

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 6 OKTOBER 2018 ÅRGÅNG 7

REPORTAGET TYNNINGÖLEDEN
Nils brinner för facket

BOKMÄSSAN I GÖTEBORG
Full fart i sjöfartsmontern

NYHETER
Försämringar hos AF Sjöfart

FAMILJELIV OMBORD

SVÅRT ATT VARA IFRÅN FAMILJEN

Nya skatteregler behövs!

OKTOBER

Sjöfartskonjunkturen går som bekant i vågor. När det är dåliga tider säljs eller flaggas fartyg ut och vi får en situation med många arbetslösa. Vid en av dessa utflaggningsvågor i början på 1980-talet fick vi efter flera års hårt arbete vårt utlandsavtal på plats, det som i folkmun kallas Int-avtal, IT-avtal eller 183-dagars. Det var sex olika departement inblandade och ännu fler åsikter som till slut resulterade i ett avtal som skulle göra det möjligt att arbeta på ett fartyg som flaggades ut eller redan hade en annan flagg. Det viktiga var att lönekostnaden för redaren inte skulle skjuta i höjden och att lönen för sjömannen inte heller skulle bli oanständigt låg. Reglerna var ganska enkla: Du skulle ha en svensk arbetsgivare, segla på ett utlandsflaggat fartyg och fartyget skulle i huvudsak segla i oceanfart. Du skulle vara borta från Sverige i minst 183 dagar under en tolv månadersperiod.

Egentligen hade sjöarbetsmarknadens parter endast ett önskemål och det var att byta ut ordet oceanfart mot fjärrfart i Inkomstskattelagens 3 kap 12 §. Begreppet oceanfart kommer ursprungligen från dåvarande Sjöfartsverkets behörighets- och bemanningsregler. I princip måste fartyget huvudsakligen segla utanför EU/EES området och det är ju omöjligt för en sjöman, och också för en redare, att veta var ett fartyg skall gå i framtiden. Det som var tanken bakom begreppet oceanfart var att utlandsflaggade fartyg inte skulle kuta runt i svensk kusttrafik med svenska sjömän som inte betalar skatt i Sverige. Med begreppet fjärrfart skulle i stället linjen Lindesnes-Hanstholm vara helt ok.

För några år sedan började vi märka av hårdare tolkningar av reglerna. Sjöbefälsföreningen fick hjälpa till med ovanligt många omprövningar och överklaganden. Vi förstod ingenting och undrade varför skattemyndigheten började förfölja sjömän och omtolka regler på ett sätt som vi inte varit med om tidigare. Många av de överklaganden som vi har varit behjälpliga med har också resulterat i domar som ingen hade kunnat förutse. Förvaltningsrätten och Högsta förvaltningsdomstolen verkar ha fått order från högre ort att skärpa tolkningen till vår nackdel.

Förra året skrev ett par riksdagsledamöter en motion om att ändra oceanfart till fjärrfart, något vi var mycket glada för. Den innehöll dock ett par

konstiga formuleringar och någon felaktighet. Strax efteråt följde jag en riksdagsdebatt som handlade just om sjömannens skatteregler. Även där funderade jag över vissa formuleringar och blev något förvånad över finansministerns okunskap i delar av vår 183-dagarsregel. När jag sedan lusläste skatteutskottets betänkande fann jag ännu fler konstigheter och ett påstående att regeringen lagt fram ett förslag om att 183-dagarsregeln skulle slopas helt.

Precis före sommaren nu i år lade regeringen fram en lagrådsremiss med förslag om ändringar i 183-dagarsregeln. Regeringen hade uppenbarligen misslyckats med att helt avskaffa skatteregeln och ville med remissen begränsa och försvåra tillämpningen av 183-an.

Denna lagrådsremiss visade sig innehålla svaret till varför det fanns så många konstigheter och felaktigheter i såväl motioner, betänkanden och uttalanden.

Det finns ytterligare en 183-dagarsregel.

Som inskränkt nörd inom sjöfartsklustret hade jag ingen aning om att det fanns ytterligare en skatteregel som kallas för 183-dagars. Den andra regeln är i princip en tvärtom-regel. Den medger att om du hyr in utländsk arbetskraft från ett utländskt företag och personerna arbetar färre dagar än 183 i Sverige, så kan de under vissa förutsättningar ha en skattefri lön i Sverige. Det är denna 183-dagarsregel som har börjat missbrukas av olika företag i Sverige som hyr in folk för kortare perioder och som därmed kommer undan stora kostnader. Till exempel ett byggbolag eller ett åkeri som hyr in folk som jobbar sida vid sida om en svensk arbetstagarare. Det är våra fackliga kollegor inom Byggnads och Transportarbetareförbundet som uppmärksammat finansdepartementet och Skatteverket om dessa problem och vill skärpa kraven. Det kan vi till fullo förstå och ha sympatier för, men det ställer till stora problem för oss.

Nu kommer vi till det stora problemet, dessa två regler blandas uppenbarligen ihop och när regeringen vill skärpa kraven på landregeln blir konsekvenserna att även sjöfarten drabbas av de nya tolkningarna. Texterna är väldigt lika och de har nu, med vilja, tolkats sönder för att försvåra för svenska bolag att hyra in billig arbetskraft från utlandet. Men det har i princip blivit omöjligt för svenska redare och bemanningsbolag att anställa sjömän under utlandsavtalet. Skulle någon ändå vilja anställa en sjöman, så törs troligen sjömannen inte ta det jobbet eftersom osäkerheten är så stor avseende möjligheten att uppfylla de nya tolkningarna av skattereglerna. Lönerna i utlandavtalet är beräknade som nettolöner och måste nu sjömannen skatta för sin nettolön blir det inte mycket kvar i plånboken.

Staten verkar, mer eller mindre medvetet, lyckas med att döda en hel gren inom sjöfartsklustret. Vi behöver omedelbart draghjälp för att rädda situationen annars förlorar vi både kompetens, i form av våra välutbildade sjöbefäl, och ett tonnage bestående av specialfartyg som aldrig skulle kunna tänka sig att flagga svenskt i den internationella konkurrensen.

Sjöfarten måste omgående begära att få helt nya skatteregler som inte kan blandas med nuvarande 183-dagarsregler. Politikerna måste förstå att det var ett misstag att dra med sjöfarten i sina strävanden att stoppa fusk inom andra sektorer på landsidan.



MIKAEL HUSS

4



sjöbefälen Nr 6

04 Nyheter

Utbildning krävs när isarna smälter
Felaktig skärgårdsupphandling – landstinget stäms
Församlingar hos AF Sjöfart

14 Fackligt

Stig Gustafsson reder ut myterna om LAS
Vice ordförande har ordet

16 Reportaget: Tynningöleden

Från optimistjolle till vägfärja

22 Intervjun: Momoko Kitada

Forskaren som vill ha fler kvinnor i sjöfartsnäringen

24 Tema: Familjeliv ombord

Distansrelationer behöver extra omsorg
Ta tag i relationsproblem i tid
Korta törnar förenklar

32 Kultur/historia: Bokmässan i Göteborg

Fullt fart i Sjöfartsmontern

34 In English: Family life on board

Hard being away from family

16



24



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 7 Utgivningsdag 12 oktober 2018

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 2018

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

Framsidesbild Nils Brandberg har fackligt arbete på schemat.
Foto: Sofi Cederlöf

TS-kontrollerad upplaga 6 800 ex

MEDLEM AV SVERIGES TIDSKRIFTER

Utbildning krävs

Fartygstrafiken i de känsliga ishaven ökar kraftigt med eskalerande risk för haverier och oljeutsläpp som följd. Sedan första juli i år krävs en särskild utbildning för sjöbefäl som arbetar i polarområden och kunskapsbehovet är stort, enligt kursledare.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO VIKING SUPPLY SHIPS

STOCKHOLM SEPTEMBER 2018

I takt med att isarna runt polerna krymper öppnas nya farbara områden för sjöfarten. Varje sommar slås rekord i antalet fartygsfrakter längs den sibiriska Nordostpassagen och allt fler kryssningsfartyg letar sig in bland isbergen för spektakulära naturupplevelser.

Men navigering i polarhaven innebär också stora risker och för att öka sjösäkerheten och skydda den unika miljön har IMO tagit fram en särskild polarkod. Den trädde i kraft i januari 2017, och 1 juli i år började de skärpta utbildningskraven att gälla. Jan Persson, sjökapten och kursledare hos Viking Supply Ships, säger att utbildningen är nödvändig för att minska riskerna för olyckor i de svårnavigerade vattnen.

– Polarhaven är en väldigt dynamisk miljö med tuffa väderförhållanden, vindar, strömmar och is. På våra kurser blir det alltid mycket aha-upplevelser för deltagarna även om många av dem jobbat i de här områdena tidigare, säger han.

Övertro på det egna fartyget

En av de vanligaste missuppfattningarna som Jan Persson möter är en övertro på styrkan hos det egna fartyget.

– På kurserna brukar vi visa en film där man skjuter en ispatron av flerårsis med luftkanon mot ett fartyg och där isen går rakt igenom skrovet. Då inser man hur stark isen kan vara och hur viktigt det är att vara försiktig och sänka farten.

Själv har Jan Persson mer än 25 års erfarenhet av navigering i isrika farvatten och han har bland annat tjänstgjort på fartyg



Jan Persson möter ofta en övertro på styrkan hos det egna fartyget.

utanför Grönland, runt Kanada och norr om Ryssland. De långa avstånden till kaj, snabba väderomslag, drivande isberg och strömmar är några av de utmaningar som besättningarna på fartyg i Arktis och Antarktis kan möta. Och är olyckan framme är hjälpen oftast långt borta.

– Även om solen skiner från klarblå himmel och vattnet är stilla räcker det med att man går på fel sida om ett isberg för att katastrofen ska vara ett faktum. Att gå in i polarområden kräver noggrann planering och en besättning som vet vad den gör.

när isarna smälter

Först i världen

Viking Supply ships och 90 North Ice Consulting var först i världen med att erbjuda STCW-godkända kurser för navigering i polarhavet och sedan våren 2016 har man utbildat 176 befäl, varav ungefär en tredjedel svenskar. Idag finns ytterligare en knapp handfull utbildningsgivare runt om i Europa, men efterfrågan på kurser bara ökar.

– Vi har haft deltagare från hela världen, som Australien, Indien, Panama, Kanada och USA. De flesta kurserna håller vi i Kalmar, men vi är även i Monaco genom ett samarbete med en yachtklubb. Vi har också haft kurser i Southampton och varit i Tromsø och hjälpt dem att bygga upp en egen utbildning, säger Jan Persson.

Utbildningen är ett tillägg i STCW-konventionen och består av en grundläggande kurs om två dagar och därefter ytterligare två dagar för att nå avancerad nivå. Någon särskild sjötid behövs inte för det grundläggande certifikatet, men på avancerad nivå krävs 60 dagars ombordtjänstgöring i polarområden.

Kritisk till övergångsreglerna

De nya utbildningskraven omfattar dock inte alla befäl. Fram till år 2020 har myn-

digheterna rätt att utfärda certifikat till den som innan 1 juli i år har tjänstgjort som fartygsbefäl i polarområden i minst tre månader de senaste fem åren. Men Jan Persson är kritisk till övergångsreglerna och menar att även många erfarna befäl skulle behöva gå utbildningen.

– Du kan ha jobbat tio, femton år i de här områdena utan att för den skull ha all den kunskap som krävs. Vi hör på de styrmän som går våra kurser att vissa befälhavare använder farliga arbetsmetoder som skulle kunna leda till en olycka, säger han.

Utöver utbildningskraven omfattar polarkoden även nya bestämmelser om design och konstruktion av de fartyg som trafikerar ishavet. Enligt Jan Persson kan det leda till en betydligt säkrare sjöfart jämfört med dagens situation, men det kommer att dröja flera år innan det nuvarande tonnaget fasats ut.

– Det är mycket skräp som trafikerar polarhavet, men de ombord vet sällan om hur dåliga deras fartyg faktiskt är. *Explorer* (kryssningsfartyg som sjönk i Antarktis 2007 efter kollision med ett isberg reds. anm.) är ett typexempel där besättningen trodde att de hade världens starkaste fartyg, men så var inte fallet. **LS**

Containerfartyg genom nordostpassagen

Det danskflaggade containerfartyget *Venta Maersk* har under augusti och september tagit sig från Busan i Sydkorea till Norska havet via Nordostpassagen. Det ska vara första gången ett kommersiellt containerfartyg gått den nordliga ruten mellan Asien och Europa. Under delar av resan hade fartyget assistans av atomdriven isbrytare. Nybyggda *Venta Maersk* är på 42 000 dödviktston och designad för arktiska förhållanden.



