

Sjöfartsåret som gått

Nils Sjökvist

Att 2020 inte varit ett år som andra är väl knappast ett överdrivet påstående. Det gäller inte minst inom sjöfarten som påverkats på mångahanda sätt. Oftast då på ett negativt sådant. Undertecknad brukar följa lite av det som sker internationellt via sjöfartsmedia och hemsidor och jag har gjort en sammanställning över en del saker som jag noterat. Det är lite slumpmässigt gjort, mest av sådant som intresserar mig. Som alltid med sjöfart handlar det mest om olyckor.

Förlorade containers till sjöss.

På senare år har flera stora containerfartyg förlorat containers i dåligt väder till sjöss. Förra året förlorade *MSC ZOE* över 300 containers på resa mellan Portugal och Bremerhaven och i år förlorade Singaporeflaggade *APL England* ett 50-tal utanför Australien samtidigt som ett 60-tal skadades. Tidigare rekord har hållits av *Maersk Svendborg* som 2014 förlorade 520 när man passerade Biscaya. Rekordet slogs i år av japanska *One Apus* (14 000 TEU) som i närheten av Hawaii förlorade vad som rapporterades 1 816 containers men som senare förmodats vara närmare 2 250. Merparten var 40-fotsenheter, omräknat till TEU 4 000–4 500 stycken. Dessutom fanns det stora skador på containers som fortfarande var kvar ombord.





En olycka kommer sällan ensam och någon månad senare råkade systerfartyget *One Aquila* ut för kollapsade containerstackar och ett okänt antal containers gick överbord. Detta skedde på resa från Tacoma till Japan. Alla olyckor har naturligtvis hänt i dåligt väder men är det för dåligt dimensionerade stag och twist-locks eller är det fartygens stabilitet som ligger bakom? Ett annat alternativ kan vara så kallad parametrisk rullning, ett resonansfenomen som med våldsamt kraft har drabbat exempelvis bilfartyg med höga överbyggnader och slanka skrov. Framtida utredningar får visa.

Boskapstransporter på fartyg

I augusti försvann boskapsfartyget *Gulf Livestock 1*, lastat med 6 000 kor, utanför Japan i dåligt väder. Av besättningen på 41 man räddades två. Fartyget var på resa från Nya Zeeland till Kina. Det var en i en rad av olyckor med boskapstransporter. Förra året kapsejsade ett sådant fartyg, *Queen Hind*, utanför en hamn i Rumänien. Fartyget, med en dödvikt på 2 113 ton, var lastat med 14 600 (!) får. Besättningen räddades och 32 får hittades simmande. Den här typen av fartyg har en historia kantad av olyckor av alla de slag. Det lär finnas cirka 150 sådana fartyg och medelåldern är 37 år. De är oftast byggda för något helt annat ändamål, vanligen ro-ro-fartyg eller bilbåtar, och drabbas inte sällan av stabilitetsproblem med de höga lastutrymmena.

Enligt uppgift stod i augusti 24 000 kor i karantän på Nya Zeeland och väntade på transport. Man kan fråga sig hur länge detta behandlande av levande djur får fortsätta. Möjligen kan pandemin ha det goda med sig att djurtransporter mellan kontinenterna stoppas.



Gulf Livestock 1 under annat namn.



Flytande last.

Bulkfartyg

Brasilianska gruvbolaget Vale, världens största exportör av järnmalm, har beslutat att inte använda gamla tankfartyg som byggts om till malmfartyg, så kallade VLOC:s (Very Large Ore Carriers), för sin malmexport. Detta efter flera allvarliga olyckor, senast i år då *Stellar Banner* tvingades att sättas på land i Brasilien efter att ha fått allvarliga skrovproblem.



