

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 6 OKTOBER 2019 ÄRGÅNG 8

REPORTAGE

THUN VENERN DÖPT

MARKUS CHRISTOFFERSSON
ÄLSKAR VARIATIONEN I JOBBET



NYHETER DONSÖ SHIPPING MEET
Ny elevdag visade sjöfarten

INTERVJUN ANNA BIZZOZERO
Höjer sjösäkerheten i EU

KULTUR BOKMÄSSAN
Sjöfartskulturen lever

TEMA

KRÄNKANDE SÄRBEHANDLING

STENA LINE UTBILDAR BEFÄLEN • STÅLINDUSTRIN LIGGER I FRAMKANT • VÅGRÄTT LYFTER FRÅGAN INTERNATIONELLT

Vi jobbar vidare för ökad sjösäkerhet

OKTOBER

Det är inte så ofta som det händer, men nu har det hänt två gånger inom en och samma månad. Det är inte heller alltid som Sjöbefälsföreningen blir inbjudna, men nu blev vi det. Ganska ofta blir vi inbjudna med armbågen eftersom vi säger vad vi tycker, men vid dessa två tillfällen blev vi inbjudna på riktigt och var dessutom välkomna. Jag talar om de två fartygsdop Sjöbefälsföreningen varit inbjudna på, först *Fure Ven* i samband med Donsödagarna och sen *Thun Venern* mitt inne i Stockholm. Det finns reportage om dessa båda tillställningar i tidskriften och jag måste säga att båda dopen var minnesvärda. *Fure Ven* döptes dag noll i samband med Donsö Shipping Meet och det var fantastiskt med både vackert

väder och otroligt mycket folk. *Thun Venern* fick sitt namn liggandes till kaj på Skeppsbron i Stockholm inte långt från Stockholms slott. Även här var det mycket folk i rörelse och många stockholmare höjde på ögonbrynen då de fick se ett relativt stort lastfartyg mitt inne i stan. Många är vana att se passagerar- och kryssningsfartyg, men ett stort grönt lastfartyg var det nog 35 år sedan vi senast kunde se och då var det Walleniusrederiernas *Medea* som visade upp sig i samband med att rederiet firade 50-årsjubileum.

Ett annat jubileum är att Nordiska Maskinbefäls Federationen, NMF, firar sitt 100-årsjubileum nu i oktober. Denna federation kom till efter att Sverige och Danmark under flera år försökt att få till ett samarbete. Det första försöket gjordes redan 1891 men inte förrän 1919 kom samarbetet att formellt bli en nordisk federation i syfte att hjälpa varandra både fackligt och tekniskt. Medlemmarna i federationen har möten två

gånger per år och då tas aktuella frågor upp. Frågorna varierar stort men fokuserar på vad som förevarit under avtalsrörelsen samt om det skett några förändringar avseende den sociala tryggheten. Det finns många nordiska medborgare som seglar på andra nordiskt flaggade fartyg och alla behöver vara uppdaterade på vad som gäller i respektive land. Traditionellt står utbildningsfrågor högt på agendan och vi har ofta studiebesök på sjöbefälsskolorna runt om i de nordiska länderna. Många av de frågor som tagits fram av maskinbefälsfederationen har sedan tagits vidare både i de övriga nordiska länderna men också internationellt. En av dessa frågor är elektroingenjörernas utbildning och certifiering, den har tack vare NMF gått hela vägen genom IMO till STCW-konventionen. Naturligtvis hade NMF ett lite bättre förslag, men det blev ett ganska bra resultat i alla fall.

När vi är inne på området IMO så är det snart på gång med en revidering av STCW-kod och konvention. Sjöbefälsföreningen, tillsammans med Seko Sjöfolk, sitter med i den innersta kretsen i ITF och vi är mycket involverade i den grupp som kommer att arbeta med uppdateringarna. Vi har tidigare inbjudit alla medlemmar att komma med förslag på ändringar eller om någon har sett något som inte fungerar som det är tänkt, att rapportera detta till kansliet eller via vår andra samarbetspartner Nautilus Federation. Det är inte för sent ännu och vi har själva en önskelista som kan fyllas på. Sen kommer nästa problem och det är att få med ITF på våra förslag. Här är vi inte så oroliga, beroende på våra kontakter, det är när förslagen presenteras i IMO som den stora fighten börjar. Där kommer det dessutom förslag från alla världens hörn och vissa har helt andra agendor som ligger långt från våra önskemål.

Ett tråkigt minne är Estonia, det är nu 25 år sedan katastrofen och det har blivit uppmärksammat i media. Våra tankar går till alla de som drabbades av denna tragedi. Vi har varit med i IMO för att ta fram nya regler som ska göra allt för att liknande händelser inte ska kunna ske igen. Tyvärr är det nästan omöjligt att få till nya regelverk utan att olyckor eller tillbud måste ske, först då revideras regelverken. Det finns möjligheter att bygga ännu säkrare fartyg och även konstruktioner som gör att ett fartyg inte kantraras så lätt vid en skada, men så länge det inte finns regelverk brukar fartygsbeställare och varv inte kosta på sig denna lyx. Sen går det inte att bygga bort alla tänkbara skadefall, fartygen måste också framföras säkert och sjömannamässigt.



MIKAEL HUSS



sjöbefälen Nr 6

04 Nyheter

Fullspäckt program på Donsö Shipping Meet
Fler inre vattenvägar

12 Fackligt

EU-regler vs rättigheter
Vice ordförande har ordet
Fråga ombudsmännen

14 Reportaget: Thun Venem

Tredje i sitt slag

18 Intervjun: Anna Bizzozero

Höjer sjösäkerheten i EU

22 Tema: Kränkande särbehandling

Stena Line utbildar befälen i trakasserier
Stålindustrin är en föregångare
Vågrätt lyfter frågan internationellt

30 Kultur/historia: Bokmässan

Sjöfartskulturen lever och frodas

34 In English: Victimization

Stena Line teaches officers about harassments

14



30



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 8 Utgivningsdag 11 oktober 2019

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2019

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

Framsidesbild Markus Christoffersson är teknisk chef på
Thun Venem. Foto Sofi Cederlöf

TS-kontrollerad upplaga 6 600 ex.

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

Sjöfartsfest på

I år var det tioårsjubileum för Donsö Shipping Meet, som vartannat år samlar hela sjöfartsbranschen ute på Donsö i Göteborgs skärgård. Mässan innehöll bland annat en utbildningsdag för elever, dop av *Fure Ven* och besök av utbildningsministern Anna Ekström. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF



DONSÖ SEPTEMBER 2019

Årets Donsö Shipping Meet bjöd på en helt ny dag, dag noll innan mässan startade, dit högstadie- och gymnasieelever blev inbjudna för att lära sig mer om sjöfart. Ett flertal fartyg hade tagits dit för att visas upp, bland annat Sirius *Coralius*, Älv-tanks *Ramanda* och Furetanks *Fure Ven*.

Även NOS var där med sin ambulansbåt och några arbetsfartyg och Wallenius med *Soya III*. 132 personer hade ställt upp som lotsar för att guida de drygt 2 000 eleverna runt området. Sjöbefäls-

föreningen bidrog med cirka tio personer som visade grupper av elever runt och berättade om sjöfart.

– Det var en bra dag med många elever som var intresserade, säger Jan Buskas, styrelseledamot i Sjöbefälsföreningen och en av de som lotsade under dagen.

Hans grupp bestod av cirka 15 åttondeklassare som kommit ut för att lära sig mer om sjöfart.

– De var imponerade, framförallt av *Ramanda* som de tyckte var en stor båt. Lärarna kunde ingenting om sjöfart innan så de lärde sig mycket under dagen. Eleverna var åttondeklassare så

Donsö



de var lite för unga för att veta vad de vill jobba med, men det var kanske ett par stycken som verkade lite intresserade, säger han.

Stressigt under lunchen

Jan Buskas grupp hade tur och hann med alla moment under dagen, lotsbåten, *Soya III*, utställningstältet, ambulansbåten och *Ramanda*. Däremot blev det lite stressigt under lunchen, före lunchen låg de en kvart före schemat och efter lunchen låg de en halvtimme efter. Någon som fick det ännu stressigare var Johan Hamnebo, revisor i Sjöbefälsföreningen,

som också lotsade under dagen.

– Det var ett jätteintressant upplägg, och jag tror att det skulle kunna bli väldigt bra. Men i schemat hade vi fem minuters lunchpaus och i verkligheten tog det 40 minuter. Det gjorde att vi nästan helt missade djuphamnen. Vi var uppe på *Fure Ven* på däck, och sen gick vi ner igen för då var tiden slut, säger han.

Hans elevgrupp bestod av både åttonde- och niondeklassare plus en lärare. Han kände att de blev besvikna över att de inte hann med djuphamnen där de stora fartygen låg.

– Djuphamnen var det som hade varit

mest av en wow-upplevelse, det var synd att de inte hann med det. Deras lärare menade att man inte kan lägga upp ett schema som att det var vuxna man har att göra med, ungdomar har svårare att stå still och vänta, och en del av dem vill inte ens vara här, säger Johan Hamnebo.

Han tror att det hade varit bättre om inte alla grupper hade varit schemalagda för att gå ombord på alla båtar, utan att man hade valt ut en stor båt, en mellanstor båt och en liten båt för varje grupp.

– Idén är jättebra så nu hoppas jag att det blir bättre nästa gång! säger han.



Sirius fartyg *Coralus* var på plats på dag 0 och alla besökare var välkomna ombord.



På bryggan jobbar Marcus Lindberg och Tommy Carlsson, som var några av de som berättade om sitt yrke för eleverna som kom ombord.



Eleverna fick även besöka maskinrummet...



... där teknikern Ryan Paez visade runt.

Kastade champagneflaskan

När eleverna lämnat Donsö blev det dop för *Fure Ven*. Utbildningsministern Anna Ekström var på plats, och som gudmor för *Fure Ven* var det också hon som fick kasta champagneflaskan.

Dagen efter var det så dags för invigning. Jonas Backman, vd för Sirius, höll i öppningstalet och hälsade alla välkomna, samt uppmanade besökarna att göra bra affärer under dagarna. Sjöbefälsföreningen deltog med en monter på mässan, tillsammans med Seko sjöfolk och Svensk sjöfart. Under tiden hade Sjöbefälsföreningens styrelse samlats för att hålla styrelsemöte.

– Vi blev inbjudna av Donsöredarna att delta i mässan tillsammans med Seko sjöfolk och Svensk sjöfart. Det är naturligtvis jätteroligt att redarna tycker att det är viktigt att fackförbunden är närvarande, säger Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss.

Under mässan hanns det också med ett möte mellan Sjöbefälsföreningens styrelse och Seko sjöfolks styrelse.

– Vi har mycket att vinna på att ha en bra dialog, oss fackförbund emellan. Dels för att vi kan hitta frågor som vi kan samarbeta kring, och dels för att det då blir svårare för arbetsgivarna att spela ut oss mot varandra, säger Mikael Huss.

Han tycker att mässan på Donsö har varit välorganiserad.

– Det är imponerande att se att de har lyckats bygga upp en så stor mässa ute på Donsö. Man märker verkligen att alla har hjälpt till, säger han.

Lyfts ett snäpp högre

Lars Höglund är vd för Furetank och sitter med i styrelsen för Donsö Shipping Meet. Han är en av de som har varit med och organiserat mässan.

– När jag har varit med så känns det som att det har gått bra. Det känns som att mässan har lyfts ett snäpp högre än tidigare år, när man pratar med utställare, säger han.

Han beklagar dock att vädret var väldigt regnigt.

– Jag är nöjd med att vi gjorde dag noll, att eleverna kom och att Anna Ekström kom, hon var riktigt intresserad och sympatisk, säger Lars Höglund.

– Känslan från eleverna var, 'är det så det är, varför har ni inte sagt att det är så i en båt, att det är så rent, som på ett hotell', fortsätter han. *Fure Ven* har ett stort gym och bastu med perspektivfönster. De i gymnasieåldern tyckte att det var häftigt.