Landstinget stäms för felaktig skärgårdsupphandling

Stockholms sjötrafik stämmer Stockholms läns landsting, SLL, på 39,5 miljoner kronor. De menar att landstinget felaktigt tilldelat TRSM Group 1 trafiken i mellanskärgården. Detta ledde till att Stockholms sjötrafik förlorade sin verksamhet. Det skriver tidningen Skärgården.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM SEPTEMBER 2018

Under rättegången i Stockholms tingsrätt, som pågick i tre dagar, framkom en rad besvärande uppgifter för SLL. Stockholms sjötrafik menar att TRSM inte uppfyllde varken de ekonomiska eller de tekniska kraven. Dessutom framkom det att upphandlingen innehållit ett ska-krav som kommit med av misstag och som inte tagits bort när det upptäckts.

Vad gäller de ekonomiska kraven så hade TRSM kryssat i ”Ja” på frågan om de

kunde visa att det fanns ekonomisk stabilitet. De hade också skickat in ett intyg från en av delägarna där det stod att TRSM:s förväntade vinstmarginal var mycket god. Dessa uppgifter räckte för landstinget, som inte gjorde någon ytterligare kontroll av bolaget.

Tidningen Skärgården, som bevakat rättegången, skriver att Stockholms sjötrafik och andra aktörer ska ha kontrollerat TRSM:s likviditet efter att de vunnit upphandlingen. Det visade att intyget från en av delägarna gällde ett bolag med ett

annat organisationsnummer än TRSM:s. Delägaren själv, som genom sitt bolag skulle säkra TRSM:s finanser, hade en årsinkomst på 31 000 kronor och hade varit inblandad i sju konkurser. Hans bolag ägdes av ett bolag på Cypern som hade ett resultat på minus sju miljoner. Både Stockholms sjötrafik och fackförbundet Seko sjöfolk ska ha kontaktat landstingets tjänstemän om detta.

– Han tyckte att våra farhågor var överdrivna, säger Chang Strömberg på Seko sjöfolk i sitt vittnesmål, enligt tidningen Skärgården.

Hörde aldrig av sig till referensen

Även den tekniska kompetensen som krävdes ska ha brustit hos TRSM. I anbudet angav bolaget att delägaren Kent Dahlberg hade den tekniska förmågan som krävdes. Som referens angavs Strömma kanalbolaget, där Dahlberg haft hand om två av rederiets mindre fartyg. Men SLL hörde aldrig av sig till referensen och

på Strömman kände man inte till att man angivits som referens. När de fick reda på det hörde de av sig till SLL och upplyste om att uppgifterna var oriktiga. Dahlberg ansvarade visserligen för lättare löpande underhåll, men det var Strömmas egen teknikavdelning som utförde allt planerat underhåll och alla reparationer.

Under rättegången frågade Stockholms sjötrafiks ombud varför SLL inte backade tilldelningsbeslutet när det visade sig att uppgifterna inte stämde.

– Det fanns ingen anledning att göra det. Vi ringde inte Strömman. Jag minns inte vem som fattade det beslutet, säger Catharina Klingström, upphandlingsledare för sjötrafiken, i sitt vittnesmål, enligt tidningen Skärgården.

Krav var med av misstag

Upphandlingen har dessutom innehållit ett ska-krav som enligt SLL hamnat där av misstag och som inte ändrades när det upptäcktes. Kravet var att anbudsgivarna måste lämna in ett utkast till ansökan för att få inrätta och underhålla sjösäkerhets-

anordningar, som till exempel farledsprickor. Stockholms sjötrafik lämnade in en sådan ansökan, men det gjorde inte TRSM. Men SLL menade i rättegången att kravet inte ska betraktas som ett krav eftersom det egentligen inte behövdes.

Ska ha fått tips från tjänsteman

En annan graverande omständighet är att TRSM:s tidigare delägare Kent Dahlberg i sitt vittnesmål påstod att TRSM:s vd Annette Schilde fått ett tips från en hög tjänsteman inom SLL. Om de korrigerade sitt bud skulle de vinna även trafikområde D, där Stockholms sjötrafik lagt det bästa budet. Både Annette Schilde och tjänstemannen förnekar att samtalet ägt rum. Det är dock klarlagt att TRSM inkom med ett nytt bud på område D som var nästan 900 000 kronor lägre än ursprungsbudet. Detta ledde till att de vann trafiken istället för Stockholms sjötrafik.

Domen i målet kom den 5 oktober, vilket är efter den här tidningens pressläggning. **S C**

Studiestipendiet höjs

Sjöbefälsföreningen höjer studie-stipendiet från 3 000 kr/månad till 3 750 kronor/månad. Det innebär att totalsumman för stipendiet, som ges i maximalt sex månader, ökar från 18 000 kronor till 22 500 kronor.

Stipendiet delas ut till studenter som fullgör fartygsförlagd utbildning, det vill säga praktik. Efter avslutad vårtermin i årskurs 2 kan studenter vid sjöingenjörs- och sjökaptensprogrammen i Sverige ansöka om stipendium. Studenter vid Hotell- och Restaurangserviceutbildningen på Åland kan ansöka om stipendium redan under årskurs 2. Kravet för att få stipendiet är att man har varit medlem minst ett år innan praktiken.

Sjöbefälsföreningens stödfond delar även ut pengar till andra ändamål. För mer information, se vår hemsida.



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



DISPLAY
FÖRSÄLJNINGSFÖRETAGET INOM MEDIA

Vill du annonsera i Sjöbefälen?
Välkommen att kontakta mig!

Anna Unga, 090-711 516
anna.unga@display-umea.se

www.display-umea.se



knowledge · safety · security
Öckerö Maritime Center

Vi utbildar yrkessjöfarten!

- SÄKERHETSUTBILDNING för inre fart
- BASIC SAFETY (grundkurs eller refresh)
- BASIC SAFETY & AFF (refresh kombinerad)
- BASIC, AFF, MFA & LIVBÅT (refresh kombinerad)
- FAST RESCUE BOAT (grundkurs eller refresh)

ÖMC är en ideell förening som genom åren vuxit till att bli Sveriges största utbildare när det gäller certifierade säkerhetsutbildningar inom sjöfarten.

ÖCKERÖ - GÖTEBORG RINDÖ - STOCKHOLM




Boka kurs på:
sjosakerhet.nu

Kontakta oss:
Växel: +46(0)31 - 97 65 90 • E-post: info@omc.nu
Adress: Björnhuvudsvägen 45, Box 1088, 475 22 ÖCKERÖ

Försämringar hos AF-Sjöfart

Arbetsförmedlingen Sjöfart kommer inte längre att kunna hjälpa till med finansiering av grund- och fortbildningskurser för inskrivna aktiva sjömän. Detta är på grund av minskade anslag för hela Arbetsförmedlingen och gäller tillsvidare.

Arbetsförmedlingen ska istället fokusera på personer inom garantierna och etableringsuppdraget. Tidiga programinsatser utanför garantierna ska riktas till ungdomar, personer med kort utbildning eller funktionsnedsättning.

Arbetsförmedlingen Sjöfart varnar för att det därför kommer att bli svårare för rederier att hitta behörig personal framöver och menar att branschen behöver hitta en lösning för de sjömän som har behov av arbetspraktik eller kortare fortbildning.

– Jag kan förstå besvikelsen från branschen, men prioriteringarna är inte branschstyrda, utan utgår ifrån individer-

nas behov och de som behöver vårt stöd allra mest. Det handlar om utrikesfödda, de med låg utbildning, om ungdomar och de med en funktionsnedsättning som påverkar arbetsförmågan, säger Eva Wettermark, arbetsförmedlingschef för södra Göteborg samt nationellt ansvarig för AF Sjöfart, till Sjöfartstidningen.

Hon fortsätter:

– Jag förstår att branschen ser detta som en försämring, men det är alltså inte så att sjöfartsnäringen får sämre behandling än övriga branscher. Arbetssökande som ingår i våra prioriterade grupper och som är aktuella och lämpliga för ett jobb inom sjöfartsnäringen får också del av våra stöd precis som alla andra, betonar Eva Wettermark till Sjöfartstidningen.

Sjöbefälsföreningen ser allvarligt på den uppkomna situationen och kommer att lyfta frågan i Branschrådet för Sjöfartens arbetsmarknad samt andra kanaler där vi har möjlighet att påverka.

– Det här är ett feltänk från Arbetsför-



Mikael Huss

medlingens sida. Genom att satsa en relativt liten summa på de arbetslösa sjömän som behöver en kortare kurs eller ett förnyat certifikat så möjliggör man att de snabbt kommer i arbete igen, säger Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss.

– Arbetsförmedlingens uppdrag är väl att se till att så många arbetslösa som möjligt får ett jobb så fort som möjligt? AF Sjöfart har varit duktiga på just det och vi ser allvarligt på att man nu minskar deras resurser, fortsätter han.

På besök i verkligheten

I augusti gjorde Stiftelsen Sveriges Sjömanshus ett studiebesök på m/s Eckerö för att följa upp en studie om intendentens arbetsmiljö som beviljats stöd från stiftelsen. Studien har genomförts av Cecilia Österman, Carl Hult, Gesa Praetorius och Mats Lindblad på Sjöfartshögskolan i Kalmar och resulterat i slutrapporten "Intendenturpersonalens arbetsmiljö" och den tryckta sammanfattningen "Sjukt kul jobb". Under besöket fick stiftelsen bland annat prova på att utföra hyttstädning, som normalt tar cirka tre minuter per hytt och innefattar rengöring av dusch- och toalettrum, dammsugning i och utanför hytterna, samt bäddning av kojerna med underlakan, örngott, påslakan och täcken.

Alexandra Falkenberg i passagerarhyttavdelningen instruerar Bengt Eurén från Svensk Sjöfart i bäddningens svåra konst. Foto: Torbjörn Dalnäs



APROPÅ RÄTTEGÅNGEN MOT SLL:

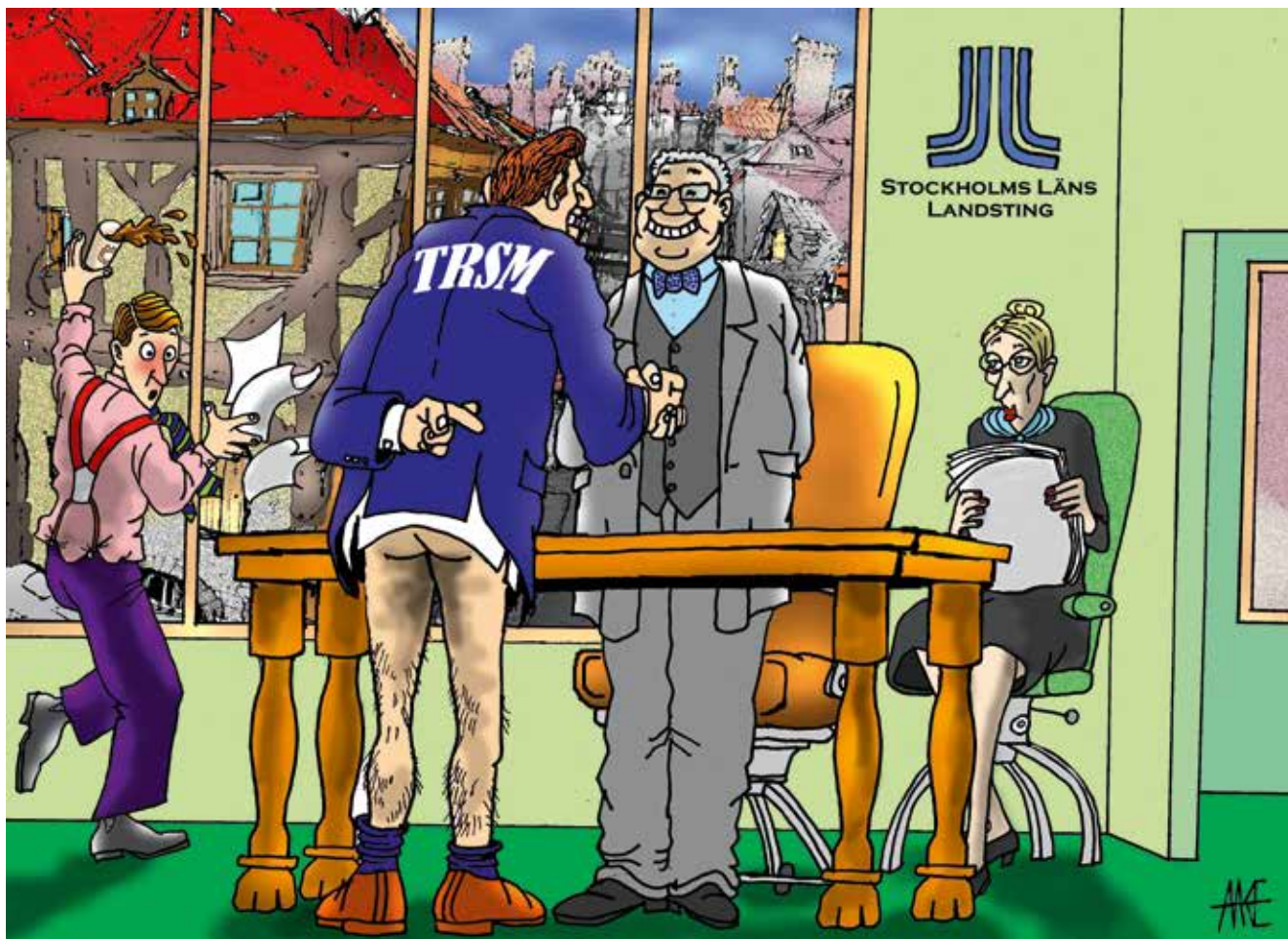


ILLUSTRATION AKE NYSTEDT



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

Tecken på trendbrott

Antalet svenskflaggade fartyg fortsatte att minska under förra året. Första halvan i år pekar dock utvecklingen svagt uppåt vilket kan vara tecken på ett trendbrott. Det här skriver Trafikanalys i sin årliga rapport om svensk sjöfart.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO LINDA BYLUND

