

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 8 DECEMBER 2017 ÄRGÅNG 6

TEMA LEDARSKAP OMBORD

Bra ledarskap värderas högt

INTERVJUN LARS HÖGLUND

Vill vara med och påverka

NYHETER

Åtta fartyg får svensk flagga

FIKABESÖK PÅ HELUAN

JOAKIM MÄKLIN OCH KICKI WETTERBERG STÖTTAR OCH HJÄLPER SJÖMÄN

Behöver vi utbildas i uppförande?

DECEMBER

Senaste månadernas stora snackis är #MeToo som nu har utvecklats till att omfatta samtliga branscher, även sjöfarten. Det borde finnas, åtminstone, två ställen där ingen ska utsättas för trakasserier i någon form, hemmet och arbetet. För sjömän är fartygen både hem och arbetsplats och där, om någonstans, är det extra viktigt att samtliga mår bra och känner



MIKAEL HUSS

trygghet. Alla former av trakasserier måste fram i ljuset och lösas.

De enklare formerna av trakasserier kan vi, alla tillsammans, hjälpas åt med att få bort från fartygen. Det kan vara olika former av mobbing, ibland sker det utan att den som utsätter någon annan för mobbing är riktigt medveten om detta. Offret har helt enkelt inte varit tydlig med att tala om att han/hon inte uppskattar ett visst beteende från den andre. Den som utsätts ska i ett tidigt skede vara tydlig och förklara att ett visst uppträdande, attityd, ordval eller handling upplevs som stötande eller trakasserande. Här borde ett samtal kunna lösa problemet, se gärna artikeln om kommunikation på sidan 24.

När det gäller allvarigare former, utpräglad mobbing mot en eller flera personer, hjälper kanske inte ett samtal eller en tillsägelse från den/de utsatta. Här måste fler personer in och agera, det kan vara en skyddskommitté eller en fartygsnämnd som får ärendet på sitt bord och de kan i sin tur få stöd och hjälp från rederi eller annat håll. Notera att arbetsgivare har en lagstadgad skyldighet att utreda den här typen av missförhållanden så fort de får kännedom om dem.

De värsta fallen är rena handgripligheter, att slå på, ta på eller till och med våldtäkt. I dessa fall ska rederiet genast informeras, det kan även bli tal om polisanmälan. Branschen ska inte acceptera eller försöka tysta ner problem.

Sjöbefälsföreningen har varit delaktig i förebyggande åtgärder, till exempel antog sjöfartens parter (Sjöbefälsföreningen, SEKO Sjöfolk, SARF, SRF/Svensk Sjöfart,

sjöfartshögskolorna, studentkårerna, SUI och Transportstyrelsen) redan i början av 2015 en handlingsplan för likabehandling inom svensk sjöfart, alltså mot diskriminering, trakasserier och kränkande särbehandling. Tyvärr verkar det som många inte följer denna handlingsplan.

I Stiftelsen Sveriges Sjömanshus direktion, där Seko Sjöfolk, föreningen Svensk Sjöfart och Sjöbefälsföreningen är representerade, har vi varit delaktiga i ett enhälligt beslut att finansiera den CBT-utbildning om kränkningar som nu är en del i sjöbefälsutbildningen samt obligatorisk hos många rederier.

Temat i årets sista nummer av tidskriften är Ledarskap. Så gott som samtliga befäl utövar någon form av ledarskap i sitt arbete och utmaningarna är många. Sjöbefälsföreningen var också tidigt ute med ledarskapsutbildningar då de så kallade TAP-avtalen kom till stånd 1997. Vi ordnade seminarier för rederier, sjöfartshögskolorna, samt för några sjömansskolor, med föreläsare från bland annat filippinska bemanningsbolag. Dessa seminarier handlade bland annat om hur det förväntas att befäl ska uppföra sig mot både underställd personal och mot sina befälkollegor, för att undvika konflikter. Detta var både nyttiga och uppskattade föreläsningar, frågan är om vi nu måste ta fram utbildningar i hur vi ska uppföra oss mot varandra mer generellt.

