaget var att avskaffa nuvarande turordningsregler och införa en bestämmelse om att arbetsgivarna skulle ha rätt att undanta 30 procent av personalen innan regeln sist in först ut börjar användas. Därmed skulle också bestämmelsen i LAS om saklig grund vid uppsägning i realiteten sättas ur spel och arbetsgivarernas fria uppsägningsrätt ”bakvägen” återinföras.

Egentligen borde det inte vara nödvändigt att polemisera mot stolligheter av det här slaget, men man får inte glömma att många – särskilt yngre som inte haft så mycket kontakt med arbetslivet – kan falla för den här sortens demagogi. **SG**



Jagaren Södermanlands sista strid

I denna spänningsroman bekämpar den svenska marinen ryska styrkor som intagit Norrköping. Berättelsen börjar med pårustning av J21 på Nya Varvet i Göteborg. Efter en bitvis dramatisk uppsegling runt den svenska sydkusten står den sista striden i och omkring Pampusrännan i inloppet till staden.

GUSTAF HAMILTON levererar ett detaljrikt och spännande drama med intressanta karaktärer, delvis fångade ur hans egna verklighet.

LÄS MER OCH BESTÄLL på nätet eller i bokhandeln: www.fredsbaskerforlaget/marin



Vice ordförande har ordet

Pension. Kan du föreställa dig vad det kommer att innebära för dig? Går du från någont, eller till någont? Tänker du bara lägga ner allt du arbetat med i många år och låta det bero, eller har du en plan, en transfer till en ny fas i ditt liv? Som sjöman är det vanligt att ha en stor del av sitt sociala liv ombord, hur hanterar du det?

Hur du väljer att göra beror naturligtvis på ett flertal faktorer, allt från din hälsa till din ekonomi. Jag vill ändå uppmana dig att förbereda dig ordentligt inför denna fas i ditt liv så att du har en plan, en ram för vad du ska göra efter den yrkesaktiva tiden. Och som medlem känner du naturligtvis till att du kan få hjälp med att beräkna din pension.

Jag har artros i flera leder både i armar och ben. Det är i och för sig inget konstigt, artros drabbar i stor utsträckning oss som jobbar stående, fysiskt ansträngande, går mycket i trappor, gör tunga lyft, med mera. Alltså arbetsuppgifter som är ganska vanligt förekommande på en båt. Det trista för mig är att det tog över ett år och tre läkare innan någon förstod vad det var frågan om. Behandlingen varierar med allt från ledproteser till sjukgymnastik beroende på vilka leder som är drabbade. Vad som händer rent praktiskt är att jag tappar i styrka och har ont. Jag provar för tillfället om naturmedel har någon effekt.

Under hela mitt yrkesverksamma liv har jag sysslat med mat, på olika sätt. Som kock har jag alltid trott att jag vet vad som ingår i en sås, en rätt, eller en meny. MEN, så är det inte längre. Ibland vet jag ta mig tusan inte vad det är som ligger på fatet eller tallriken. På den tiden när maten gjordes ombord visste så gott som alla i byssan vad den innehöll, och kom det något nytt sade chefen att "du tar det och det, och gör så och så".

Idag, med mer och mer färdigmat och halvfabrikat och en ökande allergitrend finns stora risker att oavsiktligt förgifta människor, ibland är det så allvarligt att det räcker med att maten har varit framsatt i samma rum. Därför kollade jag lite extra på en färdig livsmedelsprodukt, nämligen en kycklinglevermousse. Det var omvälvande! Endast 44 procent av innehållet var fågellever, alltså inte specifikt kycklinglever. Då inställde sig frågan om det resterande innehållet? Jo, e-nummer så långt ögat nådde, smakförstärkare, surhetsreglerare, konsistensgivare och allt du förstår eller inte. Visst, det handlar om pengar och produktionsteknik, men i ärlighetens namn, det känns bedrövligt. Det kanske inte är så konstigt att allergier och intolerans mot födoämnen ökar.

Iskrivande stund njuter jag av min semester, läser ibland annat böcker jag köpt men som åkt in i bokhyllan olästa. Dessutom har jag gett mig in i byggbranschen, jag har börjat renovera en gammal vedeldad bastu. Mycket jobb med skyffel och spett blir det när gamla golv ska pikas upp och sänkas, avlopp skall dras och sulor gjutas på nytt.

Jag har också trädgården att jobba med, den ska göras i ordning inför vintern, fruktträden ska exempelvis skyddas mot djur. Något annat som närmar sig är årets älgjakt, det innebär att utrustning och vapen ska ses över och att det ska laddas ammunition och provskjutas. Jag har inte tänkt gå i pension än på ett tag, men när det blir dags kommer jag nog ha fullt upp.

JAN HÄGGBLOM



Fråga ombudsmännen

Här svarar våra ombudsmän på fackliga- och arbetsrättsliga frågor. Om du har en fråga du vill få svar på kan du maila till: sjobefalen@sjobefal.se

Varför ska jag vara med i Sjöbefälsföreningen?

Alla som är med i en fackförening är med och stärker facket eftersom fler medlemmar ger starkare mandat vid förhandlingar med arbetsgivaren. På så vis är du med och påverkar din och dina kollegors arbets-situation bara genom att vara medlem i Sjöbefälsföreningen.

De flesta vet säkert att facket är med och förhandlar fram vilken nivå lönerna ska ligga på, men det är också facket som via kollektivavtalet förhandlar fram de regler och bestämmelser som ska gälla på din arbetsplats. Kollektivavtalet reglerar sådant som löner, regler för övertidsersättning, semester, sjukersättning, arbetstider och tjänstepension.

Att vara medlem i facket ger trygghet eftersom facket bevakar dina rättigheter och hjälper till vid eventuella omorganisationer och uppsägningar, om du drabbas av arbetsskador eller om det finns brister i arbetsmiljön. Facket hjälper också medlemmar som av någon anledning har hamnat i konflikt med sin arbetsgivare. Medlemmarna kan även få juridisk hjälp och rådgivning om sådant som rör arbetet.

Som förtroendevald kan du vara med och påverka din och dina kollegors arbets-situation ännu mer än genom att bara vara medlem i Sjöbefälsföreningen eftersom du blir föreningsens, och därmed dina kollegors direktkontakt med Sjöbefälsföreningen centralt.

Därutöver har Sjöbefälsföreningen förmånliga erbjudanden till sina medlemmar som exempelvis möjlighet att hyra stugor i fjällen, möjlighet att söka stipendier, möjlighet att få försäkringsrådgivning. Du får även rabatt på hotellrum.

Det är alltså på många sätt bra, både för dig och för dina kollegor, att du är med i Sjöbefälsföreningen.

TESTAR METANOL- DRIFT FÖR MILJÖN

– Vi är stolta! För vi vet att det verkligen fungerar, säger Patrik Molander och Joakim Bomanson som arbetar i Green Pilot-projektet med att köra en lotsbåt med en konverterad metanolmotor.



Miljöprojekt ligger i tiden. Ett världsunikt sådant pågår just nu i Göteborgs hamn. Det handlar om att utforska metanoldrift på båtar. Något som kan ha stor betydelse för framtidens fartyg. TEXT OCH FOTO AGNETA SLONAWSKI



GÖTEBORG OKTOBER 2017

Blåsten har bedarrat efter flera dagars vinande. Nu är det nordlig vind och sju sekundmeter. Det är fredag och solen skiner godmodigt över Göteborgs skärgård när Green Pilots orange lotsbåt lägger ut från Klippan, under Älvsborgsbron. Den sedvanliga turen går förbi Rivö, Gefveskär och Böttö. På den korta ruten hinner motorer och maskiner bli varma. Allt för att få så stabila och jämförbara resultat som möjligt.

– Det är verkligen kul att vara ute med båten; folk vinkar glatt – inte bara artigt hälsande som när man är ute och kör privat. De ser att det är en traditionell lotsbåt, men samtidigt att den är stripad med Green Pilot. Man ser att de fäster blicken och pratar, som om de förstår att det har något med miljön att göra, säger civilingenjör, Patrik Molander, som ingår i gruppen för Green Pilot-projektet.

Tre timmar till Lysekil

Han har tagit skepparexamen klass 8, för att kunna köra lotsbåten och åka ut och göra mätningar var och varannan dag. Vid hans sida sitter en annan person i projektgruppen, Joakim Bomanson, som är maskiningenjör. Han har ögonen fästa på ett par datorskärmar och följer noggrant vad som händer vid olika varvtal för att dokumentera det hela. Det är också han som har designat systemen – från brandsäkra aluminiumlådor, för att inte släppa ut metanolångor – till slangar, kablar och rör från datorer som går vidare in i metanolmotorn som är placerad rakt under akterdäck.

– Varje gång man gör en helt ny test, så vet man inte hur det ska fungera. Därför är det kul att det här har stämt så väl med våra beräkningar, säger Joakim Bomanson och tillägger:

– I helgen körde vi till Lysekil i full gas. Det gick bra, det tog tre timmar och alla värden var stabila. Temperaturen var stabil och bränsleförbrukningen var precis som beräknat.

Projektet, som har hållit på i ett drygt år, kommer att avslutas i april 2018. Innan

dess ska alla data sammanställas och presenteras. Bakom projektet står bland andra Scandinaos, Sjöfartsverket, Trafikverket och Methanol Institute. Det är Sjöfartsverket som tillhandahåller den lotsbåt som konverterats.

De gör även anspråk på att de var först med idén om att konvertera en metanolmotor av detta slag. Det privata företaget Scandinaos, tror inte att det finns några andra liknande projekt på g. Forskare menar att det lär finnas några få. Oavsett vilket, så finns det nu en gammal Pilotbåt som är konverterad till metanol, just för att visa att metanolkonvertering av mindre fartyg kan göras i praktiken. Och därmed minska utsläpp av skadliga partiklar.