STOCKHOLM SEPTEMBER 2018

Svensk sjöfart har ett utsatt konkurrensläge, både nationellt och internationellt. Av tio granskade EU-länder ligger svenska flaggen i bottenkiktet vad gäller lönsamhet, och i relation till den totala världshandelsflottan utgjorde fartyg under blågul flagg förra året endast 0,21 procent. Samtidigt har det svenskkontrollerade, utlandsregistrerade tonnaget ökat något och idag går drygt hälften av samtliga svenskstyrda fartyg under annan flagg.

– Vi vet inte riktigt varför den svenskregistrerade flottan fortsätter att minska, säger Björn Olsson på Trafikanalys som är huvudförfattare till rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018. Branschen har fått den tonnageskatt man länge efterfrågade, men det verkar inte ha hjälpt särskilt mycket.

För höga avgifter

En studie som Trafikanalys låtit göra bland nordiska redare, inklusive svenska, visar att det framför allt är två faktorer som avgör ett rederis val av fartygsflagg: Regelverkets konkurrenskraft för beman-

ning och skatter samt servicenivå och öppettider hos registerhållaren. I Sverige anses löneläget vara högt, tonnageskattesystemet krångligt och registreringsförfarandet administrativt betungande.

– Sammantaget kan det här sänka intresset för den svenska flaggen, säger Björn Olsson.

Men svensk sjöfart har det inte bara tufft i den internationella konkurrensen, utan även nationellt i relation till övriga trafikslag. Enligt Trafikanalys rapport är samhällskostnaden för att frakta gods med fartyg lägre än för transporter på väg och järnväg och fartygens miljöpåverkan är också mindre. Ändå betalar sjöfarten en större andel av sina kostnader jämfört med övriga trafikslag. Medan järnvägen står för 30 procent av sina kostnader och vägtrafiken 61 procent betalar sjöfarten 76 procent. Trafikanalys skriver att en stor orsak till kostnadsobalansen mellan trafikslagen är att sjöfartsmyndigheterna tar ut höga avgifter från branschen för att klara sina interna utgifter.

– Man kan tycka att skillnaderna mellan trafikslagen inte gynnar regeringens uttalade mål att flytta gods från land till sjö.



Björn Olsson

En ekobonus har införts för att försöka kompensera för det här, men den har ännu inte använts i någon större utsträckning, säger Björn Olsson.

Kan vara på väg mot ljusare tider

Men det finns även sådant som tyder på att svensk sjöfart är på väg mot ljusare tider. Under första halvan i år ökade antalet svenskregistrerade fartyg med tre inflaggningar och lika många nybyggen. Enligt Trafikanalys rapport ska flaggdiskussioner om ytterligare åtta fartyg pågå.

– Det här skulle kunna vara tecken på ett trendbrott, men det är för tidigt att dra några långtgående slutsatser. Vi vet inte hur resten av året kommer se ut och om flera fartyg skulle försvinna kan det ändå bli en nettominusning. **L S**



The Swedish Club

With you at all times

The Swedish Club provides a full range of insurance solutions for every area of your business, from essentials such as P&I, FD&D, Marine, and Energy & Offshore insurance, through to specialist insurance products such as Kidnap & Ransom and War Risks.

The Swedish Club has been a marine insurance provider since 1872 and as a mutual organisation, we have our members' best interests at heart at all times. We always have done and we always will do.

www.swedishclub.com

Gothenburg • Piraeus • Hong Kong • Tokyo • Oslo • London



Ekens
NAVAL AB

RFD

SURVITEC ZODIAC
COMMERCIAL LIFERAFTS




Crewsaver
Safer By Design™



Från norr till söder för er säkerhets skull

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



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



Celebrating six decades of safe and clean shipping

We are very proud of the last 60 years and the company would like to thank all of you who have been, and still are, connected to us. We say thank you to all our customers, employees and suppliers. Together with all of you these 60 years have been successful and we look forward to many more years to come.

Visit our website for more information: www.terntank.com



TERNTANK
1958 - 2018

Pioneering for safety and clean shipping

Löneökningar efter strejk

Sjömän som tjänstgör i den grekiska inrikes färjetrafiken har fått sin första löneökning på nästan ett decennium efter att ha genomfört en 48-timmars strejk. Strejken organiserades av Panhellenic Seamen's Federation (PNO) för att få igenom 14 krav, inklusive ett femprocentigt lönekrav och åtgärder mot skattemedgivanden, pensioner och bemanningsnivåer.

En första 24-timmars strejk – vilken strandsatte cirka 180 000 passagerare, 50 000 bilar och mer än 3 000 lastbilar – förlängdes ytterligare en dag efter att facket avvisade ett första erbjudande om en ökning med en procent i år och ytterligare en procent nästa år. Tvisten upphörde efter att ägarna lämnade ett erbjudande på två procent, bakdaterat till 1 januari 2018, och gick med på att börja förhandlingar senare i år med en ytterligare ökning för 2019. (TELEGRAPH)

Färre sjömän nekades att gå i land i amerikanska hamnar

Nästan en av tio sjömän på fartyg som besöker amerikanska hamnar nekades att gå i land förra året. Mer än hälften av dem eftersom de saknade ett giltigt visum, visar en ny rapport. En årlig undersökning utförd av Sjomanskyrkans center för sjöfolks rättigheter säger att drygt 17 procent av fartygen rapporterade att de hade minst en besättningsmedlem som nekades att gå i land. Nästan hälften av sjömännen som nekades var filippinska eller kinesiska medborgare.

Douglas Stevenson, chef på Sjomanskyrkans center, säger att undersökningen visar på en trend av gradvis förbättring under det senaste decenniet, på sjömäns möjlighet att komma i land i USA. Andelen som nekats gå i land har minskat från mer än 17 procent 2015 till 9,1 procent i år.

(TELEGRAPH)

Hamnsamarbete för att främja miljövänliga fartyg

Rotterdams hamn har gått ihop med sex andra stora hamnar runt om i världen – Hamburg, Barcelona, Antwerpen, Long Beach, Los Angeles och Vancouver – för att lansera ett samordnat program för att minska koldioxidutsläppen från besökande fartyg och främja miljövänliga fartyg och lasthanteringssystem. (TELEGRAPH)

Fler fartyg har installerat skrubbers

Antalet fartyg som installerat skrubbers för att uppfylla kraven i svaveldirektivet som börjar gälla 2020 har stigit till mer än 1 260 fartyg, eller nästan 4 procent av existerande tonnage och mer än 27 procent av beställda fartyg enligt en forskningsrapport från Clarksons. (TELEGRAPH)



Sjomanskyrkan Stockholm

Sjomanskyrkan 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



MARPOL/IBC Refresher Course, and Liquid Cargo Handling Simulator Course

CHEMICAL TANKER COMBINED
2-DAY COURSE NOVEMBER 27TH



- your choice of course

Marstal Maritime Academy

+45 62 53 10 75

kursus@marnav.dk



Myterna om LAS

Juristen Stig Gustafsson reder här ut myterna om LAS och berättar om hur den omstridda lagen kom till.

Ända fram till 1974 när vi fick Lagen om anställningsskydd (LAS) gällde i Sverige regeln om arbetsgivarens fria uppsägningsrätt. Den innebar att arbetsgivaren hade rätt att "fritt anta och avskeda arbetstagare och att leda och fördela arbetet". Regeln stadfästes 1906 i den så kallade decemberkompromissen mellan Svenska Arbetsgivareföreningen (SAF) och LO och infördes i SAF:s stadgar som § 23. SAF krävde att alla kollektivavtal som träffades av arbetsgivare tillhörande SAF skulle innehålla denna bestämmelse. Frågan om arbetsgivarens fria uppsägningsrätt var omstridd från början och "§ 23" blev ett rött skynke för fackföreningsrörelsen.

Krav på reformer

Första gången frågan om den fria uppsägningsrätten prövades i Arbetsdomstolen (AD) var i domen 1932 nr 100. AD slog i domen fast att arbetsgivarens fria uppsägningsrätt var "en allmänt vedertagen rättsgrundsats". Något som bestreds från arbetstagsidan redan i domen.

Rättsläget var emellertid därmed klarlagt och så sent som 1967 hänvisade AD till 1932 års dom. Detta trots att huvudavtalen både på tjänstemannasidan och LO-sidan sedan 1964 hade en bestämmelse om att det krävdes saklig grund för uppsägning och att en arbetsgivare var skadeståndspliktig i händelse av en osaklig uppsägning.

1967 års dom ledde till att LO och TCO ställde krav på reformer och försökte till en början få en lösning kollektivavtalsvägen. Då man från arbetsgivarsidan inte visade något intresse för att lösa frågan avtalsvägen kvarstod därför bara att hos

regeringen begära lagstiftning. En statlig utredning tillsattes och den resulterade slutligen i ett lagförslag som 1974 antogs av riksdagen – LAS var född.

Angreppen på LAS från arbetsgivarsidan har genom åren varit återkommande – ibland direkt från Svenskt Näringsliv, ibland från deras förbund och ibland från arbetsgivarnas och industrins tankemedjor. Ett ofta använt argument har varit att LAS har spelat ut sin roll!

Det påstås också att LAS har blivit en kostnadsfråga för arbetsgivarna. Problemet med LAS är att "du inte kan veta hur stor kostnaden blir för en uppsägning". Arbetsgivarna inom Teknikföretagen har argumenterat för en "önskemodell" som kallas "single contract-modellen". Med det menas en modell där det finns ett anställningskontrakt träffat mellan en arbetsgivare och en arbetstagare som antingen löper tills vidare eller på viss tid. Inga kollektivavtal. Båda parter kan säga upp kontraktet och uppsägningen ska inte kunna prövas i domstol. Ett himmelrike för en arbetsgivare!

Tillbaka på 1800-talet

Därmed skulle vi vara tillbaka på 1800-talet. På den tiden hade man en köprättslig syn på anställningsavtalet där man betraktade arbetstagsaren som en säljare som sålde sin arbetskraft och arbetsgivaren som en köpare av arbetskraften. Redan i början på 1900-talet gjorde man upp med denna syn på förhållandet arbetsgivare–arbetstagsare. Därför är det förvånande att en tongivande arbetsgivarorganisation i Sverige idag gör sig till tolk för ett sådant system – ett system som skulle innebära att arbetsgivarens fria uppsäg-

ningsrätt åter skulle bli gällande rätt.

Vad man från arbetsgivarhåll främst kritiserar i LAS är turordningsreglerna. Svenskt Näringsliv anser att turordning ska grundas enbart på kompetens och skicklighet. Vem som är mest kompetent ska avgöras av arbetsgivaren. Men utan turordningsregler där objektiva kriterier som anställningstid är med i bedömningen är vi tillbaka i arbetsgivarens godtycke och i praktiken en fri uppsägningsrätt. Därför är turordningsreglerna centrala i LAS. Vad man inte får glömma är att turordningsreglerna är dispositiva, det vill säga parterna kan i kollektivavtal komma överens om en annan lösning än den lagen föreskriver.