Ett liknande fartyg, *Stellar Daisy*, sjönk plötsligt 2017 då 22 man omkom och endast två kunde räddas. Att bulkfartyg är farliga för besättningarna kan man se på antalet haverier, under 2010-talet 39 totalförluster och 106 sjömän omkomna, de flesta från Filippinerna. De laster som bedöms medföra de största riskerna för fartyg och besättning är nickelmalm, ofta lastad i Indonesien. Nickelmalm brukar ha högt vatteninnehåll och lasten kan plötsligt förskjuta sig med katastrofalt resultat som följd. Även finmalen järnmalm, iron ore fines, och bauxit kan med högt vatteninnehåll ge samma effekt.

Den diplomatiska kris som seglat upp mellan Kina och Australien har också haft effekt på det större torrlasttonnaget. Australien är en stor leverantör av kol till Kina. I november låg 21 bulkfartyg av panmax- och capesizestorlek, med tillsammans 2 miljoner ton kol ombord, till ankars utanför Jintang, en stor kolhamn i Kina. Lasterna har inte klarerats av tullen och fartygens befraktare godkänner inte att fartygen går till någon annan hamn. Flera fartyg har varit där i månader och naturligtvis är besättningsskiften inte tillåtna. Hälften av fartygen har lastat i Hay Point, samma plats som SSAB i Sverige importerar sitt kol för stålframställning från. Blockaden av varor från Australien gäller inte bara kol utan även spannmål och födoämnen.

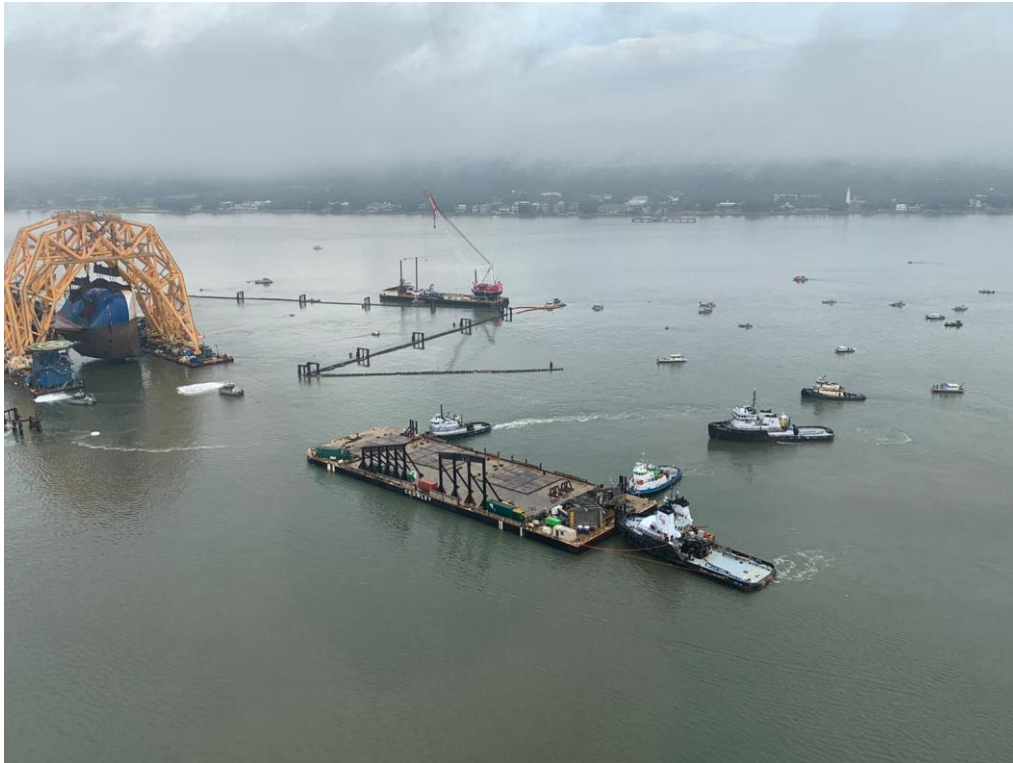


Golden Ray – skrotning

Bilfartyget *Golden Ray* kantrade för över ett år sedan på utgående från Port of Brunswick i USA. Fartyget som var lastat med 4 700 nya bilar låg på grunt vatten och bedömdes omöjligt att räta upp och blev en totalförlust. Beslutet blev att skrota henne på plats, ett arbete som för närvarande pågår.