Tjugo timmar till Oslo

De flesta mätningarna har gjorts i Göteborgs hamn, men vid ett tillfälle körde man den ombyggda lotsbåten en längre sträcka – nämligen hela vägen till Oslo.

– Vi är stolta! För vi vet att det verkligen fungerar. Det tog tjugo timmar att köra den dit och det gick utan några som helst problem. Intresset är jättestort, inte minst från forskningssidan. Vilket inte är så konstigt eftersom en metanolmotor skiljer sig mycket åt från en vanlig dieselmotor. Driftsmässigt är den precis som en vanlig

diesel, men ljudbilden och komforten är bättre, konstaterar Patrik Molander.

Den metanolmotor som nu sitter i lotsbåten är en ombyggd motor från märket Wechai, med sex cylindrar. I projektets fortsättning kommer en annan motor, med samma teknik, att monteras och provköras.

– Eldrift är ganska hypat i dag, men el passar inte alla applikationer. Metanol, däremot, lämpar sig bra för mindre fartyg som exempelvis lotsbåtar eller vägfärjor eller mindre passagerarfartyg, menar Patrik Molander.

Utsläpp och effekt

Mätningarna registrerar bland annat hur motorn presterar vid olika situationer. Liksom vid 20 graders värme eller vid svalare väder som 10 grader, och vid mer eller mindre vind i byarna. Man registrerar noggrant utsläpp som kväveoxider, eftersom det är den stora utmaningen när vi pratar kustnära fartyg. Noteringarna handlar även om utsläpp av koldioxid, eftersom det är något man vill undvika för att skona miljön. Liksom kolmonoxid, som är ett tecken på ofullständig förbränning.

– Vi kollar relationen mellan luft och bränsle för att få en bra uppfattning om hur förbränningen i motorn fungerar.

Olika programvaror är kopplade till datorn vilket ger full insyn i motorns teknik.



Samtidigt mäter vi effekten på motorns utgående axel för att se hur många kilowatt motorn levererar, förklarar Patrik Molander och slår av på takten eftersom vi kommit ut en bit i farleden och tanken är att de ska öka takten på tillbakavägen för att mäta vilka värden de får då.

Utanför Galteröbukten vittjar fritidsfiskare sina hummertinor och en stor färgglad spinnacker sveper förbi ytterhamnarna. Längst bort i kulissen vilar Älvsborgsbron i sällskap av Stena-färjor och raffinaderierna.

Kan släcka med vatten

Hur är det med brandfaran ombord?

– Vi har tittat på brandlarm och har ett automationssystem med styrning av sensorer. Vi har också byggt in bränslesystemet på så sätt att bränslepumparna är inbyggda i kistor i rostfritt stål för att stänga in eventuellt läckage, säger Joakim Bomanson och påpekar att det är klart lättare att antända en dieselmotor, jämfört med en metanolmotor.

Det beror på att det går att använda vatten för att släcka en metanolbrand, vilket inte är lämpligt när det uppkommer brand från en diesel. Men det är inte helt rättvist att jämföra allting rakt av.

Som äpplen och päron

Det låter nästan ingenting när lotsbåten går upp i ett högre varvtal. Det är bara turbon som brummar när den börjar snurra.

– Vi kollar hur mycket kraft båten tar ut på ena axeln. Vi mäter avgaser och vi mäter bränsleförbrukningen, om motorn har samma verkningsgrad som en dieselmotor. Även om metanol och diesel är två olika bränslen. Det är som att jämföra äpplen och päron, förklarar Patrik Molander.

Därför mäter de hur mycket energi som går åt, inte volym, mellan metanol och diesel.

– På så sätt kan vi på ett mer rättvist sätt jämföra diesel och metanol, säger Patrik Molander som menar att det finns mycket

mer att utforska när det gäller alternativ till just diesel.

Men det finns saker som går att utesluta i dagsläget. Batterier till exempel. Där är tekniken inte riktigt mogen eftersom det skulle bli för tungt att driva en båt av storlek lotsbåt. Däremot tror forskarna på metanol när det gäller mindre fartyg, färjor och hjälpmotorer.

– Projektet har dels bevisat att tekniken fungerar och dels att vi klarar alla gällande regelverk, både internationellt och i EU. Nästa grej är att testa den här typen av motor på ett fartyg och omsätta projektet till kommersiell skala, säger Patrik Molander.

"Hands on"-projekt

Men det största med Green Pilot-projektet är kanske ändå att det banat väg för framtida miljöprojekt.

Kent Salo, universitetslektor på Chalmers Sjöfart och marin teknik, menar att för honom som forskare är det av stor vikt att ha ett samarbete med industrin. Hans

– Det blir skillnad på om det är 10 grader eller 20 grader ute. Kallare väder påverkar förbrukningen, förklarar Patrik Molander.



– Det handlar om att kalibrera in motorn för ändamålet, säger Patrik Molander som småpratrar med Joakim Bomanson om dagens mätningar i lugnt väder.



del i Green Pilot-projektet har varit att göra emissionsmätningar. Chalmers sitter på mycket kunskap i dag, men de flesta tester görs i motorlabb. Green Pilot-projektet är mer "hands on".

– Därför är det en möjlighet för forskningen, eftersom det blir en testbänk så nära verkligheten som man kan komma, genom att göra representativa mätningar på plats. Det är få projekt där det förekommer i dag. Jag skulle kunna räkna dem på ena handens fingrar, säger Kent Salo som menar att det är en stor utmaning att hitta fossilfria bränslen.

– Men metanol är helt klart en kandidat här. Jag tror inte att det finns en enda lösning, utan vi måste testa olika sorters bränsle – olika applikationer. Det gäller att göra ordentliga miljövärderingar för att kunna lägga ihop miljöpåverkan på ett bränsle, påpekar Kent Salo.

Metanol bra energibärare

Joakim Bomanson håller med om att det är viktigt att fortsätta titta på olika sorters

bränsle, men att en stor fördel är att man kan framställa metanol från biomassa till exempel.

– Därför är metanol en bra energibärare, påpekar han och berättar om ett miljöprojekt med Stena Line som han var involverad i.

Närmare bestämt ett motorkoncept på *Stena Germanica*. Då handlade det om en dual fuel-motor. Där använde man en viss andel pilotbränsle för att initiera kompressionsantändningen av metanolen, som i sig själv inte kan kompressionsantända.

Ligger långt framme

Enligt Bengt Ramne, vd på Scandinos, som håller i Green Pilot-projektet, så är det långt ifrån självklart vilken av metanolmotorlösningarna som kommer att vara den bästa för fartyg av *Stena Germanicas* storlek i framtiden. I dagsläget har företaget god hjälp av Lunds tekniska högskola, som ligger långt framme när det gäller forskning kring alkoholmotorer.

Har stor miljöpåverkan

Sist men inte minst, så slår Sjöfartsverket ett slag för miljön:

– Det är en väldigt viktig fråga för oss. Ska vi nå de mål som regeringen och EU satt upp så är vi tvungna att testa nya bränslen. Vi tror inte att vi kommer att landa i ett enda framtida bränsle. Men vi tror att metanol kommer att vara ett av flera framtida bränslen, säger Andreas Bach som är chef för Transport- och farledsservice på Sjöfartsverket.

En stor förhoppning är att gå i tåten för en "first mover" är så att man ska få flera efterföljare.

– Vi vill visa att det går och ta oss igenom regelverken ihop med Transportstyrelsen och det klassningssällskap som kommer att bli inblandat, säger Andreas Bach som tillägger att det finns många båtar med den här storleken i Europa och världen, inte minst längs kusterna och bland tätbebyggda områden, där de har stor miljöpåverkan. **AS**



Tanken är att färjor och mindre fartyg skall kunna köras med metanolmotorer. Green Pilot-projektet ligger i framkant när det gäller mätningar utanför laboratoriet.

Ingen mystysregel



Levi-priset delades ut av Sveriges Ingenjörer den 15 oktober. Den 25 oktober fick Cecilia Österman även Sjöfartens Arbetsmiljönämnds pris för sitt arbete inom arbetsmiljö.

Cecilia Österman, universitetslektor i sjöfartsvetenskap på Sjöfartshögskolan i Kalmar, har tilldelats Sveriges Ingenjörers arbetsmiljöpris, Levipriset, som varje år delas ut för att belöna och uppmärksamma personer som utvecklar utbildningen om arbetsmiljö vid svenska tekniska universitet och högskolor.

TEXT ANNIKA HJERPE FOTO LINDA SUNDGREN

KALMAR OKTOBER 2017

Hur jobbar du med undervisningen om arbetsmiljö för att skapa intresse för ämnet?

– Jag har draghjälp av att alla har en arbetsmiljö, även en ung student har en arbetsmiljö och omfattas av arbetsmiljölagen och kan reflektera över hur det är med ventilationen i skollokalen eller hur det sociala samspelet fungerar. Jag tror att det kan vara lättare att undervisa i arbetsmiljö än exempelvis vetenskapsfilosofi och termodynamik för alla kan reflektera över vad de själva har varit med om.

Hur känns det att prisas för sin undervisning?

– Det känns helt fantastiskt och är en stor ära. Priset är uppkallat efter Lennart Levi som är en stor profil inom stress- och arbetsmiljöforskning, en idol jag sett upp till så det är väldigt fint. Jag tycker också att det är väldigt bra att Sveriges ingenjörer uppmärksammar ämnet arbetsmiljö även ur ett ingenjörsperspektiv. De som läser till ingenjörer och teknologer kommer att jobba med att utforma morgondagens arbetsmiljö och många av dem kommer också vara morgondagens chefer så det är viktigt att de har kunskap om människans förmågor och begränsningar. Vi måste organisera arbetet så att vi orkar arbeta hela arbetslivet, det handlar inte bara om att vi ska överleva arbetsdagen.

Vet du vad som är viktigt att göra för att få en bra arbetsmiljö?