Facken tar sitt ansvar

En myt som sprids av Svenskt Näringsliv är att facken i förhandlingar inte är villiga att ta hänsyn till arbetsgivarens intresse att i en uppsägningssituation behålla kvalificerad personal. Men Svenskt Näringsliv har inte ens sina egna medlemmar med sig i den uppfattningen. En undersökning om LAS bland personalchefer vid 100 företag visade att 8 av 10 tyckte att det är en fördel att facket deltar i uppsägningsförhandlingarna. Företagen hade tillsammans 71 000 anställda. Totalt hade 11 000 personer sagts upp vid de 100 företagen under en treårsperiod. Företagen hade utnyttjat lagens möjlighet till avsteg från principen sist i först ut i 76 procent av samtliga fall när det gällde tjänstemännen. Förhandlingarna hade slutat i oenighet bara i 14 fall.

Detta visar att lagen fungerar och att facken tar sin del av ansvaret för att företagen ska fungera. Men det krävs en stark lag som grund – en lag som förhindrar godtycke och innebär rättssäkerhet. Den som påstår att LAS inte fungerar har bevisbördan. **SG**



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

Är och hälsar på i föräldrahemmet och diskuterar hotet om höstens första storm (fortfarande klädd i sommarklänning och barbent). Vem kommer ha mest rätt, svensken eller dansken (SMHI eller DMI). 37 m/s i går kväll hade tills i morse förbättrats till 20 m/s för att nu vara uppe igen på 29 m/s. Ok, det är något dygn kvar så ännu kan mycket hända och vi har lite tid att stormsäkra trädgården, bära in ved, med mera. Sitter i höstmörkret och hör hur vinden redan har börjat öka och det börjat vina i skorstenen. Funderar över fakta och information. Ibland får man information som är ny. Ett nytt ämne eller något som man inte har hört talats om innan. Man blir nyfiken och börjar söka information och läsa på. Det hände mig nu sist när jag var ombord, och jag blev nyfiken och trollbunden. Jag började med att fråga runt lite bland besättningen och se hur mycket de kände till. De flesta var på min nivå och hade mycket dålig kunskap i ämnet. Vissa visste lite mer och kände till vad jag frågade om.

Det som fångade mitt intresse denna gången var Mercy Ship. Efter att ha läst det jag kom över på web-sidor och sociala medier så blev jag mer och mer biten och fångad. Det enda jag kände var att jag vill veta mer! För mig var det mest kända sjukhusfartyget *Titanics* syster som torpederades och sjönk i Medelhavet 1916. Har inte tänkt på sjukhusfartyg i den nutida sjöfartsindustrin, utan bara tänkt på dem ur ett historiskt eller militärt perspektiv. Men jag hade fel. Det finns fortfarande sjukhusfartyg. Just nu är jag mycket imponerad av att det finns en ideell organisation, som funnits i cirka 40 år och som stötts mycket utav sjöfartsnäringen, men som ändå är så osynlig, även när man jobbar i branschen. Varför har Mercy Ship inte synliggjorts mer? Ofta är det ju det som ligger en varmt om hjärtat på ett plan, som även är intressant på andra. Jag är intresserad av sjöfart i ett stort perspektiv. Och Mercy Ship gjorde helt plötsligt det området större.

Jag är ganska faktabaserad när jag väljer att skänka pengar eller stötta organisationer. Första kravet är att det skall finnas ett 90-konto (om det är en organisation på något sätt knuten till Sverige). För övrigt så stödjer jag få organisationer åt gången, och försöker hålla mig uppdaterad om dem. Stoppa pengar i en bössa eller skriva på när någon trycker upp en lista under näsan på en på stan för att få inbetalningskort eller bli tvångsansluten månads-givare, det håller jag mig långt ifrån.

Men även om Mercy Ship fångat mitt intresse tror jag dock inte att jag är rätt person för att anmäla mig som volontär till ett sjukhusfartyg. Jag är mycket imponerad av dem som pausar sitt "hemmaliv" och åker iväg för att hjälpa andra som har det svårt i livet. Att pausa den bekväma vardagen bara för att hjälpa, trots att det kan sätta djupa märken och spår för resten av livet. Jag är inte där än, men vem vet, när man har fått fundera lite på saken och man känner att det är "rätt tillfälle i livet". Då kanske man ändrar sig och anmäler sig?



ANNELIE HAMBERG



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 jobbar som skeppare i ett mindre skärgårdsrederi på timbasis och har ett kontrakt som upphör nu i slutet på september. Från maj månad då min anställning påbörjades har jag inte kunnat se på mina lönespecifikationer att någon semesterersättning har betalats ut. Hur regleras detta i avtalet?

Hej och tack för att du kontaktar oss! Denna fråga är mycket vanlig i dessa tider då säsongen börja lida mot sitt slut i skärgårdstrafiken. Enligt de kollektivavtal vi tecknat med Omega så står det både i Styrö-och Strömmaavtalet under punkt 8.6 resp. 8.7 att semesterersättningen utbetalas i samband med anställningens upphörande. I ditt fall kommer semesterersättningen med största sannolikhet utbetalas på oktoberlönen.

Semesterersättningen för timanställd utgår med 12 procent av den timanställdes kontanta ersättningar.

Jag jobbar somintendenturbefäl på en passagerarfärja och vårt kollektivavtal tror jag heter färjeavtalet. Nu undrar jag vilken uppsägningstid jag har då jag inte kan finna det i färjeavtalet?

Hej och tack för din fråga! Ett vanligt missförstånd är att uppsägningstiderna regleras i Färjeavtalet, eller som det egentligen heter, "Avtal för fartyg med passagerarfartygscertifikat". Enligt § 1 Avtalets omfattning, i Färjeavtalet så står det följande: "För fartyg med passagerarfartygscertifikat gäller nedanstående bestämmelser, vilka ersätter, respektive kompletterar, motsvarande bestämmelser i Storsjöavtalet".

Det innebär att om du inte kan hitta det du söker i Färjeavtalet så gäller det som står i Storsjöavtalet. För att hitta uppsägningstider så tittar du under § 3 Uppsägning i Storsjöavtalet.

Från optimistjolle till vägfärja

Som ordförande för Trafikverkets klubb står det fackligt arbete på Nils Brandbergs schema större delen av dagen. Han drömde redan som liten om att gå till sjöss, men det var närheten till familjen som fick honom att välja vägfärjan vid Tynningö.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

TYNNINGÖ SEPTEMBER 2018

Hur man får ihop vardagen med heltidsjobb, familj, dagshämtningar och fritidsaktiviteter är ett pussel för de flesta, men kanske lite extra knepigt för sjömän. Nils Brandberg skulle just mönstra på sin första tioveckorstörn på Wallenius som fjärde styrman när han mötte sin blivande fru Carina. Den första töرن blev också den sista, väl hemma igen började han leta andra jobb närmare hemmet.

Han hamnade på Tynningö Sjötrafik AB, ett privat rederi som körde vägfärja mellan Tynningö och Norra Lagnö. 2010 föddes deras första barn, sonen Ted, och 2013 kom dottern Tove. Som befälhavare jobbade Nils då cirka 24 timmar i sträck, med några timmars uppehåll för att sova, vartannat dygn i sex dagar. Sen var han ledig sex dagar. Hans fru, som är sjuksköterska, la sitt schema efter hans för att de skulle få ihop familjelivet.

– Ibland möttes vi bara i dörren. Det hände att det gick tre dagar utan att vi sågs annat än i farstun, säger Nils.

– Det bästa med det här jobbet är att man får köra båt och att man kan ha ett familjeliv. Man är inte borta 6–10 veckor, men man får fortfarande köra båt. Nackdelen är att jag jobbar varannan helg, oavsett om det är storhelg eller inte.

Efter några år togs trafiken över av Färjerederiet och sen 2013 har han varit statligt anställd. Barnen är numera fem och åtta år gamla och sonen har börjat skolan. Nils fru håller på att doktorera och





Nils själv har börjat jobba fackligt en stor del av sin arbetstid.

– Numera har vi ett mer normalt familjeliv och ses på kvällar och helger och inte bara i farstun.

Ville gå till sjöss när han var 16

Några tvivel på att det var till sjöss han skulle jobba, det hade Nils aldrig.

– Jag fick en optimistjolle när jag var sju år. Min gudfar var sjöofficer och morfar var i flottan under kriget. Jag har aldrig haft några andra tankar än att jobba på båtar.

– Mina föräldrar tyckte inte att det var något konstigt med det, fortsätter han. Men när jag ville gå till sjöss redan vid 16 års ålder sa mamma nej. Hon sa att jag måste gå ut ett treårigt gymnasium med godkänt betyg, sen fick jag göra som jag ville.

Sagt och gjort, han gick ut gymnasiet och gjorde sen värnplikten i flottan, och där blev han kvar i 15 år. Under den tiden tog han tjänstledigt och läste in en sjökaptensexamen. När försvaret sen skulle skära ner valde han att bli uppsagd och fick ta del av ett omställningspaket. Han började då läsa sjöfart och logistik på Chalmers och efter det drev han ett företag med en kollega.

– Vi bedrev utbildning, projektledning och bemanning av fartyg i skärgårdstrafiken. Bland annat projektledde vi ombyggnaden av en färja på Tynningö, säger han.

Han valde att lämna företaget för att ta jobbet som fjärde styrman på Wallenius. Men det blev en kort anställning och snart var han tillbaka på Tynningö igen.

Har hunnit med några små äventyr

Trots att han blev kvar har han hunnit med att sticka iväg på några små äventyr genom åren. Bland annat har han tagit tjänstledigt för att jobba på Star Cruises som andre styrman för att få ut en klass II. 2013 tog Färjerederiet över Tynningöleden och de anställda bytte arbetsgivare, från ett litet familjeägt rederi till en stor myndighet.

– Det administrativa arbetet ökade markant. Trafikverket har mer resurser men betydligt längre beslutsvägar. Vi bytte kollektivavtal från ett skärgårdsavtal till Trafikverkets avtal, men det var inga större skillnader, säger han.

En stor skillnad är dock mängden trafik som passerar via färjan, den har ökat väldigt mycket sen det blev en allmän led. Antagligen eftersom de har gått från att



Nils Brandberg manövrerar vant färjan över sundet mellan Tynningö och Norra Lagnö.

vara en betal färja till att vara gratis. De har också en väldig skillnad i belastning mellan sommaren och vintern. Färjan ligger dock inte på en genomfartsled, utan alla som åker med ska till eller från ön.

En halvtimmes måltidsuppehåll

När Nils kliver på färjan märks det att han har jobbat här ett tag. Många passagerare vinkar och några vevar ner rutan för att säga hej och få sig en kort pratstund. Nils springer vant upp för lejdaren och upp i styrhytten och hejar på besättningen. De jobbar alltid två och två, en befälhavare och en matros/motorman. Idag är det Iréne Nykvist och Jacob Svensson som tjänstgör. Besättningen går på sitt skift vid 13.30 och börjar med att få en överlämning från gänget som kliver av. Sen kör de färjan två turer i timmen fram till högtrafik klockan 16, då blir det tre turer i timmen fram till 19.20 och därefter två igen till sista turen klockan 23. De har inga

bestämda raster, men när färjan inte går kan de slappna av i den lilla stugan på Tynningösidan. Här har de också sitt måltidsuppehåll på en halvtimme, som de får passa på att ta när färjan ligger vid kaj. Men skulle det hända något, till exempel att de måste köra en extratur för att alla bilar inte kom med, eller om räddningstjänsten hör av sig och vill ha över en ambulans, då är det bara att hoppa in i styrhytten igen.

Klockan 6 på morgonen går första turen dagen efter och sedan jobbar de fram till 13.30. Då har de överlämning till nästa gäng och klockan 14 slutar de för dagen och är lediga ett dygn.

”Man känner ansvaret”

Nils, som blev vald till klubbordförande i Färjerederiets klubb i slutet av 2017, har nu precis blivit schemalagd att arbeta fackligt cirka 70–75 procent av sin arbetstid och resten operativt.

– Det är på prov eftersom det tog myck-

et tid för bemanningsplaneraren att hitta en ersättare till mig när jag plötsligt måste iväg på något möte. Det händer mycket saker på kort varsel, arbetsplatsträffar, rehabilitering, förhandlingar. Vi ska prova det här i ett halvår och sen se hur vi går vidare, säger han.

Nils har nästan alltid varit med i facket och i och med övertagandet av verksamheten till Färjerederiet så blev han mer aktiv. Men att bli klubbordförande var inget han strävade efter.