Lars Höglund tycker också det är viktigt att kunna visa att det jobbar tjejer ombord på deras fartyg.

– Vi försöker få in fler tjejer. Vi har en tjej som tidigare jobbade på *Fure Ven* som nu jobbar på kontoret, till att börja med i sex månader, sen får vi se. Det är olika tider i livet, när man får barn till exempel. Ibland passar det att jobba till sjöss, ibland passar det inte.

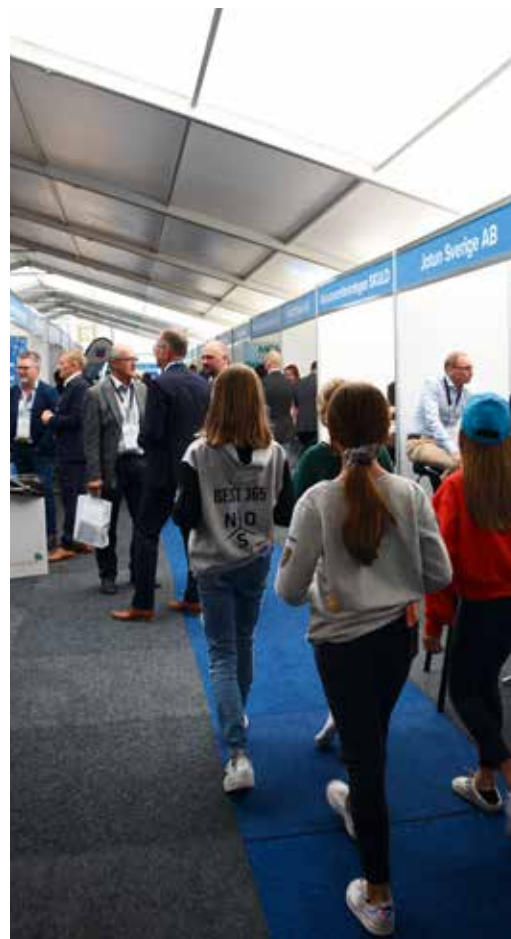
– Ska vi bli attraktiva som arbetsgivare och konkurrera med industrin så måste vi tänka i de här banorna, fortsätter han. Vi är så pass stora och har så pass många båtar så vi har möjligheter. Vi har haft tre



Under mässan döptes *Fure Ven* av utbildningsministern Anna Ekström, som också blev gudmor till fartyget.



Sirius vd Jonas Backman höll öppningstalet och uppmanade alla att göra bra affärer under mässan.



Mässan var välbesökt.

killar som delat på en tjänst för att de ville jobba deltid och vara hemma mer.

Gör det tillsammans

Donsö Shipping Meet startade för tio år sedan, vilket gör det här till mässa nummer fem, i och med att den bara hålls vartannat år.

– När vi startade kändes det inte som

att det var öns mäsja, utan rederiernas. Nu gör vi det här tillsammans med Donsöstiftelsen och överskottet går till dem. Det gör att alla är med, samhället är med, och alla ställer upp, säger Lars Höglund.

Totalt har ett hundratal personer jobbat med mässan.

– 14 dagar innan mässan städar vi och

jobbar intensivt. Många av ungdomarna här pluggar och då ger vi dem en tim-peng för att jobba med detta, säger han.

Om några månader kommer de att skicka ut en enkät till deltagarna. Då blir det en utvärdering samtidigt som de kör uppstart inför nästa Donsö Shipping Meet, som kommer att hållas den 7–8 september 2021. **SC**

FOR CLEAR VISIBILITY WITHOUT REFLECTIONS



Our system for sun and glare protection has been installed on a great number of ship bridges since the 1980s.



BERGAFLEX

SOLAR PROTECTION FOR SHIP BRIDGES

www.bergaflex.com | info@bergaflex.com

Fler inre vattenvägar

Ytterligare tre svenska fartområden kommer att klassas som inre vattenvägar, med de lägre krav på fartyg och bemanning som direktivet medför. Hittills har inga svenska rederier certifierat sig mot regelverket, men sjöfartens nationella samordnare, Pia Berglund, tror att intresset kommer att öka med de ändringar som nu genomförs. TEXT LINDA SUNDGREN

NORRKÖPING SEPTEMBER 2019

Fem år har passerat sedan EU:s direktiv om inre vattenvägar började gälla i Sverige. Direktivet är ett regelverk sprunget ur den flod- och kanaltrafik som är vanlig på kontinenten och som innebär lägre krav på bemanning, fartygskonstruktion och teknisk utrustning för fartyg som går i lugnare och mer skyddade farleder. När Sverige införde regelverket klassades Göta Älv, Vänern och Mälaren som inre vattenvägar. Nu utökas befintliga fartområden med ytterligare tre: Från Kalmarsund till Öregrund i Roslagen, från Göteborg till Lysekil på Västkusten samt Göta Kanal. Hittills har inte ett enda svenskt rederi valt att tillämpa regelverket, men Pia Berglund tror att de nya fartområden som nu tillförs kan göra att fler blir intresserade.

– Med de nya linjerna knyter man samman viktiga områden, som Göteborg med Brofjorden och Norvik med Mälarhamnarna, och det vet jag att det finns ett stort

intresse för. En aktör hänger redan på låset för att starta upp trafik i Brofjorden. De för samtal med Transportstyrelsen så det är väldigt konkret och långt framme i planeringen.

Att inget rederi har anslutit sig till regelverket tidigare, tror Pia Berglund hänger samman med att de inre vattenvägar som tillkom 2014 inte tog hänsyn till områdernas kommersiella gångbarhet.

– Rederierna har inte sett någon ekonomi i det, säger hon. Men kanske är det inte heller traditionella rederier som ska få fart på de inre vattenvägarna. Det kan vara helt andra aktörer, som exempelvis logistikföretag.

Otillräcklig kunskap om våghöjd

För att ett fartområde ska omfattas av direktivet för inre vattenvägar får den genomsnittliga våghöjden inte överstiga en viss nivå. I den lägsta zonen, zon fyra, förekommer inga vindvägor alls medan våghöjden i den högsta zonen, zon ett,

inte får överstiga två meter. Att de nya inre vattenvägarna inte klassades som inre vattenvägar redan 2014, när direktivet infördes, berodde på otillräcklig kunskap om våghöjden i dessa områden. Det säger Johan Skogwik på Transportstyrelsen:

– Vi har fått hjälp av SMHI som med en ganska avancerad beräkningsmodell fått fram den signifikanta våghöjden i de här områdena. Sjöfartsverket håller nu på att se över de aktuella farlederna och om det kan behövas någon ny sjömätning, muddring eller översyn av sjömärken.

De nya inre vattenvägarna väntas träda ikraft någon gång under första kvartalet 2020, efter notifiering hos EU-kommissionen och införelse i EU:s förteckning över inre vattenvägar. **LS**



Pia Berglund

Zoner inre vattenvägar

- Zon 1: Signifikant våghöjd högst 2 meter
- Zon 2: Signifikant våghöjd högst 1,2 meter
- Zon 3: Signifikant våghöjd högst 0,6 meter
- Zon 4: Vindvägor förekommer inte.

Med signifikant våghöjd avses den genomsnittliga våghöjden, mätt från vågdal till vågkam, på de tio procent av vågorna som har störst höjd bland det totala antalet vägor i vattenområdet observerade under en kort period.

Källa Transportstyrelsen

THUNBOLAGEN
ERIK THUN AB

Leading the development towards sustainable coastal shipping

Follow us on:
@thuntankers
thungroup
www.thun.se

APROPÅ GRUNDSTÖTNINGEN I ÖRESUND:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Reliable supply
Availability on demand
Safe operations

The LNG fuel provider



The energy company Gasum (former Skangas) is a Nordic gas sector expert that is building a bridge to a carbon neutral society on land and at sea. Gasum is the leading liquefied natural gas (LNG) player in the Nordic market. The company help their marine customers in achieving their environmental and operative objectives by providing effective and reliable LNG deliveries.

Gasum

gasum.com/Ing

Skärgårdsbolagsklubben blir Blidösundsklubben

På grund av övergång av verksamhet i samband med upphandlingen av Stockholms skärgårdstrafik, så byter Sjöbefälsföreningens klubb i Skärgårdsbolaget namn till Blidösundsklubben. Klubbordförande är fortsatt Daniel Almgren, och han nås på mailadressen blidosundsklubben@sjobefal.se. Se alla kontaktuppgifter till våra klubbar och kontaktpersoner i slutet av denna tidning.

Uppdatera din mailadress!

I höst är det kongressval där du som är aktiv- eller interaktiv medlem får möjlighet att rösta på de kandidater som du tycker ska bli kongressombud. Men för att få rösta måste du ha uppgett en aktuell e-postadress till oss i föreningen.

Om du är osäker på vilken e-postadress du har angett till Sjöbefälsföreningen är det väldigt viktigt att du hör av dig till oss och kontrollerar att vi har en aktuell e-postadress till dig. Du når oss på 08-518 356 00 eller på sbf@sjobefal.se.

Om du vill rapportera in en ny e-postadress kan du även fylla i det på vår hemsida. På startsidan klickar du på "Bli medlem". Sedan fyller du i ditt namn och din e-postadress och klickar i "Jag är befintlig medlem". Fyll i de uppgifter du vill ändra och tryck nästa steg, tills du får upp "Tack för dina ändringar!"

Bara de som har uppgett en aktuell e-postadress kommer att kunna rösta i kongressvalet i höst!

Insänt: Vaktfritt maskinrum

Läser med intresse er artikel om vaktfria maskinrum men vill komma med en liten, liten kommentar. Gränges byggde två stycken malmbåtar på 60-talet som levererades 1966; *Nuolja* och *Nikkala* som båda var byggda med så kallat vaktfritt maskinrum. Dock inte utrustade med datorer utan med ett gigantiskt kabinett fullt med små mekaniska kontaktorer som arbetade efter ett villkorssystem som för det mesta fungerade alldeles utmärkt. Båtarna var utrustade med fyra stycken hjälpmotorer, varav det räckte att man använde en motor under hamnvistelse. Behövde laststyrman köra ballastpump så gjorde den enkla automatiken ett startförsök och blev villkoren inte uppfyllda så startade x antal extra hjälpmotorer så att lastförhållandet var uppfyllt. Det spännande med installationen var att då kunskapen var bristfällig om hur värme kunde påverka induktionen mellan kraft och elektronikablar (kablagen var samförlagt på gemensamma kabelstegar) så spårade systemet ur varje resa som vi gjorde på Liberia, där Gränges var insyltade i järnmalmshanteringen. Söder om Dakar började systemet att leva ett eget liv, ibland med resultatet att det "slocknade" eller så hade man alla hjälpmotorer på nätet helt i onödan. Det resulterade i att vi fick köra systemet manuellt men fortfarande i vaktfritt tillstånd.

Det var lite kuriosas.

Mvh Lennart Cohen, Tärnaby



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

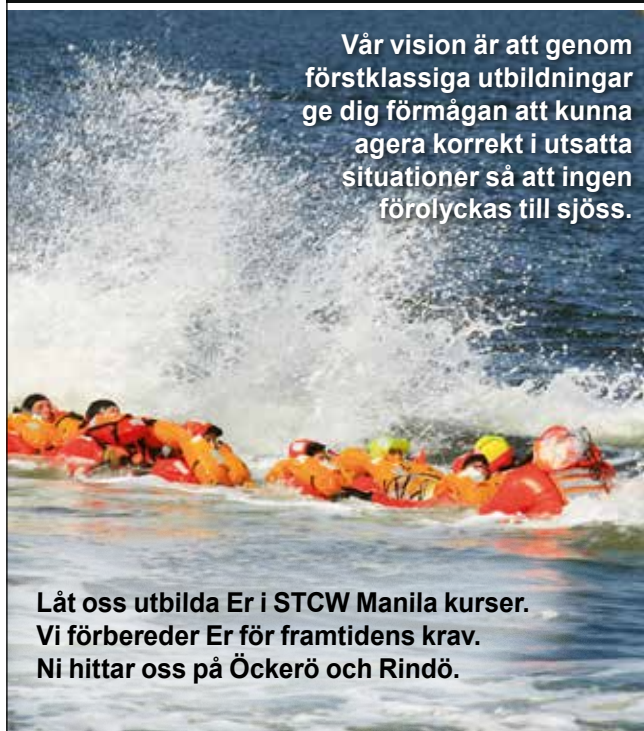
E-post: info@sjomanskyrkan.com

Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



Öckerö Maritime Center

Vår vision är att genom förstklassiga utbildningar ge dig förmågan att kunna agera korrekt i utsatta situationer så att ingen förolyckas till sjöss.