– Att tänka efter före. Jag kan tycka att som arbetslivet ser ut i dag är det extra viktigt. Visst finns det kvar rent fysiska risker, särskilt till sjöss, men det vi är sjukskrivna för i dag är mycket psykiska diagnoser, de mentala riskerna fångar vi inte med gamla metoder. Vi är duktiga på att känna igen en fysisk risk men risker förknippade med otydliga mål eller ohälsosam arbetsbelastning ser vi inte lika bra. De här riskerna

ser vi också inom sjöfarten där olika aktörer styr arbetsmiljön, det är inte alltid tydligt vem som har ansvar för vad.

Du är både sjöingenjör och arbetsmiljöingenjör och har jobbat på sjön i 12 år, finns det några arbetsmiljömässiga problem som är specifika på sjön?

– Det som är specifikt är att befinna sig på en arbetsplats som rör på sig och även är en boendemiljö och en social miljö. Det finns också många arbetsmiljöutmaningar som är gemensamma och det är viktigt att titta på det som är lika. Jag blir ibland trött på inställningen att vi är så väldigt unika, jag har även jobbat med folk i gruva eller i kyrkan och alla tycker att de är speciella, men likheterna är fler och vi har mycket att lära av varandra.

Vilka är de vanligaste arbetsmiljöproblemen på sjön?

– Om man tittar på anmälda arbetssjukdomsbilder så ser de i princip likadana ut till sjöss som på land, det är belastningsbesvär och stressrelaterade besvär. De alla flesta människor vill göra ett bra jobb, vill leverera och prestera, men får inte alltid förutsättningar. Då hittar vi på såna här egna work arounds. Oftast går det bra men ibland leder vår välvilja till olyckor. Vi gör det för arbetsgivarens räkning och därför är det viktigt att arbetsgivare tydligt visar att de inte vill att medarbetarna tar risker. Det tysta medgivandet tror jag gör att vi socialiseras in i att det är okej att ta risker, och det nästan alltid går bra. När jag själv läste till sjöingenjör för 25 år sedan satt vi på lektionstid och lärde oss hur man fuskade med arbetstidsjournalen utan att bryta mot vilotidsarbetsmiljöreglerna, snacka om intressant kultur.

Du forskar om synergonomi i kontrollrumsmiljöer tillsammans med en optiker, vad är det ni tittar på?

– Vi har precis startat och är fortfarande i planeringsstadiet. Det handlar om alla

kontrollrumsmiljöer, inte bara på fartyg. Susanne Glimne, optiker och disputerad forskare på Karolinska Institutet, är projektledare. Fler och fler arbeten i dag kräver att vi sitter framför displayer och skärmar med ett fast avstånd från ögonen så att de inte får växla avstånd. Det skadar ögonens samarbetsförmåga. Ett samlingsbegrepp för en rad olika besvär man kan få är Computer Vision Syndrome, det kan vara allt från ögontrötthet, röda svidande och rinnande ögon till huvudvärk och ont i nacken. Det övergripande målet med projektet är att komma med praktiska råd och rekommendationer på hur man kan utforma kontrollrumsmiljöer och hur man ska organisera arbetet. Ibland går det inte att bara bygga om miljön för att komma tillrätta med kognitiv och mental belastning utan man måste organisera om arbetet så att återhämtning kan ske för det behövs återhämtning i arbetet inte bara från arbetet. Och det är inte bara arbetsgivaren som ska lösa problem. Chefen leder och fördelar arbetet men arbetstagaren kan vara med och bestämma hur. Det är inte bara en trevlig tanke utan det står uttryckligen i arbetsmiljölagen att medarbetaren ska ges möjlighet att påverka sin arbetssituation. Det är ingen mypsregel för att vi är bussiga utan en regel som kommit till för att vi vet att det är smartast att jobba så.

Du håller också på med en studie tillsammans med IVL Svenska Miljöinstitutet om exponering för farliga ämnen ombord, vad har ni hittat?

– Vi har gjort mätningar och nu analyserar vi resultaten. Vi tittar på personlig exponering och har mätt olika farliga ämnen i andningszonen. Vi har inte analyserat klart men i stort sett ser det ganska okej ut. Generellt sett är luften bra på fartyg. Vid vissa arbetsuppgifter kan man exponeras för halter som i förlängningen kan vara skadliga. Kanske får man organisera om arbetet så att inte samma person alltid har samma vakt och alltid är den som målar. När vi bygger nya fartyg måste vi se till att det finns välventilerade verkstäder och vaskrum för rengöringsarbete så man inte behöver spendera onödigt mycket tid i separatorrummen, till exempel. Det kan också behövas bättre ventilation i byssan. På gamla båtar kanske vi inte kan eliminera risken, men vi kan minimera den genom att variera arbetet och se till att ha bättre utsug och ventilation. **A H**



Refreshkurser

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag
	<p>BASIC SAFETY</p> <p>12-13 dec 9-10 jan 6-7 feb 13-14 mar 17-18 apr</p> <p>22-23 maj 26-27 jun</p> 			
		<p>ADVANCED FIRE FIGHTING</p> <p>13-14 dec 10-11 jan 7-8 feb 14-15 mar</p> <p>18-19 apr 23-24 maj 27-28 jun</p> 		<p>CRISES CROWD MNG</p> <p>15 decembe 12 januari 16 Mars 25 maj 29 Juni</p> 
		<p>MEDICAL CARE</p> <p>22-24 november 24-26 januari 12-14 mars 7-9 maj</p> 		
<p>RESCUE BOAT</p> <p>11 dec 8 jan 5 feb 12 mar 16 apr 21 maj 25 jun</p> 	<p>FAST RESCUE BOAT</p> <p>12 december 9 januari 6 februari 13 mars 17 april 22 maj 26 juni</p> 			

Välkommen till vårt utbildningscenter i centrala Stockholm, lokaliserat på Långholmen i en maritim miljö med närhet till boende och mat. Ombord på M/S Polfors genomförs praktiska utbildningsmomenten i en verklig fartygsmiljö.

Andra utbildningsorter från norr till söder är; Kalix, Luleå, Stockholm, Örebro Göteborg och Helsingborg.

Safetygruppen är en godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen.

Grundkurser

BASIC SAFETY

15-19 jan
5-9 mar
9-13 apr
14-18 maj
25-29 maj
21 maj
7 jun



ADVANCED FIRE FIGHTING

27-29 nov
28 feb- 2 mars
4-6 apr
7-9 maj
19-20 mar
23-24 april
28-29 maj



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

16 januari
27 februari
27 mars
17 april
4 maj
22 maj
8 juni
2-3 juli



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

22-23 nov
13-14 dec
9-10 jani
7-8 jun



SHIP SECURITY OFFICER

5-6 dec
22-23 feb
15-16 maj
10-12 apr
24-26 apr
16-18 maj
29-31 maj
3-5 jul



MEDICAL FIRST AID

13-14 nov
6-7 feb
15-16 feb



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

15 jan
26 feb
26 mar
16 apr
3 maj



FAST RESCUE BOAT

20-21 nov
11-12 dec
15-16 jan
12-13 feb



CROWD CRISES MNG

20-22 dec
20-22 feb
20-22 mar
26-27 apr
31 maj - 1 jun



MEDICAL CARE

22-24 november
24-26 januari
12-14 mars
7-9 maj



Med reservation för eventuella ändringar.

TEMA

SEA TRAFFIC MANAGEMENT

Sea Traffic Management pekar i testfasen på en rad fördelar för sjöfarten. Stärkt informationsutbyte ska minska risken för olyckor men även spara transportkostnader, förbättra logistiken och minska miljöbelastningen.

Sjöfartsverket är initiativtagare i det EU-stödda projektet som nu rullas ut. TEXT JOHAN ERICHS FOTO CLAES HALL





I och med att fartygen, genom STM, digitalt kan dela varandras rutter i befintliga system bör det bli enklare att undvika risk för incidenter.

Nytt EU-projekt ska

Sjöfartsverket och dess partners har stora förväntningar på att STM, Sea Traffic Management, på flera olika sätt ska leda mot en optimering av sjötransporter.

STOCKHOLM SEPTEMBER 2017

STM ska operativt bidra till ökad effektivitet, säkerhet och miljöhänsyn.

Ambitionen är att nå en hög anslutningsgrad och därmed möjliggöra att alla större parter med knytning till sjöfarten ska kunna dela och utbyta trafikinformation på ett effektivare sätt än idag.

Björn Andreasson på Sjöfartsverket har varit med från början. Han berättar att upprinnelsen till STM-projektet har varit de inledande Mona Lisa-projekten, MONALISA och MONALISA 2.0. I dessa har de teoretiska förutsättningarna för STM, där fartygen mellan varandra och med landbaserade aktörer utbyter och tillgängliggör väsentlig realtidsinformation, kartlagts. Dessutom har det lett till att en standard för delning av information oavsett navigationsutrustning utformats och godkänts.

Nästa steg

– STM kan ses som en praktisk vidareutveckling för att kunna verifiera att MONALISA fungerar som önskat i skarpt läge,



– Vi ser betydande möjligheter till att STM ska effektivisera både för sjöfarten och för olika samarbetspartners genom att STM förenklar, delar och uppdaterar kommunikationen mellan fartyg och mellan fartyg och andra parter på ett bättre sätt än idag, berättar Björn Andreasson, aktivitetsledare för Voyage Management hos Sjöfartsverket och medlem i projektledningen för STM. Foto: Sjöfartsverket.

berättar Björn Andreasson, aktivitetsledare för Voyage Management hos Sjöfartsverket och medlem i projektledningen för STM.

Avsikten med STM är att operativt, genom överföring av digital information mellan fartygen och mellan fartygen och andra aktörer, kunna skapa förutsättningar för en rad förbättringar inom fartygstrafiken.

– Syftet är att stärka och utveckla miljö-, säkerhetsarbetet och effektiviteten inom sjöfarten.

Projektet har en budget på 43 miljoner euro och av dessa står EU-kommissionen för 50 procent, eller cirka 200 miljoner kronor inom ramen för programmet "Connecting Europa Facility". Dessutom har satsningen samlat 50 olika partners från privata, offentliga och akademiska sektorn, från i allt 13 EU-medlemsländer, vilka tillsammans står för resten av finansieringen.