Sjöbefäl är och ska vara ambassadörer för sjöfarten. Vi måste också visa att vi är föredömen och att vi inte accepterar trakasserier av någon form. Sluta omedelbart med ett beteende som kan sära eller skada dina kollegor, du kommer dessutom säkert att må bättre själv.



5



sjöbefälen Nr 7

04 Nyheter

På facklig grundkurs
Nu vänder vi trenden

10 Fackligt

Stig Gustafsson berättar om en ny form av stridsåtgärd
Ordförande har ordet
Fråga ombudsmännen

12 Reportaget: Alltid välkommen ombord

Joakim Mäklin och Kicki Wetterberg på Sjömanskyrkan i Stockholm

16 Intervjun: Lars Höglund

Furetank flaggar hem till Sverige

20 Tema: Ledarskap ombord

Mest nöjda med befälen i maskin
Kommunicera mera
Fikar tillsammans på bryggan
Gruppen viktigast i Sydostasien

30 In English: Good leadership valued

More complex to be a leader on board than ashore



12



20

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 6 Utgivningsdag 19 december 2017

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50 (föräldraledig)

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, plan 4

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2017

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

Framsidesbild Fartygsassistent Joakim Mäklin har fikabröd med sig på fartygsbesöket. Foto: Annika Hjerpe

TS-kontrollerad upplaga 7 900 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

På facklig grundkurs

De 20 deltagarna på årets fackliga grundkurs ska ha förhandlingsspel för att öva på det de under kursen har fått lära sig om MBL, LAS, kollektivavtalade försäkringar, Sjömanslagen och ITP-planen. Spelet går ut på att lösa en klurig situation med en sjukskriven, fiktiv, befälhavare, vars fiktiva arbetsgivare vill bli av med. TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE

STOCKHOLM NOVEMBER 2017

Kursdeltagarna delas upp i fyra grupper, två grupper ska agera arbetsgivare som är medlemmar i Sarf och anslutna till Stor-sjöavtalet och två grupper ska spela arbetsplatsklubbar.

Fredrik Nylund från Finnlines Ship Management, Jyri Lämsä från Birka Cruises Management AB, Henric Karlsson från Färjerederiet Trafikverket, Jacek Mroczek från Finnlines Ship Management och Håkan Nilsson från Eurovik Shipping hamnar i en grupp som ska spela klubb.

Inga fördelar säga upp sig själv

Kursledare Mats Johansson, förbundsjurist och ombudsman på Sjöbefälsföreningen, har gett gruppen information om exempelfallet. I de dokument de fått står det att arbetsgivaren tycker att det bästa för befälhavaren är att han säger upp sig själv.

– Säga upp sig, varför skulle det vara bättre för honom? Det kanske kan bli en omplacering tycker Henric Karlsson.

Jacek Mroczek tycker inte att rederiet kan säga upp någon som är sjuk. Gruppmedlemmarna undrar vad det är för fördelar med att säga upp sig själv och Jyri Lämsä tror att arbetsgivaren kan lura befälhavaren.

– Man ska aldrig säga upp sig själv, om



Håkan Nilsson och Jacek Mroczek.

man inte har ett bättre jobb att gå till, säger Fredrik Nylund.

Gruppen kommer fram till att skriva frågor till arbetsgivaren.

– Anledningen att han är sjuk och inte kan komma tillbaka, det är ju bara spekulationer, säger Håkan Nilsson.

Henric Karlsson skriver ner gruppens frågor: Vad är anledningen till uppsägningen? Vad har han blivit erbjuden? Finns det någon möjlighet till omplacering?

Sedan läser han i de dokument med uppgifter att göra som gruppen fick i början av förhandlingsspelet att de ombuds räkna ut hur stor befälhavarens lön blir om han är sjuk ett år.

– De första fem månaderna får han full lön, konstaterar Henric Karlsson.

– Om du är sjuk och har den här lönen så slår du i taket, 28 000 är maxtaket, säger Jyri Lämsä.

– 28 500, tror jag, flikar Jacek Mroczek in.