**Låt oss utbilda Er i STCW Manila kurser.
Vi förbereder Er för framtidens krav.
Ni hittar oss på Öckerö och Rindö.**

www.sjosakerhet.nu Tel 031-97 65 90

EU-regler vs rättigheter

Vad händer när EU:s regler går emot de konventioner som Sverige ratificerat gällande rätten att organisera sig? Juristen Stig Gustafsson reder ut.

Internationella Arbetsorganisationen, ILO, bildades redan 1919 och är numera ett FN-organ. De har som huvudsyfte att förbättra arbetsförhållandena för arbetstagare världen över. Det viktigaste medlet för att uppnå målet är de särskilda internationella regler i form av konventioner och rekommendationer som ILO:s generalförsamling antar. Därefter övervakar ILO att regelverket efterlevs. Till ILO:s mest betydelsefulla konventioner hör de som slår fast rätten för arbetstagare att fritt organisera sig, föra kollektiva förhandlingar och rätten att vidta stridsåtgärder. Framför allt gäller detta ILO:s konvention 87 från 1948 om föreningsfrihet och skydd för rätten att organisera sig.

Arbetstagare har rösträtt

ILO skiljer sig från FN och FN:s övriga fackorgan genom att inte bara regeringsdelegater har rösträtt utan också representanter för arbetstagare och arbetsgivare. En stat som ratificerar en konvention förbinder sig att efterleva konventionen vilket bland annat innebär att den nationella lagstiftningen måste ändras om den står i strid med konventionen. Staten måste också godta internationell kontroll. Det finns två organ som arbetar med kontrollen av att konventionerna efterlevs. Det ena är en permanent och oberoende expertkommitté som består av ett 20-tal höga jurister från olika länder och det andra är ett trepartssammansatt utskott – applikationskommittén – som under den

årliga arbetskonferensen i Genève under tre veckor i juni offentligt behandlar de mest angelägna fallen där staters lagar och praxis bryter mot konventionerna.

En förbisedd effekt av EU-domstolens dom i Vaxholmsmålet – den så kallade Laval-domen – är att den är på klar kollisionkurs med flera ILO-konventioner. Det kan starkt ifrågasättas om inte domen i Laval-målet strider mot det skydd ILO:s konvention 87 ger åt den fria förhandlingsrätten. Målet gällde frågan om ett svenskt fackförbund hade rätt att vidta stridsåtgärder mot ett lettiskt byggföretag som byggde en skola i Vaxholm. Domen – som gick facket emot – stämmer inte heller överens med reglerna i 1961 års europeiska sociala stadga som, i likhet med ILO:s konvention 87, skyddar rätten till fackliga stridsåtgärder. Den europeiska sociala stadgans efterlevnad kontrolleras av Europarådet som grundades 1948. Där är alla Europas stater medlemmar. Alltså inte att förväxla med EU!

När man bedömer EU-domstolens dom i Laval-målet i ljuset av ILO:s konventioner är den första frågan man måste ställa sig: Har EU-fördraget från 1957 företräde framför 1948 års ILO-konvention och Europarådets sociala stadga från 1961? Enligt en särskild artikel i EU-fördraget ska ett medlemslands åtaganden som följer av en internationell konvention – typ ILO:s konvention 87 – gå före EU-rätten om konventionen ratificerats innan landet anslöt sig till EU. Konvention 87 ratificerades av Sve-

rige ett drygt 40-tal år innan vi gick in EU och bör därmed ha företräde i förhållande till EU-direktiv. Alla andra medlemsstater i EU torde också ha ratificerat konventionen innan de blev medlemmar i EU.

Grundläggande rättighet

EU-domstolen har också i flera fall konstaterat och accepterat att en ratificerad ILO-konvention medfört att det inte varit möjligt för ett land att ge företräde åt ett EU-direktiv. I andra fall har EU-domstolen krävt att ett medlemsland ska säga upp en ratificerad konvention som kommit att stå i strid med ett senare beslutat EU-direktiv. Det är dock knappast troligt att EU-domstolen kan kräva att alla medlemsstater skulle säga upp en konvention som reglerar en så grundläggande fri- och rättighet som förhandlingsrätten och därmed strejkrätten därför att konventionen skulle anses strida mot EU:s regler om varors och tjänsters fria rörlighet.

Man kan beklaga att EU-domstolen inte prövade denna fråga i Laval-målet. Det kan bero på att den part som hade intresse av att få den prövad inte åberopade ILO-konventionen. Den svenska regeringen hade dock även haft möjlighet att i sitt yttrande till EU-domstolen i Laval-målet ta upp denna kollision mellan två regelsystem i den internationella rätten.

Det är helt klart att man inom ILO-systemet, där arbetsmarknadsparterna medverkar, har en större förstärkelse för den kollektiva arbetsrätten än den, av juridiska experter dominerade, EU-domstolen som alltid har sista ordet i EU-sammanhang. Det kanske är dags att ställa EU-kommissionen inför ILO:s expertkommitté i Genève? **S G**



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

**MARINE
WORKS**
DIVING COMPANY

**Professionella dykare
med kort varsel**

Telefon +46 (0) 705-44 45 54
www.marineworks.se

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

Vice ordförande har ordet

I början av september besökte Sjöbefälsföreningen Donsö Shipping Meet, en tillställning som är avsedd att stimulera svensk och internationell sjöfart. Deltagarna i år representerade största delen av det skandinaviska sjöfartsklustret, men även mer långväga. Man hade också bjudit in ett par tusen skolelever att besöka mässan för att intressera dem för en karriär inom sjöfart.

Samtidigt höll Sjöbefälsföreningen ett av sina ordinarie styrelsemöten i lokaler utlånade av ett rederi på Donsö. I detta ingick ett möte med representanter för arbetsgivarsidan där det dryftades några frågor som redarna tyckte kändes aktuella, till exempel språkkravens vara eller inte vara och möjligheter till uppdelning av viltiden. Vi fick i vår tur möjligheten att framföra våra farhågor angående Skatteverket och deras tilltag mot sjömän på IT-löner. Plötsligt har man ritat om gränser och linjer för vad som är Europafart. Detta har naturligtvis skett med någons goda minne!

Sjöbefälsföreningen träffade också styrelsen för Seko sjöfolk, ett försök att lära känna varandra bättre. Personliga kontakter kan underlätta högst avsevärt. Även om vi tycker olika i en del frågor så finns det en poäng i att ha goda förbindelser. Samma dag fick vi också vara med om ett fartygsdop. En trevlig tillställning med vackert väder. Det höll dock på att bli lite spännande ett tag när ett fartyg skulle lämna kaj efter dopceremonin. En kraftig pålandsvind gjorde att man behövde assistans av tre bogserbåtar och ett annat fartyg som turvis tryckte på eller drog ut. Bara det att hala in trossarna var ett stort jobb i sig, och så hade man lite otur när det aktra ankaret skulle upp. Men fartyget gjorde så nätt fart lite framåt och lite bakåt och så småningom hade man fått tillräckligt med fritt vatten för att gira bort från land. Där fick åskådarna bevittna ett stycke sjömanskap.

Som medlem i intendenturen var det intressant att se hur man klarade ut logistiken runt ätandet under ett sådant här evenemang. Det bjöds på skaldjursbuffé för drygt 1 900 personer ena kvällen, och nästa dag en tre-rätters middag. En sådan planering görs inte i en handvändning. En eloge till alla inblandade, väl genomfört!

På senare tid har jag haft anledning att reflektera lite över begreppet HR-avdelning. De flesta är överens om att personalen är det viktigaste kapitalet i ett företag. Tidigare hade vi en personalchef och en personalavdelning, men idag är det annorlunda. HR-avdelningen har en mer strategisk roll, man skall säkra tillgången på nyckelkompetens så att organisationen kan nå sitt affärsområde. Här ingår att utarbeta processer för att attrahera, behålla och utveckla duktiga medarbetare, medan löner och andra personaladministrativa sysslor i regel outsourcas. Som stödfunktion ska HR fungera som interna konsulter, med sin sakkunskap skall de vara ledning och chefer behjälpliga. Dock är det respektive chef som har personalansvaret. Tyvärr kan man se ombord i fartygen, att om man inte vill ta i det remitteras frågan till HR-avdelningen där den ofta begravs. Man har lyckats fjärma sig en bra bit från ursprungsupdraget. Det vill säga, HR har inte så mycket "hands on" längre. Det är viktigare med strategi än att se till att till exempel ombordmiljön är dräglig. Kanske är det därför som dagens HR-avdelningar ofta upplevs mer som repressiva än att de anstränger sig för att skapa en bra miljö ombord, vilket borde vara prio ett för någon som på allvar menar att de tar hand om sin personal.

Till sist en glädjande nyhet, 20 personer har blivit godkända till den nya intendenturlinjen!



JAN HÄGGBLM



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

Hej!

Jag läste med intresse Stig Gustafssons senaste text om turordningsregler och avtalsturlista. Nu undrar jag vad Sjöbefälsföreningen tänker om detta? Jag har en seniorbefattning och lång anställningstid i bolaget som jag jobbar i, och jag har känt mig trygg i att jag sitter säkert om något händer. Men som jag förstår det kan en avtalsturlista göra att ens anställningstid inte spelar någon roll?

Hej och tack för din fråga!

Arbetsrätten är just nu satt under lupp, med tanke på den statliga utredning som pågår för att "modernisera arbetsrätten". Vad Stig Gustafssons artikel ville visa på var att konflikten mellan arbetsgivare och fackförbunden inte är så stor som det ibland påstås, och att en "modernisering" av arbetsrätten därför inte är nödvändig.

Vad gäller Sjöbefälsföreningens syn på detta så utgår vi i de allra flesta fall från en ren LAS-lista, lagturlista, det vill säga "sist in först ut". Vi går alltså på anställningstid i rederiet. LAS, Lagen om anställningsskydd, reglerar anställningsskyddet och inte befattningsskyddet.

När en arbetsbristsituation uppstår tar vi fram, i samråd med arbetsgivaren, vilka befäl som omfattas i kollektivet. Parterna tvingas därefter att konstatera hur många tjänster som ska omfattas av arbetsbristen. Arbetsgivaren gör också en omplaceringsutredning.

Därefter dras ett streck i lagturlistan för att se hur många som "klarar" sig mot bakgrund av sin anställningstid i rederiet. De som hamnar under strecket kommer således att bli föremål för en arbetsbrist. Nästa steg i processen blir att man går in på respektive befattning. I vissa mycket extrema undantagsfall kan vi även förhandla när det kommer till vissa specialkompetenser, exempelvis lotsbehörighet.

Den tredje i sitt

På Skeppsbrokajen mitt i Stockholm döptes *Thun Venern* i mitten av september. Närheten till Stockholms beslutsfattare, och en riksdagsledamot som gudmor, bidrog troligtvis till att många hade samlats för att vara med. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM SEPTEMBER 2019

Den svenska flaggan krumbuktar av vinden i aktern på *Teaterskeppet*. Någon tar tag i den och virar den runt flaggstången. Härifrån ska riksdagsledamoten, och fartygets gudmor, Anna-Caren Säterberg (S) snart svinga champagneflaskan mot *Thun Venern* och flaggan får inte vara i vägen.