– Vi ser det som en styrka att få in partners som har så stort intresse och ser så betydande kommersiella möjligheter i satsningen att de är villiga att också bidra till finansieringen, förklarar Björn Andreasson.

300 fartyg ska över tid medverka i STM:s valideringsprojekt och 13 hamnar samt fem stycken landbaserade STM-centraler.

Optimera transporter

– Vår avsikt är att konstruera ett kommunikationssätt som kan passa sjöfarten inom EU, med en förhoppning att det på sikt även kan lanseras globalt inom den internationella sjöfarten, säger Björn Andreasson.

Planen är att så långt det är möjligt optimera transporter utifrån fartygens egen rutinformation. Genom ett informationsutbyte av rutternas, dels mellan fartygen och dels mellan fartygen och andra branschknutna aktörer blir det enklare att på kritiska stadier anpassa kurser och fart bland annat i syfte att undvika incidenter.

Men det handlar inte bara om att STM ska ge säkerhetsstärkande effekter och minska risker för grundstötningar och kollisioner. Genom att utifrån realtids-egenskaper som bland annat väderinformation och trafiksituation, skapa ett förfinat och realtidsuppdaterat informationsunderlag blir det även enklare för ett fartyg att inom planerad och avtalad tid nå nästa hamn för lossning eller lastning. Hamnanløpet är ofta en kritisk punkt med hänsyn till begränsning av exempelvis lots och kajplats.

Effektivare flöde

Inom ramen för STM har det konstruerats en tjänst, PortCDM, inom vilken hamnaktörerna kan dela statusinformation exempelvis lots ombord, lossning påbörjad. Syftet är att involverade aktörer genom detta informationsstöd ska kunna optimera sin egen planering och bidra till att skapa ett effektivare hamnanløp där alla aktörer är redo att utföra sina tjänster.

På så sätt kan fartyg och hamnar genom att underlätta planeringen för kommande godstransportörer, bidra till att skapa ett effektivare flöde i logistikkedjan och underlätta tidsplaneringen för landbaserade transportaktörer.

En bättre planerad transport och ett bättre flöde för en vara från A till Ö, innebär bränsleinbesparingar och minskade kostnader både för rederier och indirekt för de aktörer som är länkar i transportkedjan. En annan väsentlig fördel är att minskad bränsleåtgång ger positiva effekter på miljön.

Inspiration från flyget

Flyget har sedan många år haft trafikplaneringssystemen Air Traffic Control och Air Traffic Management, vilka innebär att flygledare på marken dirigerar flygplanen och hur dessa ska hålla kurs och fart och inbördes avstånd med mera.

– Vi har hämtat en hel del inspiration från flyget, men en avgörande skillnad är att flyget jobbar med extern kontroll medan sjöfarten i stora delar jobbar på ett autonomt sätt, berättar Björn Andreasson. Sjöfartsverket har idag ingen uttalad

lyfta sjöfarten

plan för hur STM ska implementeras hos olika aktörer.

– Det finns en mängd olika aktörer som kan vara intresserade av att medverka, VTS:er, hamnar, port controls, larmcentraler, försäkringsbolag, rederier med flera. Genom att skapa en affärsdrivande nytta blir det attraktivt för olika aktörer att ansluta sig.

Går det idag att peka ut fysiskt var STM-centralerna kommer att placeras?

– Många av de olika tjänsterna kommer säkert att lokaliseras hos de aktuella tjänsteleverantörerna men också i form av samlokalisering hos olika VTS-centraler, tror Björn Andreasson.

Förenkla informationsflöde

På det moderna fartygets brygga är informationskärmarna bekvämt placerade för att befälhavare och styrmän smidigt och utan tidsspillan, ska kunna skaffa sig en överblick och kunna göra överväganden genom att jämföra olika slags realtidsinformation om både aktuell och potentiell trafiksituation.

Finns det risk att ytterligare en informationskanal i form av STM kan skapa onödig informationsstress?

– Det blir en uppgift för våra industripartners att utveckla optimala gränssnitt. Grundtanken med tjänsten är ju att göra det lättare att dela information än vad det

är idag. Som det är nu så måste du som befälhavare kanske rapportera vid upprepade tillfällen via telefon, VHF och andra kanaler. STM är tänkt att göra informationsflödet enklare, mer exakt och mer övergripbart, förklarar Björn Andreasson.

Kommer det att krävas någon särskild extrautrustning på bryggan för att använda STM?

– STM-funktionalitet kan integreras i befintliga system och det krävs egentligen ingen extra hårdvara för att få STM-systemet att fungera. Genom erfarenhet från tidigare projekt har vi lärt oss att det ger högre anslutning, och är ekonomiskt mer försvarbart, att använda befintlig hårdvara, säger Björn Andreasson.

Vidareutvecklas

När det gäller de nuvarande ansvarsreglerna för fartygets framfart finns idag inga som helst förslag att föreslå förändringarna enligt Björn Andreasson.

– Vår avsikt är att skapa ett bättre informationsunderlag för fartygets befälhavare att fatta beslut. För fartygens del kommer informationskravet för att säkerställa ett underlag för STM inte nämnvärt att ändras jämfört med idag. De flesta fartyg kör idag redan efter ett Voyage Management.

Men sannolikt kan STM vidareutvecklas och ge upphov till andra tjänster som kan kopplas till resten av länkarna i logistik-

kedjan och förfina cargo-management för att positivt påverka hela flödet genom uppdateringar som inte är möjliga idag.

Befälhavarens ansvar

Kommer det att i samband med STM-baserad information till ett fartyg finnas utrymme för dialog mellan exempelvis landbaserad STM-operatör och ett fartyg?

– STM är ett informationsstöd som ska ge bättre beslutsunderlag. STM är inte tänkt att på något sätt styra fartygens beslut utan det är fortsatt alltid befälhavarens ansvar och uppdrag att sätta kursen.

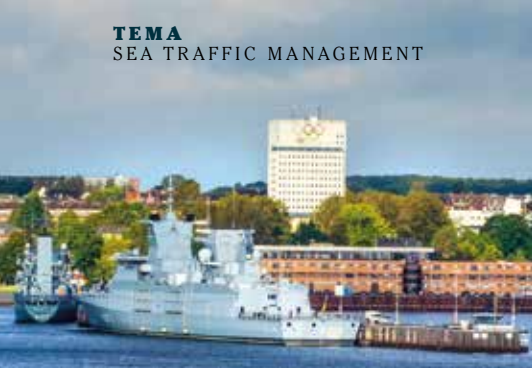
Norden och Medelhavet har valts som testområden för STM. Genom simuleringar och storskaliga försök ska systemet under 2017 och 2018 utvärderas av cirka 300 fartyg och tio hamnar i Europa.

– Två strategiskt bra sjöfartsområden i Europa och även bra områden med hänsyn till våra partnerskap i STM-samarbetet, berättar Björn Andreasson.

Sjöfartsverket har idag ingen uppfattning om hur utbrett STM kommer att bli. Men är införstått med att en viss kritisk nivå för anslutning och deltagande krävs för att systemet, när det rullats ut, ska bli verkningsfullt.

Hur kännetecknar du intresset idag från rederiernas sida när det gäller STM-projektet?

– Vi har en gemensam dialog och de är



Hamnanlöpet är ofta en punkt som kan orsaka oönskad väntetid. Genom ett bättre realtidsunderlag och digital kommunikation inom ramen för STM, underlättas det för fartygen att i ett tidigare skede än idag få information om tillgången till lots, vilket bör minska ankringstid och bränsle.

inställda på att vara med och det känns som om de är beredda på att digitaliseringen för med sig nya möjligheter som kan vara lämpliga att hoppa på.

Inbesparing

Som inom många näringar är tidsaspekt en starkt avgörande konkurrensparameter. För ett rederi eller ett fartyg kan det därför i god tid vara betydelsefullt att få sin planerade route godkänd innan resan slutplaneras eller påbörjas.

– Det förekommer ju än idag att det kommer fartyg som planerat att gå genom Öresund men som har för stort djupgående. Kan vi i god tid, genom validering, korrigera en felaktigt planerad rutt ger

det stora fördelar. En ruttdatabas med tillgång till förplanerade rutter kan vara ett sätt att reducera förekomsten av sådana problem, menar Björn Andreasson.

– Vi har redan gjort analyser av trafiken till Göteborgs Hamn för att studera hur många fartyg som ligger ankrade i väntan på att kunna gå in till kajplats. Flera av dessa skulle kunna dra ned på farten i ett tidigare skede och därmed spara bränslen och minska miljöpåverkan, samt minska ”turn-around-tiden” genom tidsmässigt synkroniserade och optimerade hamnoperationer, menar Björn Andreasson.

Nya möjligheter

Under projektutvecklingen framkommer nya aspekter på användningen av STM.

– Vi upptäcker och definierar under arbetets gång nya verktyg och möjligheter att genom STM förbättra olika inslag inom sjöfarten. Ett är räddningsinsatser som kan förenklas genom STM. Det blir enklare och effektivare att söka igenom ett område inte minst genom att det blir både snabbare att dela information och sökpunkter. Ett annat verktyg vi utvecklat inom ramen för STM är en tjänst för lotsrutter. När du som fartyg delar din voyageplan med Sjöfartsverkets lotstjänst är det möjligt att redan i det skedet få ett svar om aktuella lotsrutter vid tidpunkten för när fartyget närmar sig lotsbordningsplats eller hamn. Det är idag ett befintligt pro-

blem att de planerade lotsrutterna inte alltid överensstämmer mellan lots och fartyg. Genom att dela samma bild går det att i god tid, och i ett tidigare skede, bestämma rutt och slippa sen detaljplanering. Det är en klar fördel när det gäller smala passager, som trafik i skärgård och områden med tät trafik, och bör för alla parter leda till en effektivare lotsplanering, menar Björn Andreasson.