Svåra räkneuppgifter

Gruppen diskuterar hur ersättningen för befälhavarens första sjukår blir. Jyri Lämsä påpekar att man går över till Försäkringskassan efter 5 månader. Håkan Nilsson tittar i PTK:s "Handbok om försäkringar 2017" och läser att han får 77,6 procent från Försäkringskassan.

Diskussionen om hur stor ersättningen blir visar att det inte är helt enkelt, ingen vet exakt och Håkan Nilsson bläddrar i PTK:s handbok där han hittar ett sätt att räkna.

Jacek Mroczek tror att det ligger någonting annat än själva sjukskrivningen bakom arbetsgivarens förslag att befälhavaren ska säga upp sig själv. Henric Karlsson gissar att det finns en massa gamla saker i bagaget.

– I min värld är det solklart, det finns bara inte. Jag är så övertygad om att de har så dålig anledning att göra sig av



Jyri Lämsä och Fredrik Nylund.

med honom att vi inte ens behöver räkna på det, säger han.

Arbetsgivarens kostnad lägre

De räknar ändå och får det till att första året befälhavaren är sjuk får han full lön de första fem sjukmånaderna. Slutresultatet blir att första sjukåret får han 665 046 kronor i ersättning.

– I bruttolön, tillägger Håkan Nilsson.

Nästa uppgift blir att räkna ut arbetsgivarens kostnad under det första sjukåret.

Håkan Nilsson undrar om någon i gruppen vet om det tillkommer några pensionsavgifter för arbetsgivaren under sjukskrivningen.

– Det bekostar Alecta, väl?

Mats svarar att det stämmer.

Håkan Nilsson räknar ut att arbetsgivarens kostnad för det första sjukåret blir 282 052 kronor. Efter det bestämmer sig gruppen för att leta upp den grupp som spelar arbetsgivaren de ska förhandla med i morgon och ställa de frågor de har skrivit ned. **A H**



Henric Karlsson.

Nu vänder vi trenden



Älvtanks vd Christian Nilsson, Erik Thuns vd Anders Källson och Furetanks vd Lars Höglund fick ta emot en svensk flagga av infrastrukturminister Tomas Eneroth under inflaggningsceremonin på Donsö.

Den fjärde december markerar starten för en ny utveckling för svensk sjöfart. Då aviserade Furetank, Älvtank och Erik Thun AB, samt parterna i Blå Tillväxt, att flera fartyg ska flaggas in till Sverige. Det gjordes under en inflaggningsceremoni på Donsö där infrastrukturminister Tomas Eneroth deltog. TEXT ANNIKA HJERPE

DONSÖ DECEMBER 2017

Inflaggningen är en konsekvens av att förutsättningarna för den svenska sjöfarten har förbättrats genom en rad åtgärder genomförda av regeringen, de fackliga parterna och den svenska rederinäringen.

– Det vi sysslar med nu är en inflaggningsceremoni, det är stort och jag tycker det är viktigt att vi tar in detta, det är stort i sak, sade Tomas Eneroth under sitt anförande. Och fortsatte:

– Detta innebär svenska jobb, det är praktikplatser, det är tillväxt, det är framtidstro, det är en ökad konkurrenskraft för svensk näring. Det är inte minst också en ökad grund för det som är vår egen innovation, forskning, utveckling av den svenska fartygsflottan och handelsflottan, det här är otroligt viktigt i sak.

Sjöfarten viktig näring

Tomas Eneroth sade att han anser att inflaggningen har betydelse för väldigt många människor och att det är betydelsefullt att fler kan jobba inom sjöfarten, som han menar är en viktig näring i

Sverige. Han sade också att inflaggningen är en viktig symbolhandling och signal som visar att vi nu, efter årtal av utflaggningar och tappad framtidstro, ser att det vänder och att det nu finns framtidshopp.

Beredd att lyssna

Infrastrukturministern är medveten om att tonnageskatten är viktig, och han påtalade att den är helt avgörande och resultatet av en lång och fruktbar politisk dialog. Sjöbefälsföreningen, Seko Sjöfolk och Svensk Sjöfart, det vill säga parterna i Blå Tillväxt, tycker att tonnageskatten kan bli bättre och har påtalat för infrastrukturministern att smärre justeringar behövs för att fler ska kunna nyttja systemet.