Efter några inledande fraser tar hon så tag i flaskan och släpper iväg den. Den studsar mot skrovet på *Thun Venern* och

kommer tillbaka intakt. Anna-Caren Säterberg ursäktar sig med att hon som före detta bartender ogillar att vaska.

På andra försöket spricker champagneflaskan och ett vitt skum av bubblor syns nu på *Thun Venern*. Fartyget är döpt och alla applåderar.

Har fått svensk flagg

Thun Venern byggdes på varvet AVIC Dingheng Shipbuilding Ltd i Kina och levererades i september förra året. Hon ingår i en serie om åtta fartyg som har beställts av rederierna Furetank, Älvtank och Thun Tankers, inom ramen

för samarbetet Gothia Tankers Alliance.

Precis som de flesta andra av fartygen i serien har hon fått svensk flagg. Den första i serien, *Fure Vinga*, är redan såld.

Thun Venern är nummer tre i serien och nu ska nummer

sju och åtta börja byggas. Alla fartyg i serien kan drivas både av konventionella bränslen och av LNG eller biogas. *Thun Venern* ägs av Thun Tankers men bemannas och befraktas av Furetank Chartering via Gothia Tanker Alliance. Hemmahamn blir Lidköping.

Vill vara med de som är bäst

– Många undrar om vi diskuterar sjöfart i trafikskottet, och det gör vi, jätteofta! säger Anna-Caren Säterberg, som även är tredje vice ordförande i trafikskottet, i sitt tal efter dopet.

Hon berättar att hon själv har kopplingar till sjöfarten på olika sätt. Hennes farbror Rolf startade som telegrafist och slutade sin karriär på kontor. Hon själv har jobbat som bartender på ett kryssningsfartyg i Karibien. Och hennes son har pluggat till sjöingenjör på Linnéuniversitet och jobbar nu som andre fartygsingenjör.

– Vi har en progressiv sjöfartsnäring som siktar mot nollutsläpp. Vi är jättegla för den lilla ökningen av svenskflaggade fartyg som vi nu ser, säger hon i talet.

Efter henne kliver Lars Höglund upp på scenen, vd för Furetank, som sköter driften och befraktningen av *Thun Venern*.



slag

THUN VENERN





Jonatan Höglund var med på varvet när *Thun Vernern* byggdes.

De äger också två av systerfartygen, *Fure Valö* och *Fure Ven*, och är på gång att bygga två fartyg till. Lars Höglund betonar i sitt tal vikten av att attrahera ungdomar till företaget.

– Ingen vill jobba i en bransch som smutsar ner, alla vill vara med de som är bäst! säger han.

Vill köra på biogas

Men trots att Furetank har upplevt ett ökat intresse bland unga så har de fortfarande stora problem att rekrytera, menar Lars Höglunds son Jonatan Höglund, som är förste fartygsingenjör.

– Hela industrin i stort har jätteproblem att bemanna, säger han.

Jonatan Höglund tror att unga generellt har ett större intresse av hållbarhetsfrågor. På Furetank jobbar de aktivt med att minska sina utsläpp. De nya fartygen drivs i dagsläget på LNG, flytande naturgas, som är ett fossilt bränsle.

– Vår plan är att blanda i tio procent biogas i bränslet. Problemet är tillgången, det finns inte tillräckligt mycket biogas att ta, och det är också dyrare än naturgas, säger han.

Den första båten i serien, *Fure Vinga*, var det första lastfartyget i Sverige som bunkrade biogas förra året. Jonatan Höglund hoppas att målet med tio procents inblandning nås relativt snart.

– Vi vill att det ska öka. Helst hade vi velat köra bara på biogas. Men om vi hade kört alla våra åtta LNG-fartyg på biogas så hade det motsvarat hela Sveriges biogaskonsumtion idag. Men vi vill försöka ligga på och skapa en större marknad för biogas, säger han.

Barnsjukdomar i början

Jonatan Höglund var med på varvet när *Thun Vernern* byggdes.

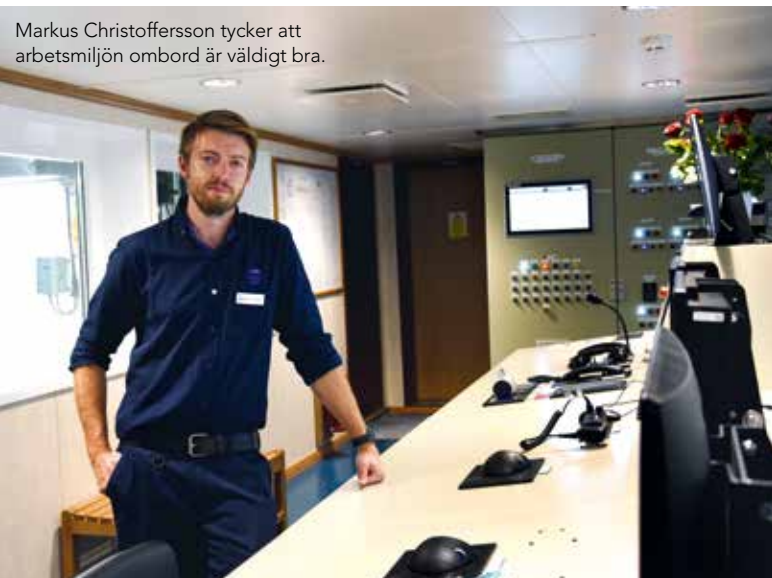
– Vi fokuserade väldigt mycket på arbetsmiljön under designtiden och varvstiden. Fartyget är ljus, rent och stort. Just nu tror jag att vi har Stockholms bästa bastu med den bästa utsikten över Gamla stan. Sen är det de fina utrymmena med tv och det finns alltid internet, säger han.

Han har själv inte seglat på *Thun Vernern*, men han följde med systerbåten *Fure Vinga* från varvet i Kina till Singapore för att se hur allt fungerade.

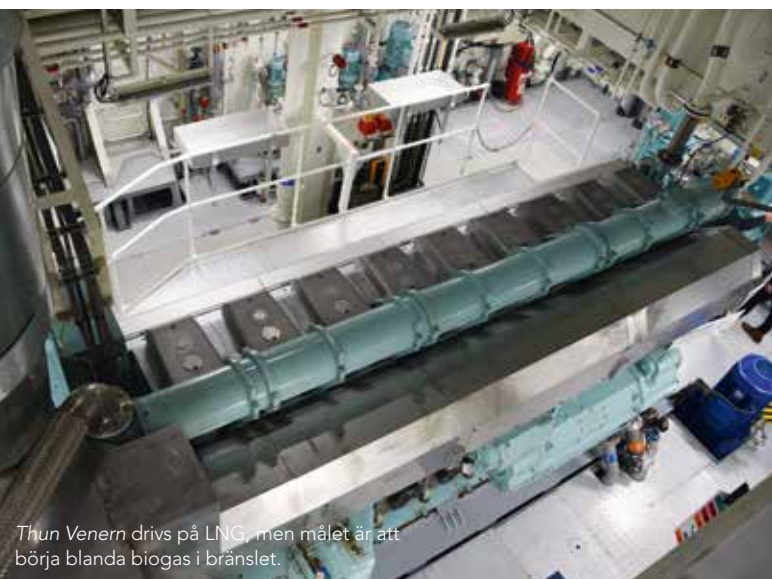
– Det var härligt att komma ut igen efter att ha sprungit på varvet så länge.

Att jobba på ett helt nytt fartyg är väldigt annorlunda mot att jobba på ett äldre fartyg.

Markus Christoffersson tycker att arbetsmiljön ombord är väldigt bra.



Bryggan är stor och luftig.



Thun Venern drivs på LNG, men målet är att börja blanda biogas i bränslet.



Utsikten från bryggan

– Det är alltid vissa ”barnsjukdomar” i början, som lite lösa kablar till exempel, som kan ta lite tid att hitta. Till skillnad från en äldre båt där saker börjar bli utslitna och mer tid läggs på underhåll.

Framöver är tanken att han ska ut och segla igen på någon av Furetanks båtar. Kanske åker han till Kina igen för att övervaka bygget av båt nummer sju och åtta.

Varierande arbetsuppgifter

Tekniska chefen Markus Christoffersson mönstrade på första gången i november i Rotterdam när *Thun Venern* kom från varvet i Kina. Den största skillnaden mellan att jobba på det här fartyget och ett äldre fartyg är gasdriften.

– Det är lite mer att hålla koll på jämfört med en vanlig båt. Det är lite extra med LNG-systemet. Men det är väldigt roligt och lärorikt, säger han.

Han har gått en kurs på ett par dagar för att lära sig LNG-drift. Där gick de bland annat igenom risker med LNG, hur det fungerar teoretiskt och så gjorde de en simulerad bunkring.

– Arbetsmiljön ombord är väldigt bra, det är rent och snyggt. Det är väldigt tyst i maskin och i kontrollrummet. Och så är det bra kollegor, säger han.

Markus Christoffersson är uppvuxen i Skärhamn och hans pappa jobbade till sjöss, som sjökapten.

– Jag har alltid tyckt att det är spännande med båtar, säger han.

– Det bästa med jobbet är variationen av arbetsuppgifter, fortsätter han. Kontorsarbete ihop med praktiskt arbete. Jag kan skicka en rapport och sen gå och skruva på något. Den klassiska klyschan: Den ena dagen är inte den andra lik.

Den största nackdelen med jobbet tycker han är att vara borta från familjen så länge. Han har två barn, som är fyra och ett år gamla. Normalt jobbar besättningen fem veckor och är lediga fem veckor. Men han och hans avlösare har kommit överens själva om sex veckor istället.

– Det är lite valfritt i rederiet hur man gör, bara man kommer överens med sin avlösare, säger han. Nu får jag vara längre ombord, men det blir längre hemma också. **S C**

Höjer sjösäkerheten i EU

Anna Bizzozero är internationell samordnare på Transportstyrelsen, men sedan tre år är hon utsänd nationell expert på Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA). TEXT OCH FOTO DAVID ISAKSSON

LISSABON JUNI 2019

Berätta lite om din bakgrund.

– Jag är från Sundsvall och läste juridik i Uppsala. 2006 började jag arbeta som jurist på inspektionsdelen på Sjöfartsverket. När Transportstyrelsen bildades 2009 följde sjöfartsinspektionen med dit. Där arbetade jag som internationell samordnare. Som sådan samlar man in underlag från tekniska experter och ser till att de bereds i regeringkansliet, så att den som ska förhandla i EU och internationellt får med sig ett förhandlingsunderlag.

På EMSA är du nationell expert. Vad innebär det?

– EMSA har ordinarie personal, men sedan har de också nationella experter som är utsända av en nationell administration. Tanken är att EMSA får in tekniskt kunnig personal och medlemsstaterna får lära sig mer om arbetssättet i EU-organen och att samarbetet blir bättre. Det är det avsändande landet som står för lönen.

Vad gör EMSA?

– Vårt uppdrag är att tillhandahålla teknisk expertis och operativt stöd för att förbättra sjösäkerhet, sjöfartsskydd och att höja nivån på beredskap för, och insatser vid, utsläpp. Vi bistår EU-kommissionen och medlemsländerna med expertkunskap när de tar fram nya regler. Vi hjälper också medlemsländerna om de behöver stöd vid implementering av regler.

EMSA kontrollerar även att regler efterlevs?

– Ja, EMSA bistår EU-kommissionen i den granskningen. Nu till exempel när de vill granska hur medlemsländerna har implementerat det nya svaveldirektivet så har EMSA ett team med experter på miljö- och svavelfrågor som åker ut för att kontrollera att allt är på plats och att man införlivat allt som man ska.

Ni har också en egen flotta?

– EMSA har en operativ roll. Det finns en kontrakterad stand-by-flotta på omkring 18 fartyg. EMSA skapades efter de stora fartygsolyckorna med *Erika* och *Prestige*. En uppgift man då fick var att skapa kompletterande skydd så att ett stort oljeutsläpp kan tas om hand. Sedan en tid har vi drönare också som medlemsländerna kan använda. Just nu är några av dem i Danmark. De kan ta bilder, men även utrustas med så kallade "sniffers" så att de kan flyga in i avgasplymen från fartyg och mäta svavelhalten.