Färre olyckor

Hur kommer det enskilda fartyget att uppleva STM?

– Sannolikt får Sjöfartsverkets och dess STM-knutna partners till en början, agera stöd och driva på utvecklingen, men på sikt tror jag att man upplever nytta och från olika parter ser affärsnyttan. Mycket pekar även på att STM kommer att underlätta fartygens rapportgivning vilken idag är ett kraftkrävande och tidsödande inslag. Även kommunikation med hamnarna kommer att förbättras vilket kommer att ge en bättre sammankoppling av resan från A till Ö och ett totalt bättre logistikflöde.

Vilken kostnad blir det för rederier och fartyg att ansluta sig?

– Under projektet är det kostnadsfritt. Efter detta finns flera alternativ beroende på hur industrin och tjänsteleverantörerna väljer att ta det vidare. En viss avgift eller licenskostnad är sannolik.

Anpassning av farten är ett inslag i STM, Sea Traffic Management som ger både trafik- och miljömässiga fördelar. Genom kontinuerlig realtidsinformation från hamnar och lotskontor kan fartygen i ett tidigt skede anpassa sin fart för att undvika väntan på kajplats.



Som många hjälpsystem och informationsstöd ska STM kunna utgöra en påverkan och ett verktyg som kan korrigera när den så kallade mänskliga faktorn leder till felbeslut och felmanövrar. Statistik visar att 65 procent* av alla navigatoriska olyckor till sjöss beror på mänskliga faktorer. Med hjälp av Sea Traffic Management skulle antalet kollisioner och grundstötningar där handels- eller passagerarfartyg

är inblandade, kunna minska avsevärt.

– De tester och utredningar vi gjort visar att vi skulle kunna minska antalet incidenter med över 60 procent, bland annat genom att i ett tidigare skede styra upp en navigering som riskerar att leda till kollision eller grundstötning.

Valideringsprojektet av STM påbörjades 2015 och pågår till och med 2018.

– Därefter startar vi ett flertal införande-

projekt, bland annat ett mellan Sverige och Finland och vi planerar också för att använda Östersjön som ett första implementeringsområde. Då ska systemet användas skarpt och inkludera fler fartyg. Sedan räknar vi med fortsatt utrullning, avslutar Björn Andreasson. **JE**

*Uppgift från MONALISA 2.0, vilken bygger på EMSA och NMA-statistik.

STM har stor potential

Reto Weber är tekniklektor och simulatoransvarig på avdelningen Mekanik och Maritima vetenskaper hos Chalmers Tekniska Högskola och aktivitet 3-ledare för simulator-testbädden för STM.

GÖTEBORG SEPTEMBER 2017

Vilken praktisk betydelse kan STM få för sjöfarten och dess samarbetspartners?

– Som jag ser det är det främsta syftet att optimera trafik- och godsflödet, där finns den stora potentialen. Sjöfarten är idag till viss del suboptimerad, som visas genom att så många fartyg går i full fart och sedan ändå tvingas att vänta på kajplats. Delning av information är också en fördel eftersom fler aktörer då får kännedom om vad fartyg gör och när de kommer fram, kajaktiviteter med mera, menar Reto Weber.

Förenklar

Godsoptimering kan ge positiva spin-off effekter på andra aktörer än bara fartygen i flödes- och logistikkedjan.

– Delning av information och koordinering av insatser kan skapa betydande positiva effekter i en hamn eftersom alla aktörer får tillgång till realtidsinformation på ett annat sätt än idag.

Även om all information av värde för företag, hamnar och andra aktörer, redan idag på olika sätt och genom olika kanaler, kommuniceras, så kommer STM att underlätta.

– Det kommer att bli mycket enklare att kommunicera med STM, rapporteringen kommer att förenklas och säkert kommer

den idag ganska tunga administrationsbördan att kunna minska. Dessutom kommer nya tjänster som vi idag inte har identifierat säkert att utvecklas inom ramen för STM. Kommunikation inom sjöfarten är idag ålderdomlig, sjöfarten måste hänga med den digitala utvecklingen, STM är en del av den utvecklingen, menar Reto Weber.

Planeringen är ofta avgörande för att undvika tidsödande störningar för en transport. Genom STM blir det möjligt att skapa en övergripande helhetsbild för en transport på ett annat sätt än dag, vilket bör leda till att fartygstrafiken blir effektivare och ännu bättre planerad.

– Förbättrad realtidsinformation och förbättrade prognoser är en förutsättning för att kunna optimera trafikflödet.

Tidsbesparande

Införandet av ny teknik och nya innovationer kan hyllas men de måste i regel nå acceptans utifrån effektivitet och kostnadsbesparingar, för att överleva och bli brett accepterade. Har du någon uppfattning om hur rederierna ser på STM?

– Rederierna är så klart intresserade över att godsflödet optimeras, ingen redare vill ju vänta eftersom väntetid medför minskade intäkter.

Under livetestbädden är avsikten att installera STM för 300 fartyg. Men var bör

den kritiska nivån av anslutningsgraden på sikt ligga, för att STM ska bli effektivt och verkningfullt?

– Sannolikt måste över 70 procent av fartygen vara anslutna för att det ska bli effektiva fördelar med STM. Rederierna måste med och se fördelarna, men man ska veta att shipping är konservativt och att alla inte nödvändigtvis hänger på, bara för att det är en ny bra idé eller ett nytt initiativ. Men de reaktioner jag fått tyder på att rederierna verkligen är intresserade men det gäller att tidigt visa på ekonomiska och miljömässiga fördelar för att nå acceptans bland rederierna. Det kommer dock inte att gå över en natt utan säkert ta några år innan merparten av rederierna ser fördelarna, tror Reto Weber.

Letar testpersoner

De inledande simulatorkörningarna av STM påbörjas i november.

– Vi börjar simulera med och utan STM-verktyg, för att klargöra skillnader och håller nu på att jaga testpersoner. Slutligen, var står STM om tio år?

– Då har vi i alla fall fungerande regionala system på många håll i Europa, avslutar Reto Weber. **JE**

– All kommunikation och rapportering underlättas och förenklas genom STM, menar Reto Weber tekniklektor vid Chalmers Tekniska Högskola och aktivitet 3-ledare för simulator-testbädden för STM.



Foto: Chalmers Tekniska Högskola

Hög anslutning behövs

Stena Germanica är ett av de första fartygen i svenskt farvatten som testar Sea Traffic Management. Även om det finns en nyfikenhet kring systemet är inte den operativa personalen på bryggan helt övertygad om att STM får fullt genomslag inom sjöfarten.

– Jag tror det tar tid innan vi kan dra nytta av STM. För att det ska bli verkningsfullt måste det bli en hög anslutning bland rederier och fartyg, menar Åke Adolfsson, förste befälhavare på *Stena Germanica*.

GÖTEBORG SEPTEMBER 2017

När vi seglar under Älvsborgsbron i svagt kvällsljus, havsbiter vinden rejält uppe på ovandäck och horisontens himmel signalerar med ljus, rörelse och skarpa färgskiftningar att oväder är på gång. Hårt oväder kan ofta riskera förseningar för fartyg och dess kunder och andra samarbetspartners.

Det är bland annat den typen av omständigheter och dess konsekvenser som Sea Traffic Management, STM, fullt utvecklat ska hjälpa till att parera. Genom uppdaterad information om rådande trafikförutsättningar mellan fartyg, och till och från fartyget, blir det enklare för det enskilda fartyget och dess partners att optimera resan utifrån aspekter som väder,

säkerhet, bränsleåtgång, miljöpåverkan och logistikhänsyn.

Innovation

Stena Germanicas brygga är nästan helt nedsläckt och ljudmässigt på en nivå där arbetsron är påtaglig. Trafiksituationen i inloppet är inte utmanande även om vi under utseglingen från Göteborgs Hamn, möter ett par lastfartyg och har containerfartyget *MSC Erica* från Monrovia framför oss. Det är en situation under full kontroll och det är svårt att tänka sig att fler kommunikationsverktyg och beslutsunderlag, rent fartygsoperativt, skulle kunna underlätta befälhavarens eller förste styrmanens uppdrag.

Men som så ofta i samband med teknisk utveckling och tekniska innovationer

så uppstår behovet av en tjänst först när den finns tillgänglig och är etablerad.

Ansvar

STM kan genom bland annat sitt olycksförebyggande och logistikförstärkande upplägg bli en faktor som kan föra in sjöfarten i en fas där risken för incidenter, grundstötningar och kollisioner kan minimeras.

– STM diskuteras inte särskilt mycket. Jag tycker att det finns en rad frågor där det saknas svar, hur ska ansvarsfrågan lösas, när ska ruttangivningen gälla och när ska sjövägsreglerna gälla? Finns det risk för att onödiga konfliktsituationer uppstår, undrar Åke Adolfsson, förste befälhavare på *Stena Germanica*.

Ansvarsfrågan är en aspekt som Åke Adolfsson tror kan leda till missuppfattningar.