För att klara detta bestämdes att man skulle försöka såga upp fartyget i stora bitar som sedan med hjälp av en speciell kran skulle lyftas bort och transporteras på pråmar.



Kostnaderna beräknas till mer än 400 miljoner USD. P&I försäkringsbolag är North P&I och medlemmarna i klubben kan nog räkna med höjda premier framöver.

Explosionen i Beirut

Den katastrofala explosionen i Beirut i augusti orsakades av 2 750 ton ammoniumnitrat som förvarats på ett lager i hamnen. Det moldaviskt flaggade

fartyget *Rhosus* på 3 200 ton var på resa från Batumi till Moçambique med lasten när hon gick in till hamnen i Beirut, enligt uppgift för att lasta vägmaskiner som ytterligare däckslast. Den nya lasten skadade däcksluckorna och kunde inte tas ombord. Samtidigt belades fartyget med nyttjandeförbud på grund av många defekter på fartyget.



Detta hände i slutet av 2013. Fartygets ryskcypriotiske ägare lämnade sedan fartyget och besättningen på åtta man åt sitt öde.



En del av besättningen skickades hem till Ukraina medan den ryske befälhavaren och tre man blev kvar i ett år. Fartyget hade då dragit på sig obetalda hamnutgifter och andra kostnader varför lasten togs iland till ett lagerutrymme och fartyget flyttades. Myndigheterna ordnade sedan hemresa för de kvarvarande. Fartygets öde har därefter inte meddelats. I augusti i år skedde den fruktansvärda explosionen som ödelade en stor del av Beirut och orsakade hundratals döda och skadade.



På det kantrade passagerarfartyget *Orient Queen*, överst på bilden ovan, omkom två man. Media och internet har sedan översvämmats med olika konspirationsteorier om varifrån lasten kom, vart den egentligen var på väg och vem som ägde den. Samt inte minst varför lasten blev liggande i hamnen så länge.

Fartygens framtida bränslen.

IMO-reglerna som trädde i kraft 2020 har som mål att reducera nedsmutsande svavelutsläpp från fartyg genom att begränsa svavelinnehållet globalt till max 0,5 % och inom Control Areas till max 0,1 %. Installationer av rökgasscrubbers på det större tank-, bulk- och containertonnet har bidragit till att det fortfarande används stora mängder tjockolja med hög svavelhalt. IMO har som målsättning att sjöfartens utsläpp av växthusgaser skall vara halverad år 2050. Danska Mærsk har en ännu högre miljöprofil och har som målsättning att vara helt fossilneutrala år 2050. Därför satsar bolaget 60 miljoner USD på ett nytt forskningscenter i Danmark som helt skall koncentrera sin verksamhet på att finna sätt att minska utsläppen från fartyg.



CMA CGM JACQUES SAADE 23 000 TEU

Den LNG som nu används på allt större fartyg är ett fossilt bränsle, även om man i en framtid ser att den kan blandas ut med eller ersättas av bio-LNG eller syntetiskt tillverkad LNG. Det franska containerrederiet CMA CGM har ett tjugotal stora containerfartyg i beställning, alla byggda för LNG-drift. Med dual fuel-motorer kan man använda olja vid brist på LNG. Men samtidigt frågar många sig hur miljövänliga LNG-fartygen är. Motorerna ger lägre utsläpp av CO₂ än vid drift med olja men har alltid en del metan i sina avgaser, något som brukar kallas "methan slip". Metan är i sig en aggressiv växthusgas. Vad värre är, är att hela LNG-kedjan från produktion, transporter och lagring är behäftade med mycket stora metanutsläpp. Genom att använda ny teknik kopplad till satelliter kan man upptäcka och spåra utsläppen som är avsevärda. Det ryska Yamalprojektet i Sibirien har pipelines som rapporterats läcka 90 ton i timmen och andra pipelines i Turkmenistan skall vara än värre. Även den amerikanska produktionen av "shale gas" ger stora utsläpp.