Har du själv någon sjöfartsbakgrund?

– Egentligen inte. Jag är inte heller seglare eller så, utan juridik och föreskrifter var mitt hantverk när jag började jobba på Sjöfartsverket. Det är ett väldigt intressant och brett ämne, från sjötrafikregler till miljö och personal ombord.

– Jag har så klart lärt mig mycket under åren. Att ha kunskap främst ur ett teoretiskt perspektiv kan ibland vara en fördel. Till exempel händer det att man måste kunna förklara ett tungt tekniskt underlag i en kort text för någon utan specialkunskaper. Jag är bra på det. Ibland kan det underlätta att man inte vet allt om till exempel intaktstabilitet, men vissa frågor måste man förstås kunna väldigt detaljerat när man ska förhandla.

Vad innebär ditt arbete här?

– På EMSA har vi mycket utbildning och det är det jag jobbar med. Generellt utbildar EMSA sjöfartsadministrationerna i de olika länderna om regelpaketet och hur det ska tillämpas på bästa sätt.

– Vi har också ett utbildningsprogram. Varje medlemsland har en kontaktperson som kommer hit en gång om året och bestämmer programmet för nästa år. Jag var den representanten tidigare. Och om det till exempel har tillkommit nya regelverk så kan medlemsländerna behöva

utbildning och skickar sina tjänstemän hit.

Specifikt så arbetar du med utbildning i EU:s kandidatländer?

– Ja, syftet är att minska glappet mellan hur regelverket ser ut i kandidatländer och i EU. Men också att hjälpa dem med hur man implementerar regler. De olika ländernas behov skiljer sig åt. Tre av dem, Turkiet, Montenegro och Albanien, har kust och flotta. Turkiet är väldigt avancerat och ligger på de vita listorna som flaggstat. Serbien, Bosnien-Hercegovina och Nordmakedonien är landomgärdade, eller i stort sett, Bosnien har tjugo kilometer kust, men kan ha andra sjöfartsrelaterade intressen.

Är kandidatländerna intresserade?

– Ja, de är mycket angelägna och tack samma för hjälpen att avancera mot ett EU-medlemskap. Samarbetet är en stor vinst även om EU-utvidgning inte är den hetaste politiska frågan just nu. Det blir en bättre nivå på miljö och sjöfart i de här länderna och vi delar ju vatten i många fall. Montenegro, till exempel, har fina kustorter som stora kryssningsfartyg kommer till. En olycka med person- eller miljöskador skulle kunna ha mycket allvarliga konsekvenser så det är i allas intresse att höja nivån.

Under en tid hotade EMSA att porta filippinska sjöbefäl. Berätta om det.

– För att sjöbefäl från icke EU-länder ska kunna anställas ombord på EU-flaggade fartyg, måste deras system för utbildning och certifiering vara godkänt och inspekteras vart femte år. EMSA har inspekterat Filippinerna och rapporterat om brister till EU-kommissionen. Men det är inte riktigt att säga att EMSA hotade att porta Filippinerna. Vi är en teknisk byrå som rapporterar fakta. Eventuella beslut om ett återkallande av erkännande involverar EU-kommissionen och EU:s medlemsstater.

Hur framtiden ser ut för EMSA?

– Vi har fått en ny vd, Maja Markovčić Kostelac från Kroatien, och nu väntar vi på hur hon ska prägla organisationen. Det som är i fortsatt fokus är att använda all data vi har på bästa sätt. Autonoma fartyg är en annan fråga som kommer mer och mer och EMSA ska nu upphandla en studie om det. **DI**





Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

BASIC SAFETY

15-16 okt 4-5 feb
5-6 nov 3-4 mar
26-27 nov 24-25 mar
17-18 dec
14-15 jan



ADVANCED FIRE FIGHTING

16-17 okt 5-6 jan
6-7 nov 4-5 marr
27-28 nov 25-26 mar
18-19 dec
15-16 jan



CRISES CROWD MNG

18 okt
29 nov
17 jan
6 mar



MEDICAL CARE

28-30 okt 3-5 jun
20-22 jan
5-7 feb
25-27 mar



RESCUE BOAT

14 okt
4 nov
25 nov
16 dec
13 jan
3 feb
2 mar



23 mars

FAST RESCUE BOAT

17 okt
7 nov
28 nov
19 dec
16 jan
6 feb
5 mars



26 mar

2019

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

11-20 okt*
11-15 nov
9-13 dec
20-24 jan
16-20 mars



*Fredag - Söndag över två veckor

ADVANCED FIRE FIGHTING

6-8 nov
18-20 dec
5-7 feb
25-27 mars



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

15 okt
5 nov
26 nov
17 dec
14 jan
4 feb
3 mar
24 mar



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

14-15 okt
4-5 nov
25-26 nov 13-14 jan
16-17 dec 13-4 feb 2-3 mars



SHIP SECURITY OFFICER

18 nov-19 nov



MEDICAL FIRST AID

9-10 dec
21-22 jan
17.18 mar
26-27 maj
30 jun - 1 jul



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

4-5 nov
16-17 dec
3-4 feb
23-24 mar



FAST RESCUE BOAT

16-17 okt
27-28 nov
15-16 jan
5-6 feb
4-5 mar



CROWD CRISES MNG

16-18 okt
20-22 nov
15-17 jan
12-15 feb
11-13 mar



MEDICAL CARE

28-30 okt
20-22 jan
5-7 feb
25.27 mar
3-5 jun



Med reservation för eventuella ändringar.

BOKA DIN KURS DIREKT PÅ: safetygruppen.se

08-410 215 50

” 'Hehe, trodde du på riktigt att jag behövde hjälp med något? Jag vill ha sex.'

” Oj, lilla gumman, klarar du det där själv verkligen? Kom hit så ska jag hjälpa dig. Tillsammans med tafsandet.

” Jag hade mitt första möte med rederiets personalchef och berättade vad som hade hänt. Han tittade på mig, skrattade och sa att han inte trodde på mig. Sen var mötet slut.

” En dag när jag står och kör båt och ska lägga till vid en brygga kommer redaren in i styrhytten. Han anser tydligen att det är helt okej att glatt krama mig bakifrån och pussa mig i nacken.

” Där stod han och onanerade framför mig, mitt bland folk. Chefen ryckte på axlarna och sa: 'Jag har ju sagt att tjejer inte passar som bartender. Det här är sånt du får ta om du ska jobba till sjöss.'

” 'Det är din plikt som enda kvinna ombord att ligga med dem som begär det.'

” I rökrummet sitter vaktmän och berättar så groteska saker till exempel att grejen som de scannar med på brandrundorna den hade de pullat så många kvinnor med som slocknat i hytter att bättre dildo fanns inte.

”

Jag gjorde en anmälan till rederiet om sexuella trakasserier och diskriminerande behandling från en överordnad och blev kallad till möte. Hela ledningen förutom den utpekade var där. Det var en mycket fientlig stämning och i sex timmar ifrågasattes vartenda ord jag skrivit. Jag fick veta att det skulle startas en utredning och att den kan pågå i många år. Under hela tiden som utredningen pågick hade jag tystnadsplikt.

”Du borde bli straffknallad.

” Jag var 17 bast när båsen knatade in i min hytt. En 17-åring som skulle hantera en tvåbarnsfarsa som bara ville 'ta lite'.

Sedan sjöfartens interna metoo-upprop, #lättaankar, startade för snart två år sedan har problemen med kränkningar och trakasserier fått stor uppmärksamhet i branschen. Flera förbättringsarbeten har initierats, däribland det branschgemensamma Vågrätt liksom ett omfattande forskningsprojekt. Inom Stena Line har man även tagit fram en chefskurs om kränkningar och trakasserier som blivit mycket populär. Svensk sjöfarts hantering av jämställdhetsfrågor är på väg att utvecklas till ett föredöme för andra sjöfartsnationer och branscher. TEXT LINDA SUNDGREN

Stena Line lär befäl om krän



Therese Vikström och Sandro Chiesi håller tillsammans i chefskursen om hur man ska hantera kränkande särbehandling och sexuella trakasserier.

Stena Line har utvecklat en chefskurs om kränkningar och trakasserier och hur sådant beteende kan förebyggas. Den är mycket uppskattad och har lett till klara förbättringar i rederiet. Det säger Sandro Chiesi, teknisk chef och initiativtagare till utbildningen.

– Förr hade vi pågående ärenden hela tiden men nu är det mycket lugnare, säger han. FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM MAJ 2019

I samband med att #metoo drog igång för snart två år sedan ökade anmälningarna om sexuella trakasserier och andra kränkningar inom Stena Line. Sandro Chiesi säger att uppropet blev en ögonöppnare för många och ledde till att man började prata om den här sortens händelser i betydligt större utsträckning än tidigare. Samtidigt uppdagades en utbredd osäkerhet bland chefer om hur kränkningar och trakasserier ska hanteras. I egenskap av Sjöbefälsförningens klubbordförande i Stena Line fick Sandro Chiesi ta emot många samtal från befälskollegor som ville ha hans hjälp.

– Jag började leta efter information om stöd till chefer, men insåg ganska snart att det knappt fanns någonting alls skrivet om det här, säger han. Då vände jag mig till vår HR-avdelning iland och tillsammans tog vi fram en chefskurs om kränkningar och trakasserier.

Ett centralt budskap i kursen är att man som chef är skyldig att agera om något inträffar. Att inte ta händelser på allvar, försöka släta över eller hoppas att problemen ska försvinna av sig själva är inget

kränkningar och trakasserier

alternativ, konstaterar Sandro Chiesi. Han hänvisar till arbetsmiljölagen som är tydlig med att chefen har ett ansvar att omhänderta och utreda ärenden om sexuella trakasserier och kränkningar.

– Många av de chefer som vänder sig till mig säger att 'Men jag har ju inte gjort något'. Då brukar jag svara att, 'Nej just det, och det är det som är problemet.' Som chef är du skyldig att ta tag i sådant här och det är ett ansvar du inte kan komma undan.

Det finns metoder som underlättar

Men många upplever den här typen av ärenden som svårhanterade. Situationen är ofta känslig med folk som mår dåligt och inte sällan har man som befäl en personlig relation till de inblandade. Sandro Chiesi säger att han förstår att det kan vara motigt att ta sig an den här sortens problem, men tillägger att det också finns metoder för att underlätta hanteringen och göra den mer professionell. Som att vara noga med att lyssna och ta det som sägs på allvar.

– Försök aldrig förminska eller släta över med kommentarer som 'Det där var väl inte så farligt' eller 'Han menade nog ingenting illa'. Lyssna och låt den andre berätta utan att lägga några värderingar i det som sägs. Du är varken psykolog eller polis och det är inte din uppgift att göra bedömningen om den du har framför dig talar sanning eller inte.

Ett annat av Sandro Chiesis tips är att undvika att själv bli känslomässigt engagerad. Det kan vara lätt att ryckas med i en berättelse, men som chef är det viktigt att försöka behålla lugnet och förhålla sig så neutral som möjligt utan att för den sakens skull framstå som oengagerad.

– Ställ öppna frågor som 'Vad var det som hände?' och 'Kan du beskriva situationen?' Undvik ledande frågor och värdeladdade ord som 'trakasserier' eller 'kränkningar'. Annars är det lätt att fastna i diskussioner om själva begreppen.

Beror på vilken typ av händelse

När det handlar om vilka åtgärder som bör vidtas beror det på vilken typ av händelse det handlar om. Rör det sig om en allmänt kränkande jargong i arbetslaget

rekommenderar Sandro Chiesi att du som befäl tar ett samtal med hela gruppen. Inga namn behöver nämnas och diskussionen kan hållas på en övergripande nivå.

– Lyft frågan om vad som är ett respektfullt beteende och hur ni tilltalar varandra. En vanlig invändning när man pratar om jargong är 'Men så här har det alltid varit.' Och det kan säkert stämma, men det betyder inte att det bör fortsätta vara så. Tiderna förändras och då måste man hänga med.