– Det är självklart så att allt inte är perfekt från början. Här finns det utrymme för dialog och jag är naturligtvis beredd att lyssna och fortsatt föra en bra dialog med näringen och med Blå Tillväxt, för jag tycker att den konstruktivitet jag har sett och som jag har märkt under denna tid som Infrastrukturminister, den imponerar på mig och det visar också att man är beredd att både ge och ta för att hitta

framtidstro och optimism inom näringen, sade Tomas Eneroth.

Åtta fartyg får svensk flagg

Den svenska handelsflottan har under 2001–2017 minskat från 254 fartyg till 89. Nu vänder den nedåtgående trenden genom att Furetank ger fem fartyg svensk flagg, varav tre är nybyggda och kommer att drivas med flytande naturgas. Därutöver ska Älvtank svenskflagga två nybyggda fartyg och Erik Thun AB ett, även de avsedda för LNG-drift. Sammanlagt blir det hela åtta fartyg med svensk flagg.

– Om vi ska vara ett litet exportberoende starkt tillväxtland då måste vi ha goda möjligheter att kunna exportera gods på det som är det bäst hållbara sättet och då är sjöfarten underutnyttjad, det är ingen tvekan om det. Vi måste se till att sjöfarten växer i Sverige, sade Tomas Eneroth.

– Nu vänder vi utvecklingen, eller vi vänder på skutan skulle man kunna säga. Det här är faktiskt ett läge då vi tydligt kan säga att nu byter vi riktning.

Tomas Eneroth sade också att det nu är upp till alla, regeringen, kommunen, regionerna, näringen, myndighetsföreträdare, ägare och fackföreningsrörelsen att ta möjligheten som nu finns och se till att det här blir en dag att minnas som starten på en ny utveckling för svensk sjöfart.

– Jag lovar att göra vad jag kan, och då får ni lova att göra vad ni kan, avslutade han. **A H**

Utfällbar brygga i Nynäshamn

Sedan 2016 har Stockholms hamnar en ny kajlösning för kryssningsfartyg i Nynäshamns hamn: Seawalk, en rörlig gångbrygga som kan fällas ut. TEXT ANNIKA HJERPE

När det inte ligger något kryssningsfartyg inne är Seawalken infälld och när ett fartyg närmar sig vecklas gångbryggan ut mot fartyget så att det kan lägga till. Det tar tio minuter att veckla ut bryggan som på en halvtimme kan få iland 3 000 personer. Den är 260 meter lång och består av tio pontoner med tio meter i diameter.

Under bryggans gångväg finns rördragningar för färsk- och avloppsvatten. Längst ut på bryggan, som väger cirka 450 ton, sitter en motor som driver den. Det går också att köra med mindre fordon på bryggan.

– Den största fördelen är att Seawalken kan ta upp till cirka 6 000 passagerare i timmen som kan gå av fartyget direkt upp till bussar, taxi, pendeltåg och in till Nynäshamn. Tidigare låg fartygen på redden till ankars och passagerarna fick åka små tenderbåtar iland, denna procedur tog flera timmar och det är betydligt bökgigare för äldre och handikappade, säger Roger Backlund, operativt ansvarig för kryssning i Stockholm och Nynäshamn.

Han förklarar att Seawalken också används som alternativ lösning om fartygen inte kan gå in till Stockholm på

grund av väderrestriktioner, exempelvis om det blåser för mycket eller om dimman är för tjock. Det har dock visat sig att en del nautiker tycker att bojen som kryssningsfartygen ska förtöja vid är i vägen i farleden.

– Det är den boj som ligger närmast land som skepparna klagar på. Bojen tas bort i oktober och läggs tillbaka i april så nu under vinterhalvåret ligger den inte i vägen. Vi tittar på en permanent lösning men kan inte lova något, säger Roger Backlund.