Att LNG inte är någon lösning utan en slags överbryggnings fram till något annat verkar klart. Vad kan detta andra vara? Metanol prövas nu på flera ställen, bland annat av Stena. Åtta 50 000-tons produkttankfartyg med MAN-B&W-motorer avsedda för metanoldrift finns i beställning. Flytande ammoniak undersöks nu i stor skala av bland annat Wärtsilä. Bioolja kan man redan idag bunkra i Rotterdam och den består mest av vegetabilieoljerester från livsmedelsindustrin. Vätgas, antingen i

flytande eller komprimerat tillstånd, nämns mer och mer som ett framtida bränsle men det är ett problematiskt ämne att förvara och dessutom mycket explosivt. Forskning pågår i Skandinavien och Maersk har satsat 150 miljoner DKK på en egen dansk vätgasproduktion. Biodiesel används redan inom landtransporter och kommer antagligen att finnas med bland framtidens marina bränslen. Om detta kommer vi att få läsa mycket under kommande år.

Vindkraft



Maersk Pelican.

Rotorsegel, en moderniserad form av Flettnerrotorn som är en roterande cylinder som utnyttjar Magnuseffekten, finns redan i drift på flera fartyg, som *Maersk Pelican* ovan, och sägs ge ett bidrag till framdriften på upp till 8 %. För att vara användbara på kommersiella fartyg måste man kunna vika ner rotorerna. Mer intresse på senare tid väcker fasta vingsegel med en profil som liknar en flygplansvinge.