Men problemen med en osund jargong lär inte försvinna med bara ett enskilt möte, konstaterar Sandro Chiesi. Sannolikt kommer det att krävas återkommande diskussioner och uppföljande möten innan det blir en förändring. Det är också viktigt att som chef vara tydlig med vad som gäller. Att säga ifrån så snart det fällt ovälkomna kommentarer är nödvändigt för att visa vad som är acceptabelt och inte.

– Om någon går över gränsen måste man säga ifrån direkt. Men det behöver inte vara så avancerat, det räcker med en kommentar om att 'Sådant där snack köper vi inte här'. Det viktiga är att man är tydlig med vad som gäller.

Sandro Chiesi konstaterar att en osund jargong sällan förbättras av sig själv.

– Om du inte gör någonting är risken stor att gränserna för vad som accepteras flyttas fram ytterligare och att situationen bara blir värre och värre. Till slut exploderar det och det kan sänka en hel avdelning.

Att man som befäl ombord måste vara en bra förebild och föregå med gott exempel är något som Sandro Chiesi ofta

återkommer till. Men ibland kan det vara chefen själv som står anklagad för att ha kränkt någon, vilket inte är helt ovanligt. I en enkätundersökning om arbetsmiljön till sjöss från 2015 uppgav majoriteten av de som upplevt sig som kränkta eller trakasserade att de blivit utsatta av ett befäl eller annan arbetsledare.

– I de fallen finns det andra man kan vända sig till, som HR-avdelningen eller någon annan på rederiet iland, skyddsombud, fackliga företrädare eller kanske en chef på en annan avdelning som man har förtroende för, säger Sandro Chiesi.

Men han påpekar samtidigt att alla anklagelser inte är sakligt grundade. Han märker också av en oro bland många befäl som är rädda att bli utpekade och anklagade på felaktiga grunder, men det behöver man inte bekymra sig för, menar han.

– Som chef har man rätt att leda och fördela arbetet på det sätt man finner bäst. Att låta den som är duktigast att skruva med pumpar få göra det istället för någon annan som gärna vill men är mindre lämpad, är inte kränkande särbehandling, säger han och fortsätter:

– Om någon däremot kommer för sent flera gånger utan att man säger något, men så gör någon annan samma sak och får en utskällning, då är det kränkande särbehandling. Som chef måste man behandla alla lika, även om man har sina favoriter. Återigen handlar det om att vara en bra förebild och föregå med gott exempel.

Ett relativt vanligt dilemma man som chef kan ställas inför är att den som anmäler vill vara anonym. Han eller hon kanske inte vill att det ska komma fram

Kränkande särbehandling

Handlingar som riktas mot en eller flera arbetstagare på ett kränkande sätt. Kränkande särbehandling kan leda till ohälsa och att de drabbade hamnar utanför den sociala gemenskapen. I värsta fall kan kränkningarna utvecklas till mobbning. Mobbning definieras som återkommande negativa handlingar över en tidsperiod (oftast minst ett halvår) riktade mot enskilda eller en grupp. I definitionen ingår också att det råder en obalans i makt mellan förövare och offer och att handlingarna leder till att den drabbade ställs utanför den sociala gemenskapen. Källa Arbetsmiljöverket

Therese Vikström och Sandro Chiesi kom till Sjöbefälsföreningens klubbkonferens för att hålla sin populära chefskurs.



vem som gjort anmälan, men önskar ändå att du som befäl ska agera. I de fall där det handlar om något som rör hela arbetslaget, som en allmänt kränkande jargong, är anonymitet sällan ett problem. Då kan man ta en diskussion med hela gruppen på ett övergripande plan, utan att nämna några namn. Men handlar det om sådant som mobbning eller sexuella trakasserier, där en individ anklagar en annan, är det inte möjligt att vidta åtgärder utan att tala om vem som gjort anmälan.

– Den som pekas ut måste få veta vad han eller hon anklagas för och vem det handlar om, annars är det omöjligt att bemöta kritiken. Om den som anmäler absolut vill vara anonym finns det ingen-

ting du som chef kan göra. Man måste tänka på rättssäkerheten, säger han.

Skickar iland båda

Hos Stena Line startar en intern utredning i de fall en formell anmälan görs. Alla anmälningar utreds och alla utredningar är opartiska. Under tiden som utredningen pågår kan det vara svårt för de inblandade att fortsätta jobba ombord och ibland händer det att man väljer att skicka iland både den som gjort anmälan och den utpekade tills dess att granskningen är slutförd.

– Förr lät vi bara den anklagade vara hemma, men det blev inte så bra för då kunde den som var kvar ombord prata fritt medan den andre var avskild från

kollegorna. Numera låter vi båda gå hem istället, men man får väntlön så man förlorar inga pengar på det.

Han konstaterar att just ärenden om sexuella trakasserier brukar vara något av det svåraste att utreda. Många gånger står ord mot ord och det är inte alltid det finns vittnen att höra.

– Lösningen kan bli att någon byter pass eller fartyg. Men även om man aldrig lyckas ta reda på vem som gjort vad, är det viktigt att man anmäler och att det dokumenteras hos HR-avdelningen. Då finns det en historik att ta hänsyn till utifall att det skulle dyka upp nya anklagelser mot den utpekade längre fram.

Att det finns en omfattande kunskapsbrist om sexuella trakasserier och kränkningar bland sjöbefäl är något Sandro Chiesi märker av. Och det gäller inte bara i hans eget rederi utan även i andra bolag. Sedan han, tillsammans med Therese Vikström på Stena Lines HR-avdelning, informerade om chefskursen på SAN:s arbetsmiljökonferens förra hösten har många hört av sig. Dels för att rådfråga i enskilda ärenden, dels med önskemål om att utbildningen ska hållas hos dem.

– Eftersom vi inte har så mycket tid att åka runt och utbilda höll vi en gemen-

Sexuella trakasserier

Agerande av sexuell natur som kränker någons värdighet. Förutom kommentarer och ord kan det handla om att någon tafsar eller kastar närgångna blickar. Det kan också vara ovälkomna komplimanger, anspelningar, sms och bilder av sexuell natur. Sexuella trakasserier omfattas av diskrimineringslagen, men kan också vara en form av kränkande särbehandling enligt arbetsmiljölagen. Källa Arbetsmiljöverket

sam utbildning på Sjöbefälsföreningens klubbordförandekonferens i våras. Där märkte vi att det var stor skillnad mellan olika rederier och hur långt de hade kommit i det här arbetet.

Själv tycker han att det är märkligt att man inte läser mer om personalfrågor och arbetsmiljö på sjöbefälsskolorna.

– Många som kommer ut från skolorna är jätteduktiga tekniker, om jag nu ska prata om min egen avdelning, men är inte lika bra på personalfrågor. Ändå handlar en stor del av jobbet om just personalärenden och jag lägger nog ungefär 60 procent av min arbetstid på det.

Börja med att utbilda cheferna

När man som rederi ska börja arbeta med sådant som rör den psykosociala arbetsmiljön rekommenderar Sandro Chiesi att inleda med att utbilda cheferna. Då skapas förutsättningar att kunna ta hand om eventuella anmälningar och bemöta kritik från besättningarna. Något som också behöver komma på plats i ett tidigt skede är policys och handlingsplaner.

– Alla rederier har olika förutsättningar och det är viktigt att policy och handlingsplan utgår från det egna bolagets villkor och möjligheter, säger Sandro Chiesi.

Policyn fungerar som en grund i det förebyggande arbetet mot kränkningar och trakasserier. Den bör bland annat

Checklistor med mera

Behöver du som chef hjälp med det förebyggande arbetet mot kränkningar och sexuella trakasserier? Då kan du exempelvis besöka Prevents hemsida och söka på "sexuella trakasserier". Här finns tips, råd och information om vad lagen säger samt checklistor och enkäter som kan användas i det praktiska arbetet. En annan webbplats som erbjuder den här typen av stöd är Suntarbetsliv.se. Suntarbetsliv drivs av fackliga organisationer i samverkan med Sveriges kommuner och landsting. Bakom Prevent står Svenskt näringsliv tillsammans med LO och PTK.

omfatta regelmässig introduktion till alla nyanställda där man tydligt talar om företagets inställning, säger Sandro Chiesi.

– Jag brukar ha en genomgång för alla som kommer nya till Stena Line och berätta var rederiet står i de här frågorna och att de alltid kan vända sig till mig om det är något. Min dörr står alltid öppen för den som behöver prata.

Therese Vikström arbetar på Stena Lines HR-avdelning och håller i rederiets chefskurser tillsammans med Sandro Chiesi. Hon instämmer i att befälen ombord har ett stort ansvar för att motverka och omhänderta sådant som rör kränkningar och trakasserier, men understryker samtidigt att arbetsgivaren också behöver vara ett aktivt stöd.

– Befälen ombord måste få de förutsättningar som krävs för att vara bra ledare.

Med chefsutbildningen hoppas vi kunna skapa en trygghet bland våra chefer så att de vågar agera, men de ska också veta att de alltid kan vända sig till oss iland för stöd och hjälp. Det är inte meningen att man ska lämna utbildningen och känna att axlarna är nedtyngda till knäveckan av allt ansvar, säger hon.

Såväl Sandro Chiesi som Therese Vikström konstaterar att det blivit en stor förbättring i rederiet sedan chefsutbildningen startade, men att mycket arbete fortfarande återstår.

– Om vi bara kan komma till det stadiet att cheferna lyssnar och säger ifrån när något händer har vi kommit långt, men där är vi inte riktigt ännu. Den metod vi tagit fram är bra, men det finns inga mirakelmedel eller quick fix. Förändringar tar tid, säger Sandro Chiesi. **LS**

Klubbrepresentanter från klubbar över hela Sverige deltog i utbildningen.





Cecilia Österman

”Stålindustrin är en föregångsbransch”

Kränkningar och sexuella trakasserier inom sjöfarten har uppmärksamrats i flera länder runt om i världen. Det visar en pågående svensk forskningsstudie om ökad jämställdhet i sjöfartsbranschen. FOTO LINDA SUNDGREN

KALMAR JUNI 2019

I vintras startade forskningsprojektet ”Praktiskt arbetsmiljöarbete för en jämställd sjöfart”. Det handlar om att undersöka vad andra branscher och sjöfartsnationer gjort för att motverka sexuella trakasserier och kränkningar och dra slutsatser om vilka metoder som skulle kunna fungera i den svenska sjöfarten. Forskningsledare är Cecilia Österman vid Linnéuniversitetet som tillsammans med kollegan Magnus Boström genomför studien.

– Under våren har vi sonderat terrängen och letat efter goda exempel i organisationer och företag som jobbar med de här frågorna. Något oväntat har stålindustrin visat sig vara en föregångare. De har jobbat mycket med det här under lång tid och har tydliga mål för sitt mångfalds-

och jämställdhetsarbete, säger Cecilia Österman.

Och deras insatser ger resultat.

– När jag besökte SSAB:s anläggning i Luleå och Borlänge reagerade jag på att det var så många kvinnor som arbetade där, både som arbetsledare och ute på golvet, men det var ingen slump att det såg ut som det gjorde. De jobbar mycket medvetet med jämställdhetsfrågor och anstränger sig för att rekrytera kvinnor.

Har tittat på övriga världen

De svenska forskarna har även funnit ett 70-tal vetenskapliga artiklar om jämställdhet inom sjöfarten, framför allt från övriga Norden, Storbritannien och USA.

– Man får lätt för sig att det bara är vi i Sverige och våra grannländer som sysslar med sådant här, men så är det inte. I mars kom exempelvis US coast guard med två

rapporter om kvinnor i deras organisation där de tittat både på hur de anställda har det och hur rekryteringen av kvinnor ska kunna öka, säger Cecilia Österman.