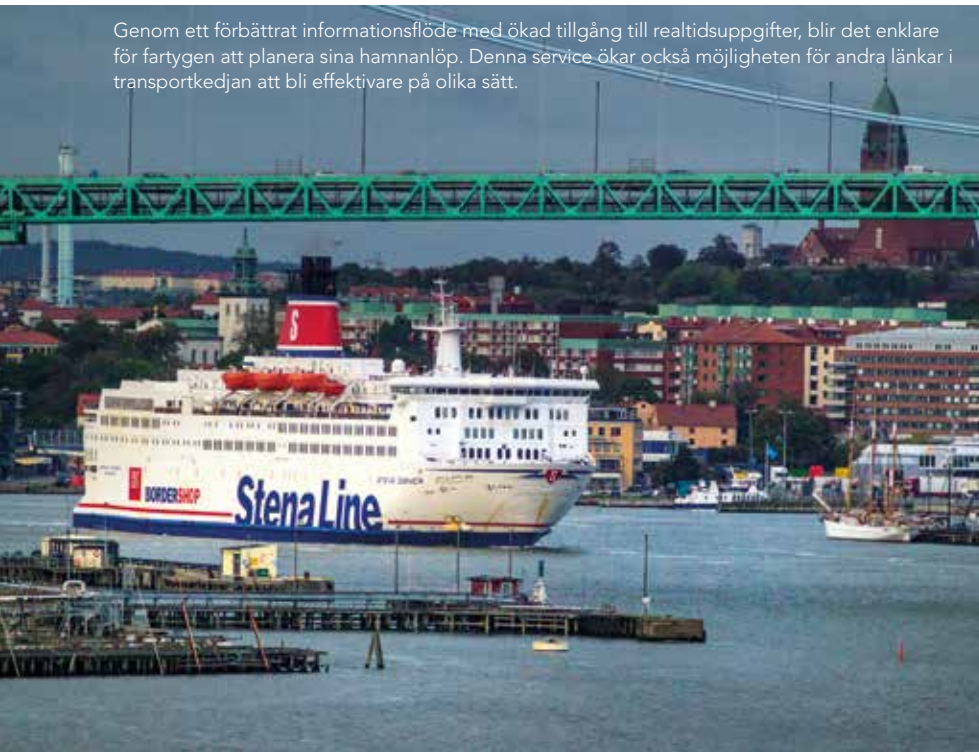
– Hur kommer STM-informationen att inverka på de beslut som tas på bryggan? Den direktkontakt vi idag har med omkringliggande fartyg kan inte ersättas, det finns risk för en onödig osäkerhet om ruten inte beslutas på bryggan. Vem tar beslutet om vad som ska gälla, frågar sig Åke Adolfsson.

Tydlighet

Det är lätt att dra parallellen och jämföra sjöfarten med flygets trafikinstyrningssystem. Går det att med de långa beslutstraditioner och den gedigna ansvarskultur som finns inom sjöfarten, låta någon annan inverka, mer än vad som sker idag, på de beslut som normalt fattas på bryggan. I trafiktäta områden vet i regel samtliga fartyg inbördes vart de övriga är på väg.

– Skulle det uppstå en tveksam situa-

Genom ett förbättrat informationsflöde med ökad tillgång till realtidsuppgifter, blir det enklare för fartygen att planera sina hamnanlöp. Denna service ökar också möjligheten för andra länkar i transportkedjan att bli effektivare på olika sätt.



Sea Traffic Management är än så länge ett nytt begrepp inom sjöfartsnäringen.

– Det är intressant att få vara med och utveckla projektet. Förhoppningsvis får vi nya tjänster som kan utveckla branschen men man måste komma ihåg att sjöfarten är konservativ och att det kan ta tid att få den anslutning som krävs för att STM ska bli effektivt, menar Åke Adolfsson, förste befälhavare på *Stena Germanica*.



TEMA

TRAFFIC MANAGEMENT

tion är det lätt att kontakta det aktuella fartyget för att klargöra kurser för att på sikt förhindra en incident.

Åke Adolfsson är orolig för att det i trafiktäta och trånga områden blir för plottigt att använda STM-verktyget och understryker vikten av att presentationen av den STM-stödda informationen måste utformas på ett pedagogiskt mycket bra sätt.

– Blir det många fartyg som ansluter sig, finns en risk att det blir för många kurslinjer och sjökortet blir för plottigt och svårhanterat. Jag är idag, med den insyn jag har, lite tveksam till nyttan av STM. En nödvändig förutsättning är att alla fartyg av viss storlek måste vara

anslutna annars blir det ingen större nytta med systemet. Med den bemanning vi har idag tror jag att det blir en begränsad nytta med STM.

– Det händer ibland att vi utanför fyren Trubaduren är upp till 15–20 fartyg och då finns risken att det skulle bli väldigt rörigt på skärmen, med alla kurslinjer.

Konservativ

Sker det en större bantning av besättningarna kan STM enligt Åke Adolfsson, kanske bli ett redskap i samband med fjärmanövrering.

– Sitter jag ensam med en chief skulle STM kunna vara ett användbart verktyg ihop med fjärmanövrering. Går det att

köra autonoma bilar i stadstrafik borde det också vara möjligt att framföra ett fartyg på öppet hav, även om jag tror att det ligger väldigt långt fram i tiden och det idag är svårt att tänka sig att fartygen skulle bli helt styrda från land, säger Åke Adolfsson.

STM är ett EU-sanktionerat projekt, hur ser du på möjligheten att STM hamnar på IMO:s bord för ett eventuellt beslut om obligatorium att ansluta sig till STM?

– Jag tror att förutsättningarna saknas. Sjöfarten är en alldeles för konservativ bransch för att de ansvariga på ett fartyg ska acceptera att inte längre själva fullt ut fatta beslut om hur fartyget ska framföras, avslutar Åke Adolfsson. **JE**

En rad tjänster har hittills tagits fram inom STM-projektet

Ruttoptimering: genom ruttoptimering får varje fartyg från en landbaserad tjänsteoperatör föreslaget en rutt som är optimerad för att minimera bränsleåtgång och miljöpåverkan utifrån den aktuella situationen när det gäller distans, vattenmotstånd och väder.

Validering av rutter: en funktion som innebär att ett fartyg kan skicka information om sin planerade rutt till en landbaserad central som kontrollerar att ruten är säker med hänsyn till fartygets djupgående, aktuellt vattendjup samt förekomst av eventuellt känsliga miljöområden som bör undvikas.

Övervakningstjänster: Genom övervakningstjänster kan ett

fartyg som avviker från den angivna ruten och kanske riskerar att vara på väg mot grund eller orsaka risk för kollision, upptäckas på ett tidigt stadium och olyckor på grund av den "männliga faktorn" kan i större utsträckning än idag undvikas.

Uppdaterade isrutter: Vid vinternavigering kan större hänsyn tas till det aktuella isläget och kommuniceras till berörda fartyg. Genom att fartygen får information baserad på ett bredare underlag än vad fartygen har tillgång till idag, går det att undvika olämpliga rutter till följd av den rådande issituationen. Besked om rutter och mötesplatser för assistans kan skickas och

godkännas i fartygens navigationsutrustning ombord.

Ruttutbyte mellan fartyg: Fartyg som korsar varandras väg kan enkelt dela sina rutter i de digitala sjökorten och på så vis får fartyg kännedom om hur kringliggande fartyg planerar sin rutt. Detta bör minska risken för incidenter och kollisioner.

Effektivare hamnanlöp: Genom att på ett tidigt stadium dela och senare uppdatera information om sin status och ruttplan med alla berörda parter kan hamnanlöpen effektiviseras med hänsyn till ankomsttid vilket skapar bättre förutsättningar för en efterföljande smidig logistikkedja.



På sikt krävs hög anslutningsgrad av rederier och fartyg för att STM ska bli helt effektivt för sjöfarten. Det gäller att tidigt genom STM, kunna peka på miljö- och kostnadsbesparande fördelar för att kunna nå en kritisk nivå för anslutning.



Illustration: Sal Cruises/Swedish American Line AB.

Klassiskt och modernt

Namnet *Kungsholm* är ett begrepp som väcker minnen i Göteborg. Många är de som arbetat ombord eller åkt med. Nu finns det långt framskridna planer på att bygga ett nytt *Kungsholm 5* för kryssningstrafik.

TEXT AGNETA SLONAWSKI

GÖTEBORG OKTOBER 2017

Men låt oss ta det från allra första början. Förväntningarna var stora på första passagerarfartyget *Kungsholm* som sjösattes i april 1965. I maskinrummet fanns motorer som var byggda på varvet Götaverken.

Samma år gjordes en provtur, men först ett år efter sjösättningen var det dags för premiärturen från Göteborg till New York. Åtskilliga spaltmeter har skrivits om turen och det har gjorts flera böcker om både Amerikalinjen, som levererade fartyget, och om själva kryssningsfartygen som sedan gick på traden.

Kungsholm var en populär plats att arbeta på. Och inte så konstigt, eftersom själva fartyget omgärdades av flärd och moderniteter. Fartyget avgick, i stort sett, från samma kaj som de båtar som lastades med emigranter på 1800-talet. Passagerarna må ha varit av olika slag, men det som var gemensamt för dem var längtan och att komma "over there". För att få se det stora landet i väst.

Själva *Kungsholm* var sobert inredd med mörkblå toner, sammet, vita linne-

dukar, nysilver och porslin med emblem på. De anställda var tidvis nästan lika många som antalet passagerare. Oavsett om man tjänstgjorde på bryggan eller i servisen så var *Kungsholm*, på den här tiden, lika med en fjäder i hatten. I vissa fall var det en arbetslivserfarenhet som fungerade som en språngbräda till ett gott CV eller en fortsatt karriär till sjöss.

Ritningar från 70-talet

Och nu är det dags för ett nytt fartyg i gammal tappning, men med modern inredning med allt vad det innebär. Det är den finländske affärsmannen Johnny Sid som har raggat ihop intressenter för att satsa på ett *Kungsholm 5*. Självklart finns det en stark önskan att fartyget ska ha Göteborg och Amerikakajen som hemmahamn. Allt för att bevara ett stycke sjöfarts-historia.

Under projektarbetets gång hittades gamla ritningar, gjorda på 70-talet. Det har gett inspiration till projektansvarige Johnny Sid, som anser att det var ödet som gjorde att de fann de gamla ritningarna.

– Även om vi inte lyckades rädda *Kungs-*

holm 4 så är det en ännu större grej att kunna lyckas fortsätta historien med Svenska Amerika Linien och kunna bygga ett helt nytt och modernt *Kungsholm*, säger han och tillägger att han är förvissad om att hade bara Svenska Amerika Linien kunnat hålla ut i tio år till, så hade man varit ett av de största kryssningsrederierna i dag.