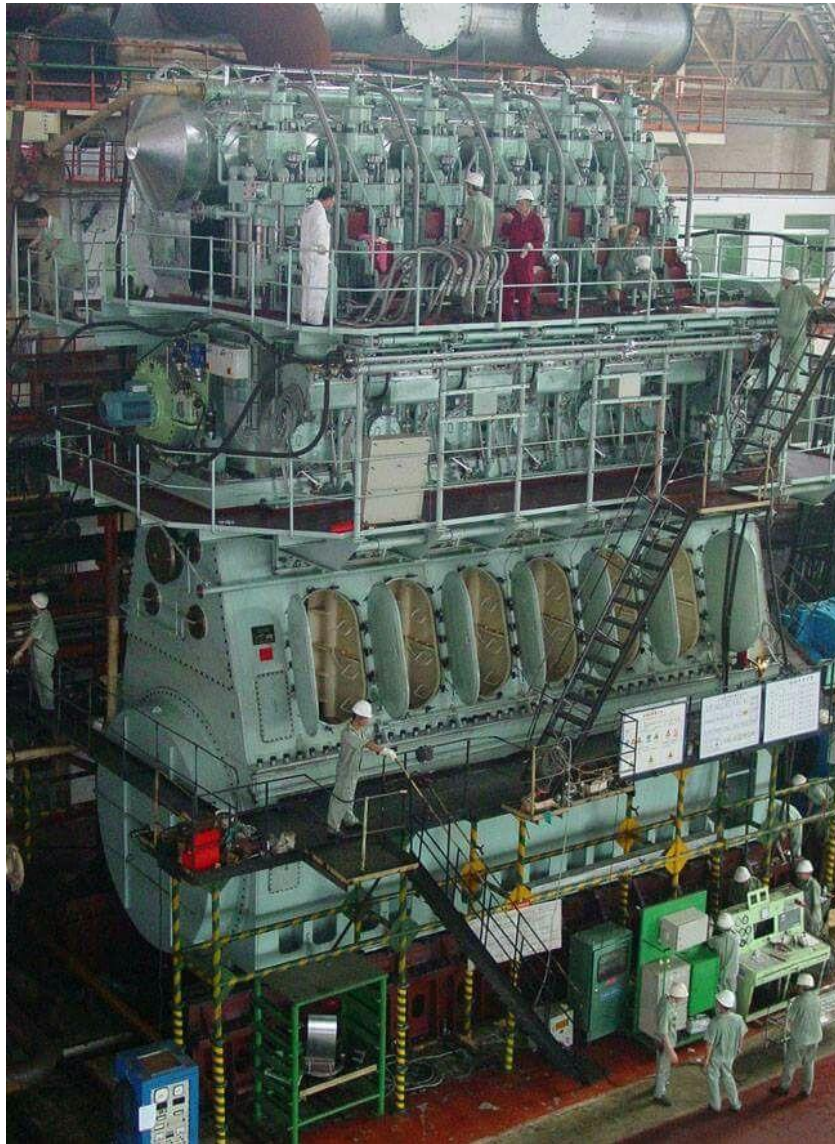


Wallenius finns med i ett svenskt konsortium som planerar att 2025 ha ett vinddrivet bilfartyg med fyra vingsegel i drift. Fartyget skall ha en kapacitet på 7 000 bilar och maskindrift för hamnmanövrar och då det är vindstilla.



Viking Grace med rotor

Burmeister & Wain



Skandinaviens stolthet på maskinbyggarsidan, Burmeister & Wain, har länge varit tyskägt under namnet MAN B&W Diesel. Sedan försvann det danska namnet ur bolagsnamnet och det blev MAN Diesel & Turbo och därefter MAN Energy Solutions. Ägare är bilkoncernen Volkswagen A.G. som har dålig ekonomi och har satt upp bolaget för försäljning. Det skall bli intressant att se vem som blir köpare.

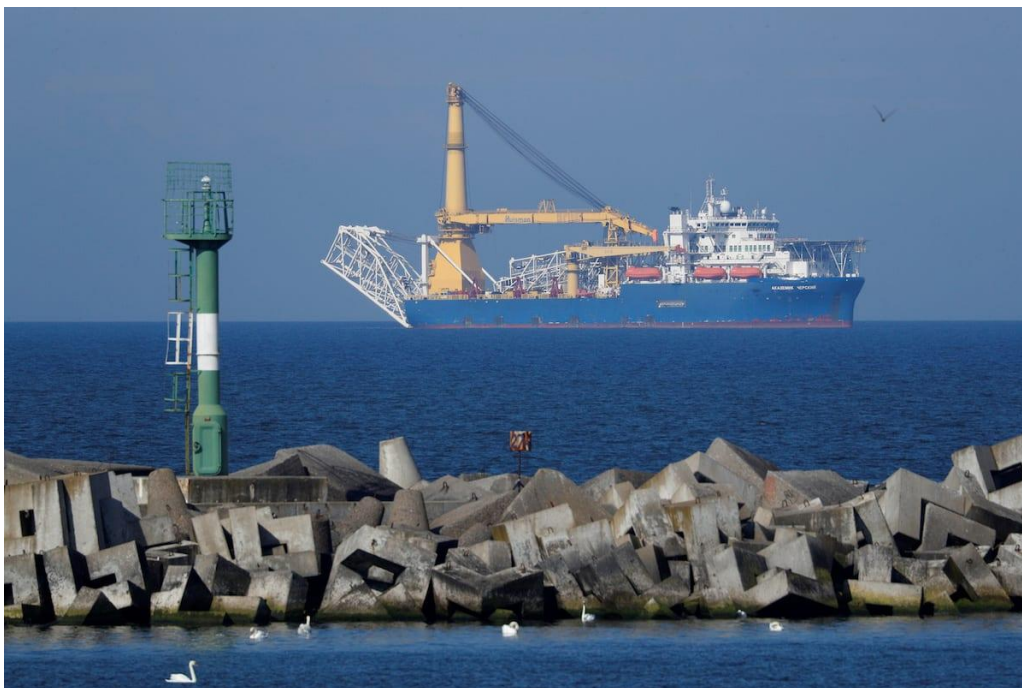
Nord Stream 2

Arbetet på den ryska gasledningen Nord Stream 2 från Ryssland till Tyskland avbröts i december 2019 i höjd med Bornholm. Hot från USA om sanktioner mot bolag som deltar i projektet gjorde att schweizisk-holländska bolaget Allseas Group

S.A. med världens största rörlägningsfartyg *Pioneering Spirit* drog sig ur projektet när 16 mil av rörledningen återstod.