– Jag blev utsedd och då axlade jag den rollen, men med glädje såklart. Det var oväntat och roligt att få det förtroendet. Folk har valt mig för att företräda dem så man känner ansvaret att göra det bästa för medlemmarna.

Som klubbordförande har han att göra, det är många telefonsamtal och mail med frågor, både från medlemmarna och arbetsgivaren. Många av frågorna rör arbetstid och ersättningar och vad som gäller enligt avtalet.

– Det är roligt och man känner att man gör skillnad, säger han.

En sak som är lite speciell i just Färjerederiet är att de är tre fackförbund som har samma avtal, Saco-S (Sjöbefälsföreningen), Seko och ST. I förhandlingarna om avtalet representerar han inte bara Sjöbefälsföreningen utan hela Saco. Detta eftersom Sjöbefälsföreningen är Saco:s största förbund på arbetsplatsen. Det innebär att det även kan vara medlemmar från andra Saco-förbund som ringer honom för att fråga om avtalet.

När avtalet sedan ska förhandlas fram är det inte bara arbetsgivaren som de måste komma överens med, utan även de andra fackförbunden.

– Men det brukar inte vara något problem, det som är bra för dem är bra för oss eftersom det är samma avtal. Vi samarbetar och sänker inte varandra.

Han tycker också att arbetsgivaren Trafikverket är bra att ha att göra med.

– De lyssnar och tar till sig det man har att säga.

Kört jorden runt på 900 meter

När Nils jobbar fackligt sitter han antingen hemma eller i det lilla kontoret vid Tynningöleden. I valet mellan att köra båt och jobba fackligt vinner det fackliga.

– Det fackliga är roligast eftersom det är en ny utmaning. Köra båt har jag gjort nu. Under de här nio åren har jag kört jorden runt, fast på en sträcka av 900 meter mellan Tynningö och Norra Lagnö.

Men han har fortfarande cirka 25 procent av sin arbetstid ombord för att ha kvar en fot i verksamheten. Det var ju trots allt att jobba till sjöss som han drömde om, ända sen han vid sju års ålder fick sin första optimistjolle. **SC**



När färjan ligger vid kaj kan Iréne Nykvist och Jacob Svensson ta en paus tillsammans med Nils Brandberg.



Även ombord finns det möjlighet att ta en kopp kaffe och något att äta.



På Tynningösidan finns en liten raststuga med en nybyggd altan.



På Norra Lagnösidan finns ett par baracker uppställda. Här finns både vilorum...



...och ett vardagsrum där man kan koppla av och titta på tv en stund.



January 2018 BTÖ entered into a new joint venture with ISKES Towing and Salvage under the name PORT TOWAGE NORDIC - PTN. For the Sound Area (DK/SE) and Hanko (FI) we are looking for:

• Captains • Chief Engineers • Mates

More info: www.towagenordic.com



STCW-kurser

**SAFETY
GRUPPEN**
SECURITY & SAFETY TRAINING



Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

BASIC SAFETY

16-17 okt 5-6 feb
30-31 okt 12-13 mars
20-21 nov
4-5 dec
11-12 dec



ADVANCED FIRE FIGHTING

17-18 okt 9-10 jan
21-11 nov 6-7 feb
12-13 dec 13-14 mar



CRISES CROWD MNG

19 okt
14 dec
11 jan
15 mar



MEDICAL CARE

22-24 okt
28-30 nov
14-16 jan
11-13 mar



RESCUE BOAT

15 okt
19 nov
10 dec
7 jan
2 feb
11 mar



FAST RESCUE BOAT

16 okt
20 nov
11 dec
8 jan
5 feb
12 mar



2018-2019

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

8-12 okt
12-16 nov
17-21 dec
14-18 jan
4-8 mar



ADVANCED FIRE FIGHTING

29-31 okt
26-28 nov
27-1 mars



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

11 okt
30 okt
8 jan
5 feb
12 mar



SHIP SECURITY OFFICER

2-3 okt
1-2 nov
21-22 feb



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

17-18 okt
21-22 nov
12-13 dec
8-9 jan



MEDICAL FIRST AID

11-12 okt
12-13 nov
7-8 feb



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

10-11 okt
29-30 okt
7-8 jan
4-5 feb
11-12 mar



FAST RESCUE BOAT

15-16 okt
19-20 nov
10-11 dec
7-8 jan
4-5 feb
11-12 mar



CROWD CRISES MNG

8-10 okt
14-16 nov
19-21 dec
19-21 feb
19-21 mars



MEDICAL CARE

22-24 okt
14-16 jan
11-13 mar



Med reservation för eventuella ändringar.

Doktor Momoko Kitada är lärare och forskare vid World Maritime University, WMU, i Malmö, som har en central position i den internationella högre utbildningen inom sjöfarten. Hon leder universitetets globala arbete för att stärka kvinnors möjligheter att göra karriär i den maritima sektorn. TEXT CURT ISAKSSON FOTO WMU

MALMÖ AUGUSTI 2018

Varför började du arbeta inom sjöfarten?

– Jag växte upp i Japan och gjorde i 20-årsåldern en kryssning i Stilla havet. För första gången kom jag nära havet. Jag blev fascinerad av denna alldeles speciella värld, där de anställda arbetade tillsammans som en besättning. När jag senare utbildade mig till sjöbefäl gjorde jag praktik på ett fartyg där jag förstod att detta var männens värld. Kaptenen frågade varför jag ville arbeta på en båt och varför jag inte gifte mig och skaffade barn. I tidningarna på fartyget fanns många bilder på lättklädda kvinnor. Senare satsade jag på utbildning och sedan 2011 är jag lärare och forskare vid World Maritime University i Malmö. Jag har bland annat undersökt vilka könsroller som finns på fartygen i handelsflottan och om kvinnor kan kombinera en yrkeskarriär med att få barn och bilda familj.

Vilken roll spelar World Maritime University i sjöfarten?

– Universitetet bildades 1983 av International Maritime Organization (IMO) och etablerades i Malmö. De studenter som läser här har sedan tidigare en akademisk examen. De utbildas för att effektivisera sjöfarten, göra den säkrare, minska utsläppen och för att öka kunskaperna om havet. WMU arbetar i första hand för att stärka sjöfarten i utvecklingsländerna. Runt om i världen arbetar i dag 4 700 före detta studenter från WMU i den maritima sektorn. En majoritet av dessa är verkamma i Asien och Afrika.

Varje år börjar cirka 150 män och kvinnor studera vid WMU. De är framtidens ledare. Med hjälp av sina kunskaper från WMU får de ledande befattningar i olika länders fartygsförvaltningar, rederier, hamnar och maritima akademiska utbildningar. Andelen kvinnor som börjar vid WMU ökar och är i dag cirka 30 procent. Vi uppmanar regeringar och organisatio-

ner runt om i världen att satsa på kvinnor när de ger stipendier till verksamheten.

Har kvinnorna de senaste decennierna stärkt sin ställning i den av tradition starkt mansdominerade sjöfartsnäringen?

– IMO lanserade 1988, alltså för 30 år sedan, ett program för integration av kvinnor i sjöfartssektorn. Programmet var inspirerat av FN-stadgan och strävan att skapa en jämlik värld. Därefter har sjöfartens ledare gång på gång samlats till konferenser för att öka medvetenheten. Med hjälp av ett globalt nätverk uppmuntras kvinnor att göra karriär.

I hela världen arbetar cirka 1,25 miljoner sjömän. Allt fler kvinnor studerar sjöfart vid universitet och högskolor. De senaste 25 åren har dock andelen yrkesverksamma kvinnliga sjömän inte ökat. Cirka 1–2 procent är kvinnor och bland däck- och maskinbefälen är andelen ännu lägre.

Det finns flera hinder för kvinnor med maritim utbildning att göra karriär. Kvinnliga studerande måste ofta själva söka och erhålla praktikplats på ett fartyg för att få sin examen. Även om detta lyckas är det svårt att få arbete. Många rederier är helt enkelt negativa till att anställa kvinnor. De anser att det kan bli problem när kvinnor börjar arbeta i en bransch som domineras av män och manliga värderingar. Dessutom slutar eller avbryter många kvinnor sina karriärer när de gifter sig och får barn.

Vad visar din egen forskning om kvinnornas roller i den maritima världen?

– Jag har djupintervjuat 36 kvinnor från olika länder och världsdelar om deras erfarenheter. En majoritet av dessa anser att de förväntas spela olika roller under arbetet till sjöss och ledigheten i land. Enligt manligt dominerande värderingar bör de klä sig neutralt ombord. Kvinnorna använder därför lite makeup och har inte högklackade skor eller kläder som smiter

åt runt kroppen. De är också rädda för att vara för vänliga. De ska inte visa för mycket känslor, inte tveka och fatta snabba beslut. Idealet för arbetsorganisationen på ett fartyg kan liknas vid ett maskineri där den anställde ska passa in i helheten och där känslor kan uppfattas som störande.

När den kvinnliga sjömannen går iland och träffar vänner, pojkvänner och män förväntas de vara annorlunda, inte lika nollställda och visa mer känslor. Det är inte nödvändigtvis ett problem, men en utmaning för kvinnorna i den maritima världen att skifta mellan dessa roller.

Mina intervjuer med kvinnliga sjömän visar att det finns en konflikt mellan att göra karriär ombord och att få barn. En av dessa kvinnor berättade exempelvis om sina känslor för sitt nyfödda barn. Hon kände starkt att hon måste beskydda och ta hand om den nyfödda och avslutade sin karriär. Det är svårt men inte omöjligt för kvinnor att arbeta på fartyg och att vara mammor. Några valde att göra ett längre uppehåll när deras barn var små och återvände till arbetsmarknaden efter flera år. Andra berättade att de inte hade något val. De var ensamma familjeförsörjare och fortsatte därför att arbeta till sjöss. Ett par av dem jag intervjuade valde själva att fortsätta sina maritima karriärer samtidigt som de hade små barn.

Tror du att kvinnor någon gång i framtiden får en starkare ställning inom sjöfarten?

– Det är hoppingsivande att unga män och kvinnor som tillsammans utbildar sig har jämlika relationer. Sannolikt blir det dock i framtiden en brist på arbetskraft i den västliga industrialiserade världen. En större andel kommer att rekryteras i utvecklingsländerna i öster och här finns traditionella och stereotypa värderingar om könsroller. Min personliga uppfattning är att fördelningen mellan kvinnor och män inte behöver vara 50–50. Kvinnor ska dock ha exakt samma möjligheter att få anställning och att göra karriär.

Varför vill du att fler kvinnor ska arbeta i sjöfarten?

– Sjöfarten är en livlina för transport av mat, varor och energi i en globaliserad värld. För att effektivisera verksamheten bör fler kvinnor etablera sig också på ledande positioner i sjöfartsnäringen. Män och kvinnor har ett gemensamt ansvar för att skapa en hållbar framtid. **C I**

EN TILL TVÅ PROCENT



TEMA

FAMILJELIV OMBORD



Uppdraget som sjöbefäl kan medföra en längre tids frånvaro från familj och nära relationer. Det kan leda till en situation som orsakar stress och sätter känslomässig press på individerna i en relation. Men genom nyfikenhet, lyhördhet och öppenhet för att diskutera de problem och svårigheter som kan dyka upp finns det goda förutsättningar att få även en distansrelation att fungera. TEXT JOHAN ERICHS FOTO CLAES HALL



Distansrelationer behöver extra omsorg

För ett sjöbefäl kan det innebära stora påfrestningar att vara borta från familj och närstående under långa perioder. Ensamhet, isolering, oförmåga att delta i beslut och praktiska uppgifter kan leda till en situation där en par- eller familjrelation sätts på prov. Men det ska också poängteras att det finns par och familjer som har blivit så vana vid denna livssituation att de funnit sina roller och skapat en för dem fungerande och tillfredställande livssituation.

GÖTEBORG JULI 2018

Ingrid Almgren Sjölander, legitimerad psykolog och legitimerad psykoterapeut, har lång och bred erfarenhet av arbete med parterapi i olika former. Hon menar att det enskilt viktigaste för att få en distansrelation att lyckas är att båda parter tål att kunna gå ihop, gå isär och sedan kunna återförenas.