Bojen är i vägen framförallt för fartyg som ska in till läge två och tre, och när de kör ut från läge tre riskerar de att hamna väldigt nära bojen. Strax söder om bojen finns dessutom ett grund som också gör det svårnavigerat. **AH**



Seawalk utfälld. Foto Stockholms hamnar.



Seawalk ihopfälld. Foto Stockholms hamnar.



Jagaren Södermanlands sista strid

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

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

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



APROPÅ INFLAGGNING:



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Nu söker vi medarbetare inför sommaren 2018 till följande befattningar och distrikt:

**Befälhavare frigående färja
Befälhavare lindragen färja
Överstyrman, Motorman/Matros**

Till distrikt:

Södra och Norra Roslagen
Mellansverige
Stockholm
Norra Bohuslän
Mälaren
Norra Östersjön
Vättern
Uppland

Läs mer om våra lediga sommartjänster på www.trafikverket.se/jobb

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

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



Svart ryggsäck

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



Svart mössa

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

Svart Keps

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

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

Många får inte tillräcklig it-säkerhetsutbildning

Enligt statistik från NSSLGlobal uppger 84 procent 571 tillfrågade besättningsmän att de inte har fått någon utbildning i it-säkerhet av sina arbetsgivare. Enligt NSSLGlobal uppgav en tredjedel av de tillfrågade sjömännen att de tog ansvar för säkerheten för it-systemen ombord på deras fartyg, men att inte tillräckligt gjordes för att hjälpa dem att förstå de risker systemen kan utsättas för eller hur de kan undvika dem. (TELEGRAPH)

Färre fall av sjöröveri

Ny statistik från International Maritime Bureau, IMB, visar att antalet piratattacker och väpnade rån mot handelsfartyg har minskat under året. Trots det har, under årets första nio månader, 80 sjömän tagits som gisslan, 49 kidnappats, 3 misshandlats och 2 har dödats när deras fartyg har attackerats. Under de första nio månaderna 2017 bordades totalt 92 fartyg, skott avlossades mot 13 fartyg, 11 fartyg utsattes för försök till attacker och 5 fartyg kapades. Det blir sammanlagt 121 incidenter, jämfört med 141 incidenter under motsvarande period 2016 och 190 motsvarande period 2015.

Även om piratattacker totalt sett har minskat, uttrycker IMB oro över antalet attacker i Nigerianska farvatten, i Guinea-bukten och Sydostasien samt påpekar att ett stigande antal attacker utanför Venezuelas kust, liksom andra typer av säkerhetsincidenter mot fartyg utanför Libyen, visar på att det är viktigt att vara vaksam även i dessa områden. (TELEGRAPH)

Många rederier inte redo för hårdare svavelregler

En ny studie från ExxonMobile visar att sjöfartsbranschen riskerar att missa deadline 2020 när IMO:s 0,5 procentiga svaveltak ska börja gälla. Enligt studien tror 70 procent av de tillfrågade rederierna att branschen inte är redo för de nya bränslereglerna. Nästan en tredjedel av de företag som deltog i studien tror att de nya reglerna kommer att leda till en ökning av LNG som marint bränsle och 53 procent av företagen räknar med ökade bränslekostnader. En tredjedel av de deltagande företagen antar att tjockolja, dieselolja och olika bränsleblandningar fortsättningsvis kommer att användas efter det att svaveltaket börjar gälla.

Trots att studien visar att 43 procent av företagen förutser en ökad användning av scrubbers, sade sig bara 11 procent vara villiga att överväga installation innan 2020. De flesta skyllde sin ovilja att installera på att det saknas tydlighet i ekonomin i en sådan investering. En undersökning gjord av det holländska bolaget CE Delft, understryker det ExxonMobiles studie visar gällande scrubbers. CE Delfts undersökning visar att färre än 500 fartyg har installerat, eller beställt, scrubbers. Siffran är mycket lägre än de 3 800 fartyg som, enligt IMO:s beräkning, ska använda scrubbers till 2020. (TELEGRAPH)