Kommer att ge konkreta råd

Forskningsprojektet är tänkt att utmynna i en rad konkreta råd och arbetsmetoder för hur kränkningar och sexuella trakasserier ska kunna förebyggas och omhändertas. I december nästa år ska slutrapporten publiceras, men forskarna redovisar också resultat fortlöpande under arbetets gång. Bland annat genom korta, egenproducerade informationsfilmer. Än så länge nås filmerna enklast via Sjöfartshögskolans Facebooksida som en del av IMO:s onlinekampanj för Day of the seafarer. Längre fram kommer de även att finnas på Sans hemsida, san-nytt.se.

– Förutom filmsnuttar där vi själva berättar om projektet har vi lagt ut intervjuer med sjöbefälsstudenter som svarar på frågor om hur de vill bli bemötta under sina praktiker och vad de själva kan göra för att skapa en bra situation, säger Cecilia Österman.

Forskningsprojektet finansieras av Afa försäkring. **LS**

Vågrätt lyfter svensk sjöfart internationellt

Tack vare det branschgemensamma samarbetet inom Vågrätt har svensk sjöfart uppmärksammats både inom andra sektorer och internationellt. Nu tar organisationen även fram ett diskussionsmaterial som ska kunna användas ute på fartygen.

GÖTEBORG JUNI 2019

Enligt den avsiktsförklaring som deltagarna i Vågrätt undertecknade i mitten av maj är ambitionen att skapa en arbetsmiljö i världsklass med nolltolerans mot kränkningar och trakasserier. Carolina Kihlström, projektledare och kommunikationsansvarig på Svensk Sjöfart, är sammanställande för Vågrätt.

– Ett stort antal organisationer inom sjöfarten har skrivit under avsiktsförklaringen. Att vi gör det här tillsammans tror jag är en styrka och nödvändigt för att lyckas, säger hon.

Väldigt positivt mottagande

Carolina Kihlström berättar att arbetet inom Vågrätt har rönt uppmärksamhet både i andra branscher och internationellt. Företrädare har talat inför EU-kommissionen, det danska sjöfartsklubbet och i Wista (Women's international shipping and trading association). Under hösten kommer man även att delta i arbetsmiljöeventet "Gilla jobbet" och berätta om hur sjöfarten arbetar mot trakasserier och kränkande särbehandling.

– Vi får ett väldigt positivt mottagande när vi är ute och pratar, säger Carolina Kihlström. Och eftersom sjöfarten är så internationell hoppas vi att flera länder ska vilja hänga på och börja jobba med de här frågorna.

Sedan Vågrätt bildades i början av förra året har man hållit tre seminarier och work shops. Man verkar för att införa moment om kränkande särbehandling och trakasserier inom ramen för basic safety-utbildningen och utvecklar metoder och best practice.

Ta fram diskussionsunderlag

Ytterligare en insats är att ta fram material som ska kunna användas som diskussionsunderlag i samband med möten, både iland och ute på fartygen. Man



Carolina Kihlström

FOTO SVENSK SJÖFART

publicerar även ett nyhetsbrev där genomförda och kommande aktiviteter presenteras.

– En idé som kom upp på senaste arbetsgruppsmötet är att också åka ut på fartygen och rederikontoren och informera om frågorna, säger Carolina Kihlström.

Vågrätt startade som en reaktion på alla de vittnesmål om sexuella trakasserier som dök upp i samband med #lätta-ankar under senhösten 2017. Uppsättningen inom Vågrätt är stor och den avsiktsförklaring som beslutades i maj undertecknades av de högsta cheferna vid 15 olika organisationer inom sjöfarten, däribland Sjöbefälsföreningen, Svensk Sjöfart, sjöbefälsskolorna och Transportstyrelsen. **LS**

Ny handbok mot trakasserier

Fackförbundet Seko sjöfolk har tagit fram en handbok som ska vägleda vid kränkande särbehandling och sexuella trakasserier.

– Handboken är viktig först och främst för att vi så bra som möjligt ska kunna företräda våra medlemmar i de här frågorna på bästa sätt. Fokus ligger på att få överblick. Att handboken är uppbyggd så att fackligt förtroendevalda och skyddsombud enkelt kan sätta sig in i varandras respektive roller tror vi kommer att underlätta i arbetet med en bra hantering, säger Petra

Sviberg, ombudsman på Seko sjöfolk.

Boken är skriven för fackligt förtroendevalda och skyddsombud, men alla kan ha nytta av att läsa den för att få veta vad det är som gäller, och hur processen går till.

– Också arbetsgivare som är måna om samverkan på arbetsplatsen kan ha glädje av vägledningen för att kunna planera arbetet med frågorna på ett sådant sätt att de viktiga samverkansaspekterna tas tillvara, säger Petra Sviberg.

Handboken finns att ladda ner som pdf på Seko sjöfolks hemsida.





Sjöfartskulturen lever och frodas

Intresset för litteratur är i högsta grad levande i Sverige. Det gäller både generellt och inom sjöfarten. Detta framgick tydligt på bok- och biblioteksmässan i Göteborg i september. TEXT OCH FOTO BENKT LUNDGREN

GÖTEBORG SEPTEMBER 2019

”Litteraturen håller på att dö ut. Särskilt ungdomar har helt slutat läsa böcker. Vi går mot en total kulturskymning.”

Den som uttrycker sådana pessimistiska tankegångar kan aldrig ha besökt den årliga bok & biblioteksmässan i Göteborg.

Trängseln i gångarna är stundtals massiv, men stämningen är så god att någon irritation sällan eller aldrig infinner sig.

Och det är sannerligen ingen pensionärstillsättning.

Sedan 22 år är sjöfartsbranschen representerad genom en särskild monter, där aktivitetsgraden är på hög nivå. Huvudansvaret ligger på Sjöfartens kultursällskap, som bildades 2002, och sedan några år är även den militärhistoriska klubben Pennan & Svärdet samarbetspartner. Montern får dessutom ett välbehövligt stöd av Sjömanshusstiftelsen.

Eftersom det är en bokmässa är förstas

litteraturen i centrum, men det bjöds även på konst och musik. Konsten representerades av före sjömannen Lars Mellis Melander. Musiken framfördes av de habila och erfarna musikerna Leif ”Pedda” Pedersen och Bosse Andersson, vilka med en omväxlande sångrepertoar band samman de många föredragen på ett förträffligt sätt.

Ångisbrytaren *Bore*

Krister Bång presenterade en bok om ångisbrytaren *Bore*, som på 80-talet räddades från skrotning och i stället rustades upp för flera miljoner. (När Kockums i slutet av 1800-talet fick anbudet att bygga fartyget, kostade det 197 000 kronor.) Tyvärr har kommunala myndigheter inte alltid känsla för det kulturella värdet hos gamla fartyg. Hon är k-märkt av Statens



som nog många tror. USA trodde dessutom att det var omöjligt att angripa fartygen med torpeder, eftersom hamnen var alldeles för grund. Men japanerna hade utvecklat en teknik att skicka torpederna väldigt nära vattenytan, så att de på det sättet kunde sänka flera amerikanska slagskepp. Å andra sidan hade USA också lite tur. Japan angrep varken den stora oljedepån eller reparationsvarvet. Hade de gjort det hade konsekvenserna för USA:s del kunnat bli än värre.

Skeppsbyggaren och fartygsdesignern Martin Holmgren presenterade en bok om storvarvet Eriksberg. Historien om den svenska varvsindustrins uppgång och fall är ett exempel på hur oerhört fort den industriella verkligheten kan ändras. Åren 1967-73 var Eriksberg världsledande. Bara 10 år senare fanns knappt något kvar av svensk varvsindustri.

Frilansjournalist blev författare

Genom åren har denna tidskrift och dess föregångare publicerat väldigt många informativa och välskrivna artiklar av frilansjournalisten Linda Sundgren. Nu ska vi för ovanlighetens skull skriva om Linda. Hon debuterade nämligen för ett par år sedan som deckarförfattare och intervjuades på mässan av kultursällskapets ordförande Berit Blomqvist, eftersom Lindas tredje deckare "Färligt beskydd" ska släppas inom kort. Böckerna har viss sjöfartsanknytning, eftersom de utspelar sig i skärgårdsmiljö. Artikelförfattaren har allt

så inte hunnit läsa den senaste ännu, men när hennes debutbok "Ondska utan ånger" kom ut sträckläste jag den. Det berodde inte bara på att den var välskriven och spännande. Dessutom var den lite "pusselartad", man kunde som läsare försöka gissa vem som var mördaren, och det ville jag snabbt ta reda på!

Släktforska om sjöfolk

Varje år delar Sjömanshusstiftelsen ut ett litteraturpris på 20 000 kronor, som presenteras vid bokmässan. Årets pris gick till journalisten Eva Johansson, som skrivit boken "Släktforska om sjöfolk". Utgivaren har angivit den anspråkslösa undertiteln "Handbok 16". Men som stiftelsens ordförande Christer Themnér påpekade är den etiketten ofullständig. Boken innehåller en unik lotsning genom en lång rad källor till ökad kunskap om svenska sjömän bakåt i tiden och hur man kan släktforska efter sjöfarande anförvanter. Sjömanshusens och stiftelsens roll presenteras grundligt. Dessutom innehåller den en intresseväckande exposé över den svenska handelsflottan och sjömanskåren.

Ove Allansson-pris

Legendariske sjömansförfattaren Ove Allansson ägnades mycket tid på mässan, eftersom det Ove Allansson-sällskap som bildades vid hans bortgång för första gången delade ut ett litteraturstipendium på 25 000 kronor. Därvid fanns anledning att också välkomna en engelsk gäst, ITF

maritima museer men ligger sedan länge överksam i Malmö hamn, eftersom kommunen anser att de fina lägenheterna i närheten skulle störas av utsläppen från den gamla koleldade ångmaskinen. Något märkligt, bland annat med tanke på att i Mälaren körs sommartid daglig passagerartrafik med gamla ångbåtar, som utgår från Stadshuset mitt i huvudstaden.

Pennan & Svärdet hade intressanta föredrag från två viktiga händelser i Stilla-havskriget på 40-talet. Den ena gällde slaget i Leytebukten i Filippinerna i oktober 1944, som är tämligen okänt trots sitt omfång – 367 örlogsfartyg var inblandade! Dessutom var det förmodligen den avgörande uppgörelsen mellan USA och Japan, eftersom det möjliggjorde USA:s landstigning i Filippinerna. Den andra händelsen är desto mer välkänd, japanernas angrepp på Pearl Harbor 1941. Men där kom fram att orsaken till att attacken lyckades så bra inte bara var en total underrättelseblunder från USA:s sida –



Sedan 22 år är sjöfartsbranschen representerad på Bokmässan genom en särskild monter, där aktivitetsgraden är på hög nivå.



Sjömanshusstiftelsens ordförande Christer Themné delade ut årets litteraturpris till Eva Johansson för hennes bok om släktforskning bland sjömän.



Ove Allansson-sällskapets ordförande Anders Lindström delade ut det första litteraturstipendiet till författaren och lastbilschauffören David Ericsson.



Mångåriga medarbetaren i Sjöbefälen, Linda Sundgren, släpper inom kort sin tredje deckare i skärgårdsmiljö.



Bosse Andersson från KAL och Leif "Pedda" Pedersen band samman programpunkterna med ett omväxlande sångprogram.

Seafarers' Trusts chef Katie Higginbottom. Organisationen har nämligen donerat 9 000 pund till sällskapet för att möjliggöra stipendiet.

– I mina ögon är Sjöfartens kultursällskap i Sverige något unikt, säger Katie Higginbottom. Det finns ett intresse för sjöfartshistoria även i Storbritannien, men då är det mest militär historia. Dessutom är klasskillnaderna så stora hos oss. Att arbetarklassen, som sjömännen tillhör, kan möta intellektuella som författare, förekommer knappast i Storbritannien.

Men en bokmessa finns, London Book Fair är förmodligen världens näst största efter mässan i tyska Frankfurt.

Sjöbefälen: – Finns det någon särskild sjöfartsmonter på London Book Fair?

– Inte så vitt jag vet, svarar Katie Higginbottom.