– Nyckeln, oavsett hur lång tid man i ett parförhållande är ifrån varandra, är att båda personerna tål och kan hantera sina egna känslor och upplevelser i förhållanden till dessa separationer. Hanteringen av de egna känslorna kan vara avgörande för hur relationen fungerar. Vi kan som utgångspunkt bara styra över vad vi själva gör och vad var och en av oss är ansvariga för och vad vi bidrar med till relationen, vilket ger oss fantastiska möjligheter att påverka hur relationen funkar, utan att behöva vänta in vad partnern gör eller inte gör, förklarar Ingrid Almgren Sjölander. Hon fortsätter:

– Det som också krävs för att ett distansförhållande på sikt ska förbli lyckligt, är

att båda personer arbetar för att skapa sig ett gott liv oavsett om man är tillsammans eller om man är isär. Det handlar om att investera i den tiden man är ensam för att skapa en meningsfull tillvaro och leva ett bra liv även under dessa perioder. Men det allra viktigaste som kommit fram med hänsyn till relationsforskningen, är att kunna återförenas, vilket kan vara ganska klurigt, säger Ingrid Almgren Sjölander.

Återföreningen

Enligt forskningen kan det vara svårt för parterna att återförenas efter att ha varit isär och få en kontakt som passar bådas olika behovsnivå. Inte sällan har individerna till viss del levt i varsin värld under en period och är på olika platser behovsmässigt.

– Den problematiken är inte ovanlig när den ena parten som valt ett yrke där han eller hon är borta långa perioder och sedan kommer hem. Man har varit isär under lång tid, levt sitt eget liv och den person som kommer hem vill ha tid att smälta intryck och ställa om, medan den

hemmavarande kanske är sugen både på kontakt och avlastning i vardagen, eller är så van vid att vara själv att det känns ovant att släppa in någon. Och när en sådan situation uppstår kan både den som arbetat på distans och den person som är hemma känna sig oförstådd eller övergiven, men egentligen är inget av behoven obegripligt, förklarar Ingrid Almgren Sjölander.

– I samband med en situation där ett par hamnar i ofas med varandra kan konflikter lätt uppstå. Men självklart finns också det andra scenariot där man kommer hem, båda är supersugna på sex, närhet och kontakt. Par som är ifrån varandra regelbundet kan ofta vittna om att det också håller spänningen vid liv. Man hinner längta och attraktionen hinner växa under den period man är isär, berättar Ingrid Almgren Sjölander.

Kan det underlätta om man sätter sig in i varandras situation för att parterna lättare ska kunna förstå och acceptera varandra i samband med återföreningsfasen?

– Det är en viktig nyckel, som också bidrar till att vi kan bli nyfikna på hur den



Ingrid Almgren Sjölander.

andra fungerar. Trots allt vill de flesta ha en partner som inte funkade precis som en själv, och här finns fantastiska möjligheter att lära känna varandra djupare genom att sätta sig in i partnerns inre värld. Gör man inte det finns det risk att problemlösningstrategierna blir ganska grunda och ytliga och inte håller i sig i långa loppet. Förmågan att kunna se varandras perspektiv är mycket viktig.

Självständighet

Hur viktigt är det att som individ kunna bemästra en situation av upplevd och fysisk ensamhet för att kunna underlätta och styra känslorna i samband med återforeningen?

– Personer som övar på sin förmåga till självständighet så att man kan uppskatta de möjligheter som uppstår när ens partner är ute, ägnar sig åt aktiviteter och intressen som man kanske inte delar tillsammans, investerar i livet, vårdar andra relationer och övar tåligheten att klara av de känslor som kan uppstå om man känner sig ensam, får bättre förutsättningar att klara både återforeningen och att i

längden leva väl, såväl i en distansrelation som i andra relationer, förklarar Ingrid Almgren Sjölander.

Tolerans

Att vara ifrån varandra kan vara påfrestande för ett tvåpersonersförhållande, när även barn är inblandade kan problematiken spetsas till ytterligare.

– Då kommer ofta ganska komplexa frågor in i relationen, vem som har det stora dagliga ansvaret, och det är ju ofta hemmaföräldern. Ett sätt att styra och fördela detta ansvar kan vara att göra ett väl avstämt schema för vad den person som jobbar på distans ska göra när den kommer hem, i syfte att skapa möjlighet för delaktighet och medverka i familjen. Men inte på bekostnad av flexibilitet. Var ålder har sina behov, ju mindre barnen är desto mer behöver distansföräldern vara aktiv i dagliga rutiner och "jobba" lite mer med olika familjerelaterade uppgifter när han eller hon är hemma för att bygga en bra relation med de övriga individerna i familjen. De större barnen är mer självgående men kräver också en

aktivt närvarande och intresserad förälder för att skapa en god relation.

Finns det inte en risk att dessa krav skapar kollisioner med behovet att återhämta sig efter ett par ansvarstunga månader till sjöss?

– Detta kan upplevas som stressande, att försöka förena återhämtningen med att sköta en barnfamilj som många gånger beskrivs som "ett andra jobb". Men barnaåren går ganska snabbt över, och är alltid värda den tid som investeras, det är inte hjälpsamt att tänka millimeterrättvisa i föräldraskapet här. Därför är det viktigt att ha tydlighet i de uppgifter som måste utföras, men ändå kunna ha en öppenhet för olika föräldrastilar. Viktigt är att den hemmavarande föräldern släpper lite på sin rutinemässiga skötsel och hantering av barnen, och låter den som kommer hem komma med synpunkter och bidra på sitt eget sätt, att vara lite öppen för att underlätta delaktighet.

Långa samtal

Distansförhållanden är annorlunda än varjedagsförhållanden. Att vara ifrån var-

andra under längre perioder kan väcka känslor av osäkerhet, misstänksamhet och kanske även svartsjuka.

– Allt som handlar om en överdriven kontroll av varandra ska man försöka att undvika: Det är naturligt att fråga och känna sig för lite vad den andra partnern gör eller har gjort men om det leder till kontroll av den andre så fungerar det inte i det långa loppet, det kan istället förgifta en relation när den ena partnern inte litar på den andra. Överdrivna kontrollbeteenden är aldrig av godo, de lindrar oro på kort sikt och orsakar bara mer oro och svartsjuka på lång sikt.

Hur håller man lättast relationen vid liv när den ena är hemma och den andra till sjöss?

– Det har visat sig att täta små kontakter, sms, messenger, skype är ännu viktigare för många än de långa samtalen. Korta återkommande kontakter skapar en känsla av att man är med i det som händer även om man inte är på plats. Små detaljer kan vara väldigt viktiga för att hålla bilden levande, så kallad mentalisering, du finns även om jag inte fysiskt ser dig, vilket är viktigt både för barn och vuxna, berättar Ingrid Almgren Sjölander.

Hälsa

Att det uppkommer spänningar i en distansrelation i perioder är ett mer eller mindre vanligt inslag. Men när spänningen leder till stark påfrestning och konflikter kan det leda till att en otrivsam och ibland hätsk relation skapas vilket kan förgifta hemmaperioderna. Då kommer vi att reagera med negativ stress på varandras närvaro, och vi tappar den avstressande funktion som goda relationer har. Men vi får inte glömma att vi själva kan påverka detta genom att "avgifta" våra relationer och välja att fokusera på det som fungerar och uppskatta varandra aktivt.

Det vi fokuserar på kommer alltid att växa. Det som skiljer par som upplever sig som lyckliga från par som är mindre nöjda är inte antalet problemområden, utan att de har förmåga att kunna fokusera om, uppskatta varandra och njuta av det som fungerar. Forskningen visar nämligen ett allt starkare samband mellan fungerande relationer både hemma och på jobbet och individens hälsotillstånd.

– Goda relationer är en stark hälsobringande faktor. Upplever man mycket stress på arbetsplatsen samtidigt som det finns konflikter eller "relationsstress" hemma så ökar sårbarheten att drabbas av

stressreaktioner, nedstämdhet och depression. Därför är det viktigt för oss alla med ömsesidiga goda relationer för att skapa hälsa både i familjelivet och i arbetslivet.

– Denna faktor är underskattad. Här finns en potential att ta tillvara. Stress och depressionsproblematik hänger ofta ihop med relations- och kontaktproblem med omgivningen. Förståelsen för detta finns tyvärr inte alltid inom dagens hälso- och sjukvård, där man gärna delar upp problemområdena, menar Ingrid Almgren Sjölander.

Nyfikenhet

Konflikter uppstår kanske ibland oftare i familjesammanhang där parterna inbillar sig att de kan orsaka en konflikt utan att det får några allvarliga konsekvenser, jämfört med en arbetsplats där många aktar sig för att bidra till en konflikt. Inom hemmets väggar kan en banalitet leda till konflikt på ett annat sätt än på en arbetsplats. Hur ska man i ett distansförhållande agera för att förbereda sig och förhindra konflikter och förhindra att dessa inte löses innan den ena partnern är tvungen att ge sig av på ett nytt arbetspass?

– Uppstår samma konflikt om och om igen och under samma förutsättningar, till exempel i samband med återförening eller avsked, så måste man bli lite nyfiken på vad som ligger bakom dessa återkommande reaktioner. Gå på egen mental upptäcktsfärd eller med en parterapeut och försök klagöra vad som egentligen triggar konflikten vid en särskild situation eller vid ett särskilt tillfälle. Dessutom, underskatta inte tidens betydelse vid återföreningen, skapa ett tidsutrymme med "ställtid" för om ni har olika tempo i att återförenas och mötas på nytt. Det kan förebygga och förhindra konflikt. Börja gärna med att bara visa uppskattning och lämna utrymme för varandras sätt att vara när ni möts igen, gå inte direkt till era "förbättringsområden".

Agera i tid

En vanlig form av konflikter som kan uppstå i en distansrelation när parterna träffas igen är enligt Ingrid Almgren Sjölander, argumentet om vem som har haft mest "jobb" sista tiden, den som varit hemma med alla familjebestyr eller den som legat ute och arbetat intensivt.

– Det är en inte ovanlig källa till konflikt. Här måste man försöka hejda att agera impulsivt och inte låta känslorna styra eftersom det är sällan man löser konflik-

ter när man är i affekt. Dessutom finns oftast inte en sida som har rätt och en som har fel här, bara två olika upplevelser.

I en konflikt med mycket känslor är det mer primitiva delar av våra hjärnor som tar över och man riskerar att bli som två "reptiler" som bara hugger efter varandra. Låt gärna konflikten svalna innan den lyfts för diskussion. Visa så mycket öppenhet mot varandra som möjligt och inse att allting inte måste gå till på "mitt eget" sätt när man återförenas, det gäller att ta hänsyn till varandras behov och att kunna ta hand om sina egna behov.

Ibland kan konflikter drivas så långt att det för de inblandade parterna kan ses som omöjligt att reda ut situationen och det kan finnas anledning att kontakta en psykolog eller familjerådgivare. När ska man göra detta?

– I nästan samtliga fall: tidigare än vad man faktiskt gör det. Ofta väntar parterna lite för länge. Sök tidigare och se ett externt stöd som ett sätt att bli nyfikna på varför samma konflikter återkommer, det kan minska den negativa spiralen som kan uppkomma i en relation. Jag skulle vilja säga att just att bli nyfiken på vad man själv bidrar med till relationen är ett perfekt läge för att förbättra sin relation. Det är bara vårt eget beteende vi kan ändra, men i och med att vi "smittar" varandra hela tiden så kommer detta att påverka relationen i sin tur, snabbare än man tror.

– Märker man att man har känslor av stark nedstämdhet, stress, ångest och oro kopplat till relationen så är det förstas hög tid att söka hjälp i någon form.

Egofixering

Vilken vikt har ambitionen att vårda sin partner eller familjerelation med hänsyn till vilken betydelse den kan ha för hälsa, välbefinnande, trivsel och prestation på arbetsplatsen, i dagens samhälle?

– Den riktningen vi verkar ha i samhället är att vi i större utsträckning än tidigare vårdar oss själva som individer. Sverige är känt för att ha en stark individualistisk kultur och nog är det så att människor numera talar alltmer om "egotid" och till och med "egotid". Men från ett perspektiv av välbefinnande skulle vi vinna mer på att sätta relationen med andra människor i ett starkare fokus än vad vi gör idag. En relation måste nog tillåtas att ta plats för att vi ska inse hur värdefull den är för oss som individer, säger Ingrid Almgren Sjölander. **JE**

Ta tag i relationsproblem i tid

Konfliktnivån i en parrelation kan nå en gräns där parterna har svårt att kommunikativt nå fram till varandra. Situationen kan bli så spänd att argumenteringen blir mer skadligt känsloladdad än förnuftsorienterad.

Upprepas den typen av konflikter och paret ändå har en förhoppning om att fortsatt leva vidare tillsammans, kan en familjerådgivare vara räddningen för att lösa upp en infekterad konflikt i syfte att ge relationen en nystart.