Ryska Gazprom avser nu att försöka lägga resterande rörledning med ett mindre ryskt fartyg, *Akademik Cherskiy*, som byggts om för ändamålet.

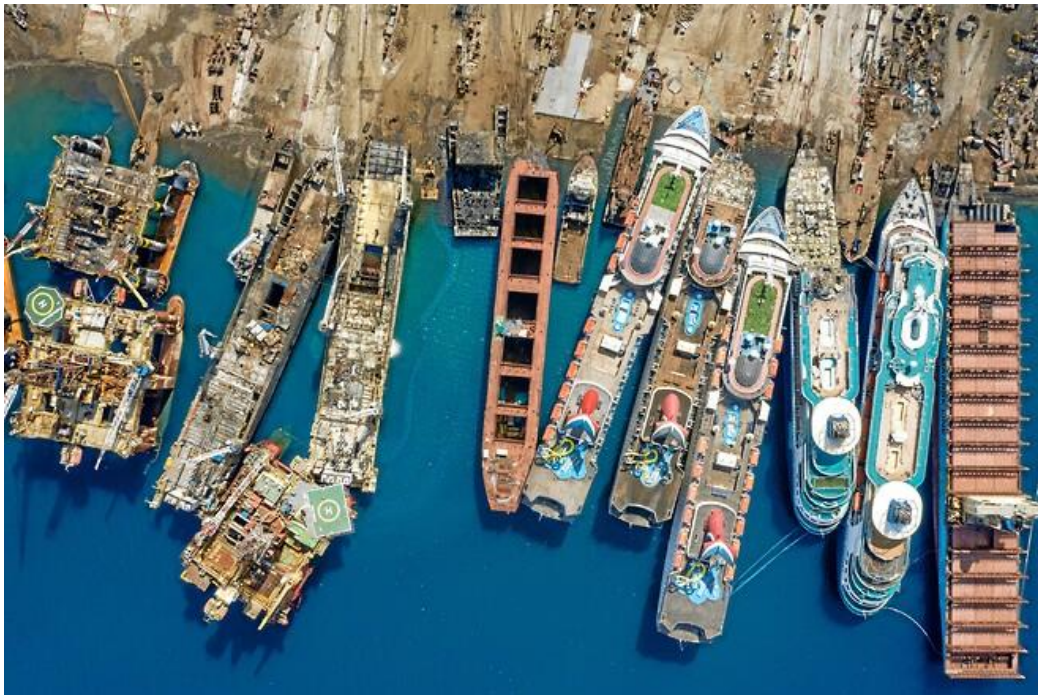


Vilka sjöfartsområden har haft det värst under 2020?

Att år 2020 har varit ett "annus horribilis" för kryssningsrederierna är helt klart. Bolag som Carnival Corporation, Norwegian Cruise Line och Royal Caribbean Cruises har sett aktiekurserna gå rakt ner i källaren och skrotningsvarven i Turkiet

fylls av äldre passagerarfartyg. Flera försök att starta kryssningar i begränsad skala har fått avbrytas, senast i Singapore. Även bolag med borrhigar är stora förlorare och bolag som Transocean, Noble Corp. och Pacific Drilling har tvingats söka kapitel 11 konkurs i USA för att få skydd från sina kreditorer.

Vi hoppas på ett bättre 2021!!



Skrotningsvarv i Turkiet sett från ovan

(Samtliga bilder från gCaptain Daily.)