Om så hade varit fallet, får vi aldrig veta. Men med nystartade Swedish American Line kanske vi får svar på hur populärt det blir att kryssa med *Kungsholm 5*. Rederiet fick nyligen okej till att använda det Lilla riksvapnet i den yttre designen. Det är exakt samma symbol som gamla Amerikalinjen hade.

Inget standardfartyg

Nu väntar man på ett godkännande från Patent- och registreringsverket för att kunna sätta igång. Rederiet har även skrivit ett avtal med Tillberg design, som sysslar med just fartygsdesign.

– Vi har fått de första skisserna och det ser lovande ut. Skeppet ska vara greentech och banbrytande i branschen. När

Lite fakta om Svenska Amerika Linien och om M/S Kungsholm

Svenska Amerika Linien var ett av de sista atlantrederierna som startades. De brittiska konkurrenterna Cunard och White Star hade startats redan i mitten på 1800-talet och den tyska amerikalinjen kom i gång 1869. Inte nog med det. Emigrationen var kring 1915-20 nästan ett avslutat kapitel i den svenska historien. På 1920-talet var Kanada däremot ett populärt land att emigrera till från Sverige och Svenska Amerika Linien fartyg angjorde från 1924 Halifax på sin väg mellan Göteborg och New York.

År 1920 inköpte Svenska Amerika Linien ett andra fartyg – också det begagnat, byggt i Glasgow 1905. Senare på 1920-talet beställde rederiet sina två första egna nya fartyg *Gripsholm* (1925) och *Kungsholm* (1927). Dessa var banbrytande fartyg för sin tid, motordrivna, luxuösa och med bra standard även i 3 klass.

I början på 1930-talet målades Amerikaliniens fartyg vita, för att bättre passa in i solstekta sydliga vatten. Kryssningstrafik på de sju haven hade nämligen redan i slutet

av 1920-talet blivit ett komplement till den reguljära trafiken Göteborg-New York. Det är vid den här tiden som Svenska Amerika Linien på allvar blir ett rederi med världsrenommé.

På 1950-talet får Svenska Amerika Linien två nya fartyg som markerar en ny tid. *Kungsholm* (1953) och *Gripsholm* (1957). Samtidigt ökar konkurrensen i atlanttrafiken men nu är det inte främst andra rederier utan flyget som är hotet. SAS öppnade en flyglinje mellan Skandinavien och New York 1946 och när flygbolaget sätter in stora 4-motoriga jetplan (DC-8) i atlanttrafiken år 1960 är tiden för amerikalinjens reguljära trafik definitivt ute.

Det blir i stället kryssningar som allt mer tar över Amerikaliniens verksamhet helt och hållet. Den sista båten Göteborg-New York avgår 1966. Efter det blir de vita fartygen allt mer sällsynta gäster i Göteborgs hamn. Kryssningsresenärerna är framförallt amerikaner. 1975 är Svenska Amerika Linien saga all. Hela den svenska varvs- och rederinäringen är i kris. I

bakgrunden finns oljekrisen som drivit upp bränslepriserna. Ägarfamiljen Broströms bestämmer sig för att inte kämpa vidare utan lägga ner Svenska Amerika Linien och sälja de två återstående fartygen. Det sista fartyget rederiet fick levererat till sig var *Kungsholm* år 1966, det tredje fartyget med det namnet.

Denna Kungsholm ligger idag upplagd i Oman på Arabiska halvön, i väntan på ett okänt öde. Från vissa håll har uttryckts intresse att ta *Kungsholm* till Göteborg och låta henne bli en slags ikonisk symbol för staden och en av dess storhetsperioder. Men hur det blir med det får nog betraktas som osäkert.

Kvar som minnesmärken över Svenska Amerika Linien i Göteborg finns Amerikaskjulet som ligger vid Stigbergskajen. Längre ned mot Lilla Bommens kaj ligger det mindre fartyget *S/S Marieholm* (numera musikrestaurang) som 1934-40 var ett så kallat "matarfartyg" som gick mellan hamnar i Baltikum och Göteborg med passagerare som skulle på SAL:s stora fartyg över Atlanten.



Foto: DogotaltMuseum CC pdm

Byggt: 1966 av John Brown & Co Ltd, Clydebank, Skottland.

Varvsnummer: 728.

Dimensioner: 201,33 x 26,57 x 8,56 m. Brt/ Nrt/ Dwt. 26677/ 12838/ 4984.

Efter ombyggnad: Brt. 27670.

Maskineri: Två Götaverken V6-9V dieslar.

Effekt: 18536 kW.

Knop: 21,0.

Passagerare: 713.

Efter ombyggnad: 750.

Efter ombyggnad: 840.

Hyttplatser: 713.

Efter ombyggnad: 750.

Efter ombyggnad: 840.

RN: 10674.

IMO: 6512354.

Källor:

Gamla Göteborg,
Göteborgs-Posten,
Sjöfartstidningen,
Sveriges Radio,
Wikipedia.

man ser henne lägga till vid kaj, så ska man känna lite Maserati-effekt och tänka: "Wow!", säger Johnny Sid och förklarar att det inte kommer att bli ett standardfartyg som liknar ett flytande köpcenter.

Visionen är att det här fartyget ska ge ett klassiskt intryck, men ändå vara modernt. Det ska ha dubbla skorstenar och vara prytt med tre kronor.

Om skaparna bakom det nya kryssningsrederiet får som de vill, kommer *Kungsholm 5* att byggas, antingen i finska Åbo eller på något annat ställe i Europa. Tanken är nämligen att hon ska vara klar och levererad till Göteborgs 400-årsjubileum, 2021.

Kungsholm 5 ska vara 225 meter lång och ta upp till 840 passagerare. Byggkostnaden är beräknad till 3,3 miljarder kronor. – Kryssningsbranschen växer så det knakar, konstaterar Johnny Sid som tänker sig att *Kungsholm 5* ska trafikera Medelhavet, samt Karibien.

Göteborgs hamn

Tankar finns även på att ge sig in i den asiatiska marknaden. Liksom att hon ska

ha is-klass för att kunna gå på exklusiva ruttor på betydligt kallare breddgrader.

Det återstår att se om *Kungsholm 5* kommer att få Göteborg som hemhamn. Amerikabåtarna har alltid varit något av Göteborgs stolthet. *Kungsholm*, *Stockholm*, *Gripsholm* och *Drottningholm* seglade också under svensk flagg.

Över hundra år sedan

Göteborg var tidigare en port ut i världen, vilket naturligtvis betydde mycket för staden. Det var inte ovanligt att man annonserade vissa ankomster för kryssningsfartygen i tidningen och från Stockholm skickades det ned speciella journaler för att dokumentera händelsen. Mediauppbådet var stort även när kändisar, med jämna mellanrum, antrände landgången. Då samlades folksamlingar på kajen för att få en glimt.

Likaså när *Kungsholm* kom hem från sin färd över Atlanten. Då gled hon som en värdig svan i hamn vid Amerikakajen med väntande släktingar på kajen.

Det är nu över hundra år sedan den första amerikabåten gick från Göteborg.

I 50 år gick sedan reguljär passagerarbåttrafik Göteborg-New York, innan flyget tog över. Svenska Amerika Linien grundades 1915. Med fartyget *Kungsholm 4* blev det ett uppehåll i traden från Göteborg. Det skrotades i Indien.

Starkt symbolvärde

Innan dess var det flera räddningsaktioner för att få fartyget att vara kvar. Det kom förslag om att omvandla det till studentbostäder, ett hem för flyktingar, museum, mötesplats eller yrkesskola. Huvudessen i önskingarna var att låta fartyget ligga kvar vid kaj i Göteborg, som en symbol. Ungefär som man sparar en del krannor och dockor för att minnas en kulturhistoria som stavas – Göteborg. Det går inte att ta miste på att *M/S Kungsholm* har ett starkt symboliskt värde i staden.

Sista ordet i berättelsen om *Kungsholm* är inte skrivet. Det finns visioner, det finns en affärsplan, det finns en hemmahamn, det finns en historia att vila på, det finns ett intresse för green-tech, och det finns fortfarande ett sug efter att åka på kryssning – till Amerika. **A S**

EU project will upgrade shipping

Sea Traffic Management points in the testing phase to a number of advantages for shipping. A strengthened information exchange will reduce the risk of accidents, but also cut transportation costs, improve the logistics and reduce the environmental stress.

The Swedish Maritime Administration is initiator of this EU-funded project that now starts.

TRANSLATED BY CURT ISACSSON

The Swedish Maritime Administration (a Government agency) and its partners have high hopes for Sea Traffic Management (STM).

The ambition is to reach a high degree of adherence to the project, and thereby make it possible for all major participants involved in shipping to exchange traffic information more efficiently than today.

Björn Andreasson at the Swedish Maritime Administration has been involved from the beginning. He explains that the start of STM has been the projects MONALISA and MONALISA 2.0. The theoretical basis of STM has been mapped in these projects.

“STM shall verify that MONALISA is functioning in reality”, says Björn Andreasson, Activity leader of the Voyage Management at the Swedish Maritime Administration and a member of the management of STM.

The intention of STM is to create conditions for a number of improvements in shipping, through transmission of digital information between the ships and between the ships and other participants.

“The project has a budget of 43 million euros. The European Commission financ-

es half of the budget and 50 different partners from 13 EU member countries share the remaining costs.”

“It is a strength to get partners who see commercial possibilities in this investment and therefore are willing to contribute to the financing”, explains Björn Andreasson.

Five shore-based STM centres, 13 ports and 300 ships will cooperate in the STM Validation Project.

Global

“Our intention is to construct a shipping system within the EU, which hopefully in the long run also can be launched in international shipping”, says Björn Andreasson.

By use of an exchange of information of the routes it will be easier to adjust course and speed, for instance to avoid accidents.

But STM will not only reduce risks of groundings and collisions. With the help of information concerning the weather and the traffic situation it becomes easier for a ship to reach the next port within scheduled time for unloading or loading.