Två andra donatorer till stipendiet är redarna Dan Sten Olsson och Folke Patriksson, berättade sällskapetets ordförande Anders Lindström, när han presenterade den första stipendiemottagaren. Det blev författaren och lastbilschauffören David Ericsson.

– David är en arbetarförfattare som skriver i Ove Allanssons anda, sa Anders Lindström vid utdelningen. I sina böcker ger han en fascinerande inblick i hur det är att köra långtradare i det nya gränslösa Europa.

David har gett ut fyra romaner och två novellsamlingar. Den senaste romanen "Döden är inte nog" från i fjol har fått stor uppmärksamhet och positiva recensioner.

Flera andra intressanta nytgivna böcker presenterades, som vi av utrymmesskäl inte kan omnämna här. Vi hänvisar till programmet för sjöfartsmontern, som var publicerat i förra numret av Sjöbefälen.

Förutom ordförande Berit ska sällskapetets sekreterare Lennart Johnsson ha en elege för sin sammanhållande roll i sjöfartsmontern. Plus alla medarbetare som hjälpte till i kassan, ingen nämnd och ingen glömd. **BL**



Från norr till söder för er säkerhets skull

- Gummi & ribbåtsreparationer
- Serviceavtal
- Mob-båtar
- Livflottar
- Hyresavtal
- Service & Försäljning
- Överlevnadsdräkter
- Nödsignaler
- Flytvästar



survitec

ekensnaval.com
magnus@ekensnaval.com
Tumstocksvägen 12
187 66 TÄBY
Tel 08-630 92 66
Fax 08-630 92 88

norrkustmarina.se
kent@norrkustmarina.se
Kaphusvägen 20
952 95 BÅTSKÄRSNÄS
Tel 0923-67 02 72
Fax 0923-67 02 92

Sjöfartens Dag MARITIME DAY

Welcome back
Thursday 14 May 2020



www.sjofart.ax

Organizer:

ålands sjöfart

In co-operation with:



Stena Line teaches officers about violations and harassments

Stena Line has developed a leadership course on violations and harassments and how it could be prevented. It's much appreciated and has resulted in evident improvements in the shipping company. This says Sandro Chiesi, chief engineer and initiator of the training. "Previously we had ongoing cases all the time, but now it's much calmer," he says.

TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

In connection with the start of #metoo almost two years ago, the reports of sexual harassments and other violations increased within Stena Line. At the same time a widespread uncertainty was discovered among executives of how violations and harassments should be handled. As chairman of the union branch of the Maritime Officers' Association in Stena Line Sandro Chiesi received calls from officer colleges.

"I turned to our HR department ashore and we developed a leadership course on violations and harassments."

An essential message in the course is that the executive is obliged to act. Sandro Chiesi refers to the Work Environment Act that states that the executive has a responsibility to investigate cases of sexual harassments and violations.

The situation is often sensitive, and the officer has not seldom a personal relation to the involved persons. Sandro Chiesi adds that there are methods to ease the handling and make it more professional, for example to listen carefully and to take what is said seriously.

"Let the other person speak without valuing what is said. It is not your task to judge whether the person in front of you tells the truth or not."

If the case is about a generally insulting jargon Sandro Chiesi recommends a talk with the whole group. No names need to be mentioned and the discussion can be at an overall level. But Sandro Chiesi points out that the problems with an unhealthy jargon won't disappear with a single meeting. Subsequent meetings are required before there will be a change.

"If someone goes beyond the limit you have to speak out at once. It is important to be clear with what is allowed."

Sandro Chiesi often returns to the fact that the officers on board must be role models. But sometimes it may be the boss who is accused of violating someone.

"In these cases, there are others to turn to, as the HR department or someone else at the shipping company ashore, safety representatives, union representatives, or an executive at another department," he says.

But at the same time, he points out that not all accusations have a factual basis. He notes that many officers are afraid of being accused on inaccurate grounds.

"As an executive you have the right to direct and allocate work in the way you find best. But once again, this is about being a role model and setting an example."

Wants to be anonymous

A relatively common dilemma is that the person who reports wants to be anonymous. In cases regarding the whole team anonymity is seldom a problem. Then you can have a discussion without mentioning any names. But if the case is about bullying or sexual harassments, where one individual accuses another individual, it isn't possible to take any action without revealing who made the report.

At Stena Line, an internal investigation is started after a formal report. Sometimes one chooses to send ashore both the person who made the report and the person who is accused. Sandro Chiesi states that reports of sexual harassments usually are difficult to investigate. Many times, it's word against word and there are not always witnesses to be heard.

"But even if you never succeed in finding out who did what, it's important that the report is documented at the HR department. Then there is a history to

consider, if new accusations would emerge against the person who is pointed out."

Start by training the executives

Sandro Chiesi notes that there is a comprehensive lack of knowledge about sexual harassments and violations among maritime officers. Since he informed about the leadership course at a working environment conference last autumn, many officers have turned to him.

"We organized a joint training at a conference for union branch chairmen at the Maritime Officers' Association this spring. We noticed that there are major differences between different shipping companies."

He thinks it's strange that the students don't read more about personnel matters or working environment at the maritime academies.

"Many officers are very skilled technicians, but not as skilled in personnel matters. Yet a large part of the job is about staff matters."

Sandro Chiesi thinks that the shipping companies should start by training the executives. Policies and action plans are also needed at an early stage.

"The policy is a basis in the preventive work. It ought, among other things, to include a regular introduction to all new employees," says Sandro Chiesi.

Therese Vikström is working at Stena Line's HR department and is responsible for the leadership courses at the shipping company together with Sandro Chiesi. She agrees that the officers on board have a big responsibility, but underlines that the employer needs to be an active support.

"The officers should know that they can always turn to us ashore to get support and help," she says.

Sandro Chiesi as well as Therese Vikström point out that there has been a big improvement in the shipping company since the leadership training started.

"The method we have developed is good, but there is no quick fix. Changes take time," says Sandro Chiesi.

This is a translation of the article
on page 24-27.

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2019, de veckor som lottas är veckorna 52 och 1–16. Lediga veckor 2019 finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

Huset ligger mitt emellan Åre och Duved, har två lägenheter med plats för åtta 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
17–52	2 500 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	4 000 kr
17–52	2 500 kr



STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

Lägenheten i Skarpnäck hyrs inte ut för tillfället. Den används tills vidare för andra ändamål.



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	Vän B	Vän A
1–16	4 000 kr	5 000 kr
17–52	2 500 kr	3 000 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 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

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

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

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

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

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

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!

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madelaine Edlund – 0702-33 38 59

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 (kontaktperson)
tel 0733-32 25 01, e-post jorgen.karlsson@affarsverken.se

A P MØLLER-MÆRSK

Johan Juhlin (kontaktperson)
tel 0171-871 42, 0704-22 53 67, e-post johan.juhlin@live.se

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

John Borgman
tel 0736-56 49 14, e-post scandlinesklubben@sjobefal.se

BLIDÖSUNDSBOLAGET

Daniel Almgren
tel 070-7446986 e-post blidosundsklubben@sjobefal.se

DESTINATION GOTLAND

Reine Pettersson, tel 0702-22 83 77
e-post dgklubben@sjobefal.se

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kontaktperson)
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kontaktperson)
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

Vakant

ECKERÖLINJEN

Joakim Nordberg
tel 00358 407 164 716, e-post eckeroklubben@sjobefal.se

EUROVIK SHIPPING

Per Ringbom (kontaktperson)
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Fredrik Nylund
tel 0702-18 31 02

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Kenneth Toresson
tel 010-123 80 36, e-post farjerederietklubben@sjobefal.se

GOTA NETSS

Per-Johan Jonsson (kontaktperson)
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post johanjonsson72@telia.com

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

Ulf Jöhns (kontaktperson)
tel 073-929 00 04, e-post Uffe5359@hotmail.com

LULEÅ BOGSERBÅT

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

Charles Listam (kontaktperson)
tel 073-932 23 47, e-post charleslistam@hotmail.com

ORUST MARINE RECRUITMENT

Christopher Nislander
tel 0708-39 35 59, e-post christopher.nislander@gmail.com

RESSEL

Niclas Jornèe
e-post: fackrep.resselrederi@gmail.com

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

STENA LINE

Sandro Chiesi
tel 0704-85 95 95 0707-67 14 53, e-post stenaklubben@sjobefal.se

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Erik Åkerman (kontaktperson)
tel 070-566 10 94, e-post erikakerman@hotmail.com

STRÖMMA

Thomas Ravald (kontaktperson)
tel 0733-99 90 56, e-post thomas.ravald@hotmail.com

STYRSÖBOLAGET

Tomas Carlsson
Tel: 0707-15 45 49, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Stefan Wengelin
tel 070-6529653, e-post isbrytarklubben@sjobefal.se

SVITZER SVERIGE

Daniel Magnusson (kontaktperson)
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 siljaklubben@sjobefal.se

TERNTANK

Jonas Levin (kontaktperson)
tel: 073-913 18 12 e-post: levin@hush.com

TT-LINE

Jens Sandin
tel 0708-43 65 65 e-post tlineklubben@sjobefal.se

WALLENIUS

Vakant

VIKING LINE

Anette Haapanen
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDVIVIS HAMN & LOGISTIK

Daniel Berglund
tel 0702-843434, e-post danielb83@hotmail.com

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Jacob Leo
tel 0768-67 88 34, e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Louise Falk
tel 0760-87 47 18, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

**Hjälp oss
att rädda dig.**

Vi är en ideell förening utan bidrag från staten.
Ditt stöd behövs för att vi ska kunna rädda liv till sjöss.
Ge ett bidrag eller bli medlem på sjoraddning.se.
Du kan också ringa 077-579 00 90.



Propeller-smycke

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



Stor propeller

i rödguld ca 5 gram 4 750:-
i vitguld ca 5,2 gram 5 725:-
i silver 950:-

Liten propeller

i rödguld ca 3,1 gram 2 990:-
i vitguld ca 3,4 gram 3 745:-
i silver 750:-

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

Sjöingenjör- & sjökaptensring

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

Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 6 900:-
Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 5 400:-



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.

Sjökaptensring

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

18 K rödguld à 9 530:-
inkl porto.
18 K rödguld/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.sjobjobefalsforeningen.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 200 kronor per omborddag under viss ombordpraktik, totalt max 30 000 kronor per elev. 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 SEPTEMBERKRYSSET I SJÖBEFÅLEN NR 5/2019

						AR AVER- LÖSE BJÖRN	H	OJSTANS UTAN DRIVMEDEL- SKOMPLETTE- RING	FRANGI SUND	MYCK ET ROLIGT	MEST SÄLLV- KLARA		
							F	N	Y	S	A	N	D
							R	A	G	K	N	O	R
							Ä	L	G	S	T	R	A
							U	L	L	E	V	I	P
							S	E	N	O	D	L	A
							A	P	E	N	R	I	S
							U	R	T	J	U	S	I
							K	R	O	R	L	A	L
							A	N	A	R	I	A	A
							Ö	M	A	N	B	U	K
							A	R	M	E	R	A	D
							K	A	T	E	T	E	R
							R	E	D	S	N	O	L
							S	E	L	A	O	A	V
							T	A	T	E	R	A	H
							E	V	U	T	O	M	L
							F	R	A	K	T	A	X
							A	D	E	A	T	A	L

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

- Ingemar Friberg**
Mörbylånga
- Caroline Nordqvist**
Eckerö, Åland
- Leif Björkman**
Gryt

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefålen gratulerar!



ACCEPT
Försäkringar



www.accept.se/sjobefal

Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

Med Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring kan du försäkra upp till 100 000 kr/mån. Du väljer själv om du vill ha möjlighet att få ersättning i 100, 150 eller 200 ersättningsdagar.

Prisexempel: 206 kr

Du har då försäkrat en bruttolön på upp till 55 000 kr i 100 ersättningsdagar. Besök www.accept.se/sjobefal för mer information och för att teckna.

Inkomstförsäkring är ett komplement till ersättningen från en nordisk a-kassa om du blir arbetslös.