Torsten Hemlin. Foto privat

STOCKHOLM MAJ 2018

Familjerådgivarens uppdrag är att genom samtal och stöd fungera som rådgivare till individer som vill lösa och förstå en känslomässigt spänd parrelation.

Torsten Hemlin har arbetat som familjerådgivare i 13 år och sitter även med i styrelsen för Föreningen Sveriges kommunala familjerådgivare, KFR.

– I alla parförhållanden finns det ett tema som handlar om närhet och avstånd, är man borta från varandra långa tider så försvinner den viktiga närhetsdimensionen. Detta märks tydligt i ett distansförhållande exempelvis i en relation där den ena är till sjöss. Den individ som är kvar ”hemma” kan känna sig

ensam känslomässigt, men även känna sig tyngd av vardagsansvaret när det gäller att ensam fatta beslut om viktiga frågor, förklarar Torsten Hemlin.

Kan kännas meningslöst

För en del par kan det gå så långt i samband med relationsstörningar att det uppstår en ovillighet och känsla av meningslöshet att försöka lösa problem, argument som ”less på ändlösa diskussioner” lyfts fram.

– En del frågar sig om det ens är lönt att prata för att lösa en konflikt eftersom de som parter upplevs stå så långt ifrån varandra.

Det är ofta i det skedet som en familjerådgivare kopplas in.

– Jag brukar tänka att det alltid är idé att utifrån goda argument försöka öka förståelsen för varandra och kanske försöka ändra ställningstagande oavsett om man ska fortsätta att leva ihop eller bestämmer sig för att gå skilda vägar.

Samtliga Sveriges kommuner ska enligt svensk lag erbjuda tillgång till Familjerådgivningen. Till rådgivningen kan par med relationsproblem vända sig för hjälp och stöd. Full anonymitet är möjlig och stark sekretess råder. Inga journaler får föras utan bara minnesanteckningar som förstörs efter att samtalen avslutats. Rådgivningen är avgiftsfri i en del kommuner men kostar en avgift i andra.

Vänta inte med att söka hjälp

I vilket skede i en problematisk parrelation ska man vända sig till familjerådgivningen?

– Så fort tanken dyker upp så tycker jag att man ska kontakta någon av oss, små bekymmer kräver ofta mindre insatser medan större problem kan vara svårare att lösa. Men det bygger ju på att bägge parter vill söka hjälp.

Vanligtvis blir det första samtalet i samband med familjerådgivningen, en slags inventering.

– En inledande utforskning av relationen, vilka frågeställningar finns och vilken riktning man vill att relationen ska ta. Även om de flesta har för avsikt att försöka förbättra en relation och fortsätta leva tillsammans, finns det även de som vänder sig till oss för att få hjälp när de bestämt sig för att separera och ibland vill den ena fortsätta medan den andra vill separera. Längden på kontakterna kan variera. Som rådgivare försöker man vara en uttolkare och förmedlare av vad egentligen parterna försöker säga till varandra, berättar Torsten Hemlin.

Vilket stöd kan en familjerådgivare ge till ett par som befinner sig i en besvärlig relation?

– Är det ett par som är villigt att reparera en relation gäller det att hitta ett sätt att tala om ämnen som kan vara ganska vardagliga men ändå är en orsak till slitning. Ett sådant fokus kan vara ett sätt att hjälpa igång en relation och skapa en förståelse för varandras situation. För ett förhållande där den ena är till sjöss ska man också vara medveten om att relationen, och

hur man värdesätter den, kan ändras över tid. Det som en gång i tiden klassades som frihet och känsla av att vara själv, få bestämma sitt liv, kanske har bytts ut mot ensamhet och tomhet.

Ger stöd och motivation

Är distansförhållanden svårare att hålla ihop än ett strikt landbaserat förhållande?

– Jag tror att det är så, i synnerhet om man ses sällan. Det är inte ovanligt att den person som känner sig lämnad kanske vill mer i ett förhållande än den part som lämnar för ett arbetsuppdrag. För den person som lämnar kan det också bli en konflikt att kanske tvingas överväga att lämna det yrke man valt, av hänsyn till partnern och relationen.

Om problem uppstår, hur goda chanser är det att övervinna dem med hjälp av familjerådgivning?

– Tämigen goda skulle jag vilja påstå, förutsatt att parterna i en relation har viljan och förmågan att lösa situationen. En familjerådgivare tjänar ju som stöd och motivator för parterna att på egen hand gå vidare och kunna skapa en bra relation.

Vilka förutsättningar är viktigast för att kunna läka ett sargat förhållande?

– Att man verkligen vill gå vidare och är beredd att förstå den andra partners berättelse och inte hela tiden bara ifrågasätter partnern och försvarar sitt eget synsätt och sin egen position.

Förebygga med utbildning

Distansförhållande kan, som alla slags förhållanden, innebära slitningar men det har givetvis också positiva inslag.

– Det kan ibland vara lättare att hålla kärleken levande genom de tvära kasten mellan frånvaro eller närvaro, längtan kan vara positiv och man slipper att "slita" på varandra i vardagen.

Torsten Hemlin menar att arbetsgivarna som erbjuder jobb på distans bör vara medvetna om frågan om en distansrelations påverkan på familjelivet.

– Det är bra om man agerar preventivt och informerar om att det är en relation som skiljer sig från normen och att det i vissa situationer kan krävas hjälp och stöd utifrån för att få en relation att fungera. Detta kan man väl lämpligen göra i samband med en utbildningsdag och då berätta vilken hjälp det finns att söka genom företagshälsovården som de flesta rederier säkert är knutna till, avslutar Torsten Hemlin. **J E**

Korta törnar förenklar

Stena Line har, i likhet med många andra moderna arbetsplatser, ambitionen att skapa möjligheter för god trivsel bland sin personal.

GÖTEBORG JULI 2018

–Vi försöker så långt det är möjligt att skapa förutsättningar så att det går att leva ett normalt liv även om man är borta från hem och partner, säger Jessica Lindh, HR-Marine Manager på Stena Line.

Att få livspusslet att gå ihop när en av parterna i familjen är till sjöss, kan vara en utmaning. Rederierna är av tradition införstådda med denna situation och skapar förutsättningar för att olika delar av familjelivet för ombordanställda ska kunna lösas så smidigt som möjligt.

Jessica Lindh förklarar att många medarbetare i vissa ålderssegment sökt sig till rederiet eftersom det handlar om korta turnar i samband med rederiets färjelinjer mellan Sverige och kontinenten. Sjöbefälen ligger sällan ute mer än en till två veckor i sträck i samband med tjänstgöring på någon av Stenas färjor.

– För ett partnerskap och för en familj kan det då bli lättare att organisera sin tillvaro jämfört med om en familjemedlem ligger ute flera månader i sträck. Vi har en regelbunden tidtabell och det handlar om jämförelsevis korta perioder ombord. Det gör det också enkelt att via olika kommunikationssätt hålla kontakten med dem därhemma, menar Jessica Lindh.

– Vi uppmantrar dessutom våra medarbetare att till exempel använda sin föräldraledighet, för att man så långt det är möjligt ska kunna få sitt familjeliv att fungera optimalt, berättar Jessica Lindh.

Hur viktigt är det att försöka underlätta familjelivet för att bidra till en medarbetares trivsel?

– Upplever någon av våra medarbetare att det är problematiskt under en period, så försöker chefer och HR självklart att hitta så bra lösningar som möjligt, förklarar Jessica Lindh. **J E**

Jessica Lindh.

Foto Ann-Charlotte Ytterberg



Kan bli hemmaservice för hemmavarande i framtiden

I framtiden kan det inom rederibranschen, liksom inom en rad andra branscher, bli aktuellt att på något sätt erbjuda hemmaservice åt den part som är hemmavarande i ett förhållande med ett sjöbefäl. Syftet blir då att avlasta på hemmaplan och bidra till att

den part som är ute på uppdrag ska slippa känna stress och oro för hur hans eller hennes familj ska klara av alla praktiska bestyr. Det kan handla om erbjudanden om hushållsnära tjänster som matinköp, städning, läxläsning med mera.



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.



I ett 20-tal år har Sjöfartens Kultursällskap haft en monter på bokmässan i Göteborg.

– Vi har blivit en naturlig samlingsplats för alla intresserade av sjöfartskultur, säger Sjöfartsmonterns chief och allt i allo Karl-Erik Finnman. TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON

GÖTEBORG SEPTEMBER 2018

Karl-Erik Finnman, som seglade chief i flera årtionden, har funnits på plats på bokmässan i alla år.

– Jag brinner för kulturfrågor och för litteraturen. När jag började till sjöss var många ombord storläsare. Det var en högtidsstund när vi fick ombord boklådor med nya böcker, säger Karl-Erik Finnman.

När han blev fackligt aktiv i dåvarande Maskinbefälsförbundet upplevde Karl-Erik att intresset för kultur i förbundet var begränsat.

– Men jag är envis av mig och lyfte fram sjöfartskulturen under mina år som ordförande i Maskinbefälsförbundet och senare i Sjöbefälsförbundet.

Kulturkämpen Karl-Erik Finnman var med från första början i Sjöfartens Kultursällskap, varav elva år som ordförande.

– Positivt är att hela sjöfartsnäringen numera är medlemmar i Kultursällskapet och står bakom att vi deltar i bokmässan, Skandinavien största publika mässa, framhåller han.

Årets bokmessa innebar närmare 20 programpunkter i Sjöfartsmontern. Under mässans fyra dagar var det hela tiden fullt med folk i montern och försäljningen av böcker nådde all time high!

Flera skrivande kvinnor i montern

– Programmet har varit intressant och omväxlande vilket har bidragit till att vår monter lockat mycket folk, säger Berit

Blomqvist som är ordförande i Sjöfartens Kultursällskap. Speciellt roligt har det varit att vi i år haft flera skrivande kvinnor som föreläst hos oss. Många tror kanske annars att sjöfartskultur främst intresserar äldre män och båtologer.

Kvinnorna som framträdde i sjöfartsmontern var både etablerade författare som Aino Trosell, DN:s Augustprisbelönade vetenskapsjournalist Karin Bojs och mindre kända namn som Gudrun Nyberg som skrivit en bok om nio Göteborgsförfattare och Marie Byström som kommit ut med en bok om sitt sjömansliv.

En av de som berättade om sitt författarskap i ett samtal med Berit Blomqvist var den tidigare sjökvinnan Catherine Sandberg som idag jobbar som lastbilschaufför. I romanen Hundvakten skildrar Catherine tillvaron ombord i ett fartyg. Huvudperson är matrosen Tess. Resultatet är en både fängslande och välskrivna bok.

– Hundvakten har sitt ursprung i en novell jag började skriva för cirka tio år sedan. När det hela sedan började ta form av en roman tog det flera år av skrivande för att få den klar. Jag valde att ge ut boken

på eget förlag för att snabbt få ut den när den var klar.

Catherine Sandberg berättar att hon fått värdefullt stöd och uppmuntran i arbetet med romanen både av Berit Blomqvist och av författaren och lastbilschauffören David Ericsson. Därför blev det också ett glatt återseende i montern när hon träffade David Ericsson.

– Långtradarvärlden är rätt liten och vi har regelbundet träffats under åren. David har hela tiden gett värdefulla synpunkter på det jag har skrivit.

David Ericsson var en annan av författarna som framträdde i Sjöfartsmontern. Dagen innan sitt framträdande hade han kört sin långtradare från Holland och upp till Sverige.

Stolt att kallas arbetarförfattare

– För mig är det viktigt att ha kvar förankringen i arbetslivet eftersom det är år från långtradarlivet jag hämtar min inspiration. Jag är stolt över att kallas arbetarförfattare, säger David.

Han var en av de två första författarna som fick SEKO:s nyinrättade Allanssonpris 2017. Hittills har han skrivit tre romaner och två novellsamlingar. Om några månader kommer hans nästa roman ut.

– Även om jag inte själv har seglat utan varit chaffis hela mitt yrkesliv upplever jag att det finns många likheter mellan mitt jobb och sjöfolkets arbetssituation. Åtskilliga chaufförer jag känner har tidigare seglat, säger David Ericsson.

När Claes-Göran Wetterholm berättade om sin mångåriga forskning kring Titanic-katastrofen 1912 var det sprängfullt med åhörare i Sjöfartsmontern. Claes-Göran är en av världens främsta experter på *Titanic* och arbetar på heltid med en utställning kring katastrofen som turnerar över hela världen.