Ships and ports can contribute to a more efficient flow in the logistics chain

and facilitate time planning. A better flow for a product means fuel savings and reduced costs both for shipping companies and the other participants who are links in the transportation chain.

Another essential advantage is that reduced fuel consumption is positive for the environment.

Simplification

On the bridge of a modern ship the information screens are conveniently placed, in order to give the master and the mates a smooth and quick overview.

Is there a risk that one further information channel can cause unnecessary information stress?

“The basic idea is that STM makes the flow of information easier, more exact and more available for an overall view”, explains Björn Andreasson.

Will there be a demand for any special additional equipment on the bridge to use STM?

“STM can be integrated in existing systems. Through experiences from previous projects we have learned that it is favorable economically to use existing hardware”, says Björn Andreasson.

The Nordics and the Mediterranean Sea have been chosen as test areas for STM. With the help of simulations and large scale experiments the system shall be evaluated in 2017 and 2018 by approximately 300 ships and ten ports in Europe.

Fewer accidents

How will an individual ship experience STM?

“The Swedish Maritime Administration and its STM associated partners will probably initially push the development”, but I think that the participants in the long run will discover how useful the system is. Investigations show that we could reduce the number of incidents with over 60 per cent.

The STM Validation Project started in 2015 and is running till the end of 2018.

“After that we plan, for example, to start a project between Sweden and Finland and to use the Baltic Sea as a first implementation area”, says Björn Andreasson finally.

A number of services have so far been developed within the project

Route optimization: From a shore-based service operator each ship receives a proposal of a route that is optimized to minimize fuel consumption and environmental impact.

Validation of routes: A function meaning that a ship can send information about its planned route to a shore-based centre, which controls that the route is safe considering the draught of the ship and possibly sensitive environmental areas.

Controlling services: A ship that departs from the specified route can be discovered in an early phase with the help of controlling services and accidents due to the “human factor” can to a larger extent be avoided.

Updated ice routes: Greater consideration can be taken to the actual ice situation during winter navigation and communication to concerned ships.

Exchange of information of routes between ships: Ships crossing each other's way can easily share information about each other's routes in their digital charts. This ought to minimize the risk of incidents and collisions.

More efficient port calls: The port calls can be more efficient with early information about status and route plans to all participants. This creates better conditions for a succeeding flexible logistics chain.

This is a translation of the article
on page 22–27.

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår hemsida, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16. Lottningen för vintern 2017-2018 är nu klar och alla som anmält intresse har meddelats. Lediga veckor finns på hemsidan.



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	3 500 kr
17–49	2 000 kr
50–52	3 500 kr



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

På Kamrerarvägen 10-12 i Hägersten i sydvästra Stockholm finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det 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	750 kr	1 000 kr
Dygn söndag–torsdag	500 kr	750 kr
Vecka max 7 nätter	1 750 kr	2 500 kr

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



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

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

Sjöbefälsföreningens två lägenheter i Spanien går just nu inte att boka. Anledningen är att de är i behov av renovering. Vi håller just nu på att utreda om lägenheterna ska säljas, med ett eventuellt inköp någon annanstans eller om de ska renoveras.



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Mats Johansson – 08-518 356 40

Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

(föräldraledig)

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Margaretha Norling – 08-518 356 90

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Sherly Joseph – 08-518 356 75

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Lokka – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungsportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Wavelink Försäkringsförmedlare

– www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

Den adressen kan användas av alla som vill kontakta någon på kansliet, oavsett ärende, alltifrån medlemmar som söker en ombudsman till prenumeranter som ändrat adress. (Observera dock specialadressen för stughyrning.) 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@sjobefal.se och meddela detta!

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

■ *Akademikernas a-kassa* (AEA) 08-412 33 00

■ *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja

eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform

– kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på

www.sjobefalsforeningen.se

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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, söka medlemslån m m. Avgift är 274 kronor per månad.

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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 och söka medlemslån. Avgift för närvarande 67 kronor per månad.

PASSIVT MEDELSKAP

– man är 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.

STUDERANDEMEDELSKAP

– man studerar vid sjöfartshögskola. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Man har rätt att teckna försäkringar. Avgift 180 kronor per år.

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.

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

på 08-518 356 00 eller sbf@sjobefal.se

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Jörgen Karlsson (kont p), tel 0733-32 25 01
e-post jorgen.karlsson@affarsverken.se

A P MØLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

Erik Åkerman (kont p), tel 0705-66 10 94
e-post erikakerman@hotmail.com

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 niklas.eagle@gmail.com

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

Vakant

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kont p), Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kont p), Fleringe Hau 647, 624 60 LÄRBRO
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

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

FLOATEL ENDURANCE

e-post sbfendurance@gmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Anders Uller
e-post sbfsuperior@gmail.com

FLOATEL VICTORY

Patrik Sundquist
e-post sbfvictory@gmail.com

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Erling Borg, Solumshamn 237, 871 66 Härnösand
Arbetstelefon 072-713 01 79, e-post erling.borg@trafikverket.se

GOTA NETSS

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

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 BOGSEBÅT

Conny Smedkvist (kont p), tel 0703-00 96 07
e-post conny.smedkvist@portlulea.com

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

SKÄRGÅRDSBOLAGET AB

Daniel Almgren
tel 070-7446986 e-post daniel.almgren@comhem.se

STENA LINE

Sandro Chiesi, tel 0704-85 95 95 0707-67 14 53
e-post sbf.ordforande@stenaline.com, alessandro.chiesi@stenaline.com

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TT-LINE

Jens Sandin, Ekedalsvägen 5, 373 72 Jämjö
tel 0708-43 65 65 e-post jenssandin@hotmail.com

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

ÖRNSKÖLDVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Johan Sjöstrand, Djurängsvägen 72B, 393 54 KALMAR
tel 0705-73 90 80, e-post j.sjostrand@me.com

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 00.



Propeller- smycke

Jag har med hjälp av en guldsmed tagit fram en propellermodell i röttguld, 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. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna nedan är flytande.



Stor propeller

i röttguld ca 4,8 gram 4 755:-
i vitguld ca 5,2 gram 5 725:-
i silver 750:-

Liten propeller

i röttguld ca 2,8 gram 2 775:-
i vitguld ca 3,4 gram 3 745:-
i silver 550:-

För vidare info och beställning se www.thim.n.nu Jan-Åke Thim, sjöingenjör.

Sjöingenjörs- & sjökaptensring

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

Sjökapstensringen, bredd 6 mm, 18 K röttguld à 5 796:-



Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 5 060:-

I priserna ingår moms, valfri gravyr och etui. Frakt/porto tillkommer. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande. Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning. För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Sjökapstensring

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

18 K röttguld à 9 530:-
inkl porto.

18 K röttguld/vitguld
à 9 530:- inkl porto.



I priserna ingår moms, valfri gravyr och ett snyggt etui. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande.

Svenskt Guldsmed levererar en exklusiv ring av högsta kvalitet, utförande och finish. Som en extra köptryggighet lämnas ett års kvalitetsgaranti mot eventuella fabriktionsfel.

För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Technical english

För beställning av Technical English, lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl, gå in på vår hemsida www.sjobefalsforeningen.se och klicka på "Beställ technical english" under Hitta direkt, till höger på startsidan.

Margareta & Rickard Zedellers fond

Fondens ändamål är att utdela understöd till änkor efter sjökaptener och styrmän, som är i behov därav, och vars män varit medlemmar i föreningen. Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan eller beställas från kansliet.

Studiestipendium

Sjöbefälsföreningen erbjuder studerandemedlemmar som genomgår den fyraåriga utbildningen ett stipendium på 1 500 kronor i månaden under viss ombordpraktik. En av förutsättningarna är att man varit medlem i minst ett år före praktiken.

Studerande på den treåriga utbildningen som varit medlem i minst ett år kan få behovsprövat stipendium eller förmånliga lån av förbundet. Det kan gälla den som har dubbel bosättning och/eller hemmavarande barn under 18 år.

LÖSNING TILL OKTOBERKRYSSET I SJÖBEFÅLEN NR 6/2017

		↓	↓	S	ORM MED WAFS FLÄCKASÄL KÖ.	FOR DÖN	SAGO BESÖM ANTRA	E	TANKE- FORMA- GA	↓	STRAK- INSTRU- MENT	TAFEL- SERAR- SKYTT
				S	N	A	B	B	L	U	N	C
				T	O	R	I	E	S	T	E	A
				C	Y	K	E	L	S	A	D	E
				R	A	S	L	I	N	G	A	L
				M	Å	L	T	I	D	L	O	V
				V	A	L	A	G	A	V	E	E
				N	A	P	P	A	T	K	O	R
				H	V	A	O	P	T <td>I</td> <td>K</td> <td></td>	I	K	
				P	O	S	U	R	R	N	S	
				H	A	R	V	A	L	T	S	J
				M	I	L	J	Ö	F	U	R	U
				O	B	O	E	P	R	I	V	A
				S	V	E	A	R	N	L	K	L
				S	A	R	D	E	L	L	E	N
				B	A	D	A	I	N	I	O	M
				D	A	D	D	A	N	Y	S	A
				M	E	D	A	R	S	E	N	A
				R	E	N	S	K	R	I	P	T

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

- Leif Rinne Stenungsund
- Lars Malm Skara
- Siv Brakander Holmön

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefålen gratulerar!

POSTTIDNING B
Avs
Sjöbefälen
Box 12100
102 23 STOCKHOLM

SJÖLOG

21-22 februari

sjöfart transport logistik



Snart är det äntligen dags för SJÖLOG igen!
Vi ses den 21-22 Februari 2018 på
Lindholmen Science Park.

Vill du ställa ut på SJÖLOG?

Kontakta oss:

michelle.ep@sjolog.se

mathias.naperotti@sjolog.se



facebook.com/sjolog



[@sjolog](https://www.instagram.com/sjolog)



www.sjolog.se

Huvudsponsorer:

WALLENIUS  MARINE


Stena