– Utan tvekan är *Titanic* en av världens mest omskrivna katastrofer, säger han. Tusentals böcker har skrivits om händelsen och mängder med teorier har lanserats om varför det ”osänkbara” fartyget kolliderade med ett isberg. Vad som kanske inte är så känt är att den tredje största gruppen passagerare ombord var svenskar. De flesta hade biljett i tredje klass och omkom.

Stort intresse för Transatlanticbok

Mycket folk kom också för att lyssna på journalisten och författaren Dick Henriksen när han presenterade sin nya bok *Transatlantic I krig och fred 1904–2004*. Bakom boken om ett av Sveriges mest anrika rederier ligger ett treårigt forskningsarbete.

– Arbetet tog längre tid än jag räknade med eftersom jag ville få den heltäckande, säger Dick Henriksen. Jag har fått fri tillgång till allt tillgängligt material i arkiven med inte minst mängder av spännande foton. Dessutom har jag gjort ett stort antal intervjuer, däribland med fackliga företrädare.

Fanns det önskemål från något håll att du bara skulle ta upp positiva saker och inte mer känsliga frågor?

– Nej, redan från början fick jag besked från rederiet att det var min bok, att jag fick lägga upp den på mitt sätt. Det är också en förutsättning för att skriva en intressant bok.

Utöver rederiets ofta dramatiska historia redovisar Dick Henriksen listor på Transatlanticsjömän som omkom under 1900-talets två världskrig och en förteckning med foton på rederiers samtliga fartyg under åren.

En höjdpunkt i Sjöfartsmontern varje år är utdelningen av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris. I år delades priset



Erik Hallberg, Göran Sändare och Nils Sjökvist belönades med Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris för 2018.

mellan Erik Hallberg, Nils Sjökvist och Göran Sändare. De fick priset för att de i ett temanummer av tidskriften *Läns-pumpen* heltäckande skildrar skol- och elevfartygsepoken i Sverige under 1950- och 60-talen. Prisutdelare var Sjömanshusstiftelsens styrelseordförande och Sjöbefälsföreningens tidigare vd Christer Themné.

Sjöfartskultur handlar inte bara om litteratur. Regelbundet mellan scenprogrammen framträdde Bosse Andersson från musikgruppen KAL, ibland tillsammans med Pedda Pedersen. De spelade nyare och äldre sjömansvisor. Bara någon timme innan bokmässan för 2018 avslutades bad Pedda Pedersen att få framföra ett stycke av den danske musiklegendaren Kim Larsen som avlidit samma dag.

– Det blev otroligt stämningsfullt, närmast magiskt, när Pedda i montern sjöng Lille du på klingande danska, säger Karl-Erik Finnman. Folk strömmade till från alla håll till vår monter för att lyssna. En värdigare avslutning på bokmässan 2018 kunde man inte tänka sig. **L J**



Leading the development towards sustainable coastal shipping





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

Hard being away from family

For a maritime officer there can be a major stress living away from family and close relatives for long periods. Loneliness, isolation, inability to take part in decisions and practical tasks can cause a situation where a partner- or family relation is put to the test. But it should also be emphasized that there are couples and families being so used to this kind of life, that they have found their roles and created a functioning and satisfactory life.

TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

Ingrid Almgren Sjölander, a certified psychologist and certified psychotherapeutic, has a long and broad experience from working with partner therapy in different forms. She thinks that the single most important to create a functioning long-distance relationship is that both partners can withstand to unite, separate and then reunite.

“The key, regardless of how long you are away from each other in a partner relationship, is that both persons can handle their own feelings and experiences regarding the separations. The handling of these feelings can be of vital importance for the relation. We can only control what we do ourselves and what each of us is responsible for. This gives us fantastic opportunities to affect the relation. We don’t need to wait for what the partner does or doesn’t do,” explains Ingrid Almgren Sjölander.

“If a long-distance relationship will remain happy in the long run it is also necessary that both persons work to create a good life regardless of whether they are together or apart. It is a matter of investing in the time they are alone. But what is most important, in accordance with relation research, is to be able to reunite, which can be pretty tricky,” says Ingrid Almgren Sjölander.

The reunion

According to research it can be difficult for the partners to reunite after living apart and get a relation that fits both of them. They have lived in different worlds for a period and have therefore different needs.

“These problems are not unusual, when one partner has an occupation where he

or she is away for long periods and then is coming home. The partners have lived their own lives. The person who is coming home wants to have time to let impressions sink in and get used to homecoming. The person who has been at home wants on the other hand to have contact and get some help with everyday work, or is so used to be alone that he or she feels unaccustomed to let someone in. When such a situation arises, both the one who is working on distance and the person who is at home can feel misunderstood or abandoned, but none of the needs are really incomprehensible,” explains Ingrid Almgren Sjölander.

“If there is a situation where the partners are not in phase with each other, conflicts can easily arise. But of course there is also another scenario at the homecoming; both are very keen on sex, intimacy and contact. Couples who regularly are apart can often testify that this keeps tension alive. They have time to long for each other and attraction is growing during the period they are apart from each other,” tells Ingrid Almgren Sjölander.

Can it ease if the partners try to be familiar with each other’s situation, in order to understand and accept each other in the reunion phase?

“This is an important key, which also can contribute to curiosity on each other. After all most people don’t want a partner who has exactly the same personality and here are fantastic opportunities to know each other deeper, by being more acquainted with each other’s inner worlds. If you don’t do this there is a risk that the problem solving strategies will be

pretty shallow and won’t last in the long run. The ability to be able to understand each other’s perspective is very important.”

Act in time

A common conflict that can emerge when the partners meet again is, according to Ingrid Almgren Sjölander, argumentation about who has had most work to do, the one who has been at home with all the family duties or the one who has been away and worked intensively.

“This is not an unusual source of conflict. Here it is necessary to try to avoid acting impulsively and not let the emotions dominate. It is rarely possible to solve conflicts when you are excited. Besides it is usually not one of the two who is right and the other who is wrong; there are just two different experiences.”

“In a conflict with a lot of feelings the primitive parts of our brains dominate and you risk being like two reptiles, who just try to hit each other. Let willingly the conflict cool down before there is a discussion about the problem. Show as much openness as possible to each other and realize that everything mustn’t be done in your own way when you reunite. It is necessary to take each other’s needs into consideration and at the same time take care of your own needs.”

From time to time conflicts can be so intense that it is impossible for the involved partners to handle the situation. Because of that there is reason to contact a psychologist or family counselor. When should this be done?

“Almost in all cases, earlier than you actually do. The partners wait a little too long. Consider the external support as a way of being curious about why the same conflicts reappear. I would say that curiosity about what you contribute with gives a perfect opportunity to improve the relation. It is just our own behavior we can change, but since we “infect” each other all the time, this will influence the relation quicker than you believe,” says Ingrid Almgren Sjölander.

This is a translation of the article
on page 26-28.

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 15/9, de veckor som lottas är veckorna 50–52 2018 och 1–16 2019. Lediga veckor 2018 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
17–49	2 000 kr
50–52	5 000 kr



SÄLEN

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

Vecka	Pris
1–16	3 500 kr
17–49	2 000 kr
50–52	3 500 kr



STOCKHOLM, SKARPNÄCK

I SBF:s fastighet på Flygfältsgatan 8 B i Stockholmsförorten Skarpnäck finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det fem sängplatser. Kompletta sängkläder plus två handdukar per person ingår, men debiteras med 75 kr per person (100 kr om ingen är medlem).

	Medlem	Ej medlem
Weekend 2 nätter	750 kr	1 000 kr
Dygn söndag–torsdag	500 kr	750 kr
Vecka max 7 nätter	1 750 kr	2 500 kr

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



IDRE

Huset har två stora lägenheter med fullt möbleman, 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	3 500 kr	5 000 kr
17–49	2 000 kr	3 000 kr
50–52	3 500 kr	5 000 kr

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Mats Johansson – 08-518 356 40

Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

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 MÖLLER-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

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

DESTINATION GOTLAND

Annelie Hamberg, 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 FÄRJETRAFIK

Vakant

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kontaktperson)
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kontaktperson)
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Benjamin Kullenberg
tel 0431-41 05 30, 0736-17 08 44, e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Nils Brandberg
tel 010-123 24 97, 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

KUNGÄLVS 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

NMM RORO

Sture Axelsson (kontaktperson)
tel 0707-77 54 68, e-post sture.axelsson@hotmail.se

ORNÖ SJÖTRAFIK

Johnny Karlsson (kontaktperson)
tel 08-715 30 59, e-post alfageln@telia.com

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

Niclas Jornee
tel: 0702873818, e-post: niclas.jornee@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

SKÄRGÅRDSBOLAGET AB

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Jesper Löngren (kontaktperson)
tel 0734-42 44 53, e-post jesper.longren@gmail.com

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

Joakim Lindgren
Tel: 0708 299890, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Stefan Wengelin
tel 070-6529653, e-post isbryarklubben@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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

Bert Dahlberg (kontaktperson)
tel 046-32 07 40, 0708-32 07 50, e-post bert.dahlberg@pbhome.se

WALLENIUS

Vakant

VIKING LINE

Anette Haapanen
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS 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

Daniel Peterson
tel 070-36 38 83, 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 4,8 gram 4 755:-
i vitguld ca 5,2 gram 5 725:-
i silver 750:-

Liten propeller

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

För vidare info och beställning se www.thim.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 5 796:-
Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 5 060:-



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

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 köptrygghet lämnas ett års kvalitetsgaranti mot eventuella fabrikationsfel.

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

Technical english

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

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

Studiestipendium

Sjöbefälsföreningen erbjuder studerandemedlemmar som genomgår den fyraåriga utbildningen ett stipendium på 3 750 kronor i månaden under viss ombordpraktik. En av förutsättningarna är att man varit medlem i minst ett år före praktiken.

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

LÖSNING TILL SEPTEMBERKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 5/2018

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnarelottats ut:

Karl-Erik Carlsson
Nynäshamn

Anders Eriksson
Bureå

Klas Eklund
Vällingby

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefälen gratulerar!

											Ä	BER OPPA TILL OLJA	SLUTT NING FRÅN REVEN	LÖPA- RE	AN- MÄRK- TE	ÅKER- LAPP	
												FÖRS FRÅN MED PROPS STYRKA	ROD	DB	ÅT		
												HYFS	PLI	PASSE SKAM- FILAD	UTE		
												VALDA OMBJUD	RIK	S	D	AG	
												RUBIK	HY	VEL	FÖRBE- REDER SIG	VIS- DOMS- ORD	
												SÄTT PÅ PROV	T	S	I	L	
												REKAS DOMM PÅ BERÖSK HÄLSO	TEST	ST	ADE		
	S	OMIGER SANTITA (HÄR FRÅ PUBAR)	O	SIP SKOKEN "SÖD ÅDER	D	VRIVLA TIO	LAND SOM LÖBER LAGT	HELGIT BRID	EV. FÄLL- MAN								
	K	H	G	S	L	N	A	R	R	A	R	A	R	A	R	A	R
	H	O	L	M	E	N	O	B	O	E	Ä	N	D	Ä	N	D	E
	G	R	Ö	N	S	A	L	L	A	D	E	N	A	T	E	A	T
	S	U	G	Å	V	L	A	V	L	A	N	A	T	U	R	E	N
	F	K	N	A	S	S	A	T	T	Y	G	D	O	S			
	L	A	D	T	R	E	N	S	L	Ä	D	A	R	S	I	D	V
	N	A	R	R	A	D	I	K	T	E	R	A	D	E	S		
	R	E	G	I	M	A	N	G	O	R	A	K	A	N	I	N	
	R	J	L	L	S	T	O	L	H	U	R	A	S	K			
	N	M	A	O	B	A	B	A	B	Y	S	Ä	N	G	Ä		
	M	A	G	Ä	V	Ä	L	S	Y	T	N	Ä	L	E	N		
	E	R	F	A	R	A	S	T	E	K	N	J	I	N	G		

ASM

AdMare Ship Management AB is located in the shipping capital of Sweden, Gothenburg. We have seafarers onboard 16 vessels flying under Swedish and British flags. Our seafarers are mainly from Sweden, the Philippines and the Baltic states.

AdMare manage it's seafarers from the office in Gothenburg in close cooperation with associates from Manila and Riga.

**For inquiries and/or job applications please contact our Crew Manager:
Julia Brengesjö at: crewing@admare.se**

FOLLOW US ON...



AdMare Ship Management



admashipmanagement

WWW.ADMARE.SE

AdMare in numbers

- 2** - Flags
- 16** - Vessels
- 100** - Baltic seafarers
- 130** - Filipino seafarers
- 120** - Swedish seafarers
- 11** - Office staff