Sjömanskyrkan Stockholm

Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

- Fartygsbesök i Stockholm, Södertälje och Nynäshamn.
- Läsrumsverksamhet
- Gudstjänstliv
- Diakoni
- Pensionärs och föreningsverksamhet



Besöksadress: Södra Hamnvägen 15
Telefon: 08-556 943 30
Mobil: 070-461 94 80
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



Blidösundsbolaget

Befälhavare till skärgårds- och sightseeingtrafik

Blidösundsbolaget trafikerar Stockholms skärgård med tyngdpunkt i Stockholm, Vaxholm och Roslagen. Flera fartyg går i linjetrafik för Waxholmsbolaget och andra i charter- och nöjesträff i egen regi. Vi har även ett stort bemanningsuppdrag åt Skärgårdsrederiet som är ett snabbt växande sightseeingrederi i Stockholm. På de fartyg som har café eller restaurang ombord driver vi dem i egen regi. Vi äger tio passagerarfartyg och är delägare i fem sightseeingbåtar och har driftansvar för ett av Waxholmsbolagets fartyg. Våren och sommaren är vår högsäsong men vi har även flera fartyg i trafik året runt.

Beskrivning: Vi söker för kommande vår och sommar befälhavare för till våra skärgårdsfartyg och sightseeingbåtar.

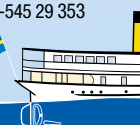
Arbetsuppgifter: Som befälhavare på våra fartyg i både linje-, charter- och nöjesträff ska du förutom att framföra fartyget och manövrera det säkert även vara arbetsledare ombord för besättningen. Du kommer få en god insyn i fartygsdriften och förväntas vara delaktig i både säkerhetsarbetet, teknik och underhåll.

Kvalifikationer: Minst klass VII, CCM, radiobehörighet, HLR samt frisk-intyg. Tidigare erfarenheter av passagerartrafik i skärgården är ett krav. Erfarenheter av tidtabellsbunden skärgårdstrafik är meriterande.

Villkor: Vi har kollektivavtal (Almega – SBF)

Tillträde: April/maj 2017

Vi hanterar ansökningarna när de kommer in och tillsätter dem så snart som möjligt. Ansökan skickas in via <http://www.blidosundsbolaget.se/om-oss/lediga-jobb/>
Kontaktpersoner: Josefin Släryd (personalkoordinator) och telefon 08-545 29 353 eller Niklas Oscarsson (operativ chef) telefon 08-545 29 356



Flashmob som stridsåtgärd

Riksdagen om stridsåtgärder och ett tyskt drama. Juristen Stig Gustafsson berättar om en ny form av stridsåtgärd på den tyska arbetsmarknaden.

Vid årets riksdag har ett flertal motioner om begränsningar av fackets möjligheter att vidta stridsåtgärder behandlats. Det är inte bara arbetsgivare som kräver åtstramningar av konflikträtten – jag tänker här bland annat på förslaget från Svensk Handel i årets avtalsförhandlingar om att förbjuda sympatiåtgärder.

I riksdagen har – förutom inskränkningar i rätten att vidta sympatiåtgärder – även förbud mot blockader i vissa fall, samt frågan om proportionalitet i sympatiåtgärder, tagits upp i motioner. Riksdagen har dock avslagit alla motioner om inskränkningar i stridsrätten.

Kundvagn som redskap i facklig aktion?
Foto Svensk Handel/Flickr CC BY-NC-ND



Tysk debatt om stridsmetod

Det är inte bara i Sverige som strejkrätten diskuteras. I Tyskland har också en debatt om vissa stridsmetoder på arbetsmarknaden nyligen blossat upp.

Det började med en blixaktion i en snabbköpsbutik i Berlin tillhörig en av Tysklands större butikskedjor där facket hade svårt att få ett avtal till stånd. Först kom tre personer med flygblad in i butiken och satte upp ett par på kylskåpet och deponerade de resterande i kassorna. Därefter kom 40–50 personer som plockade ner den ena varan efter den andra i sina kundvagnar tills de var överfulla.

Den första kunden, en kvinna, lät kassörskan scanna in vad hon hade i vagnen, summan blev 371 Euro. Då säger kunden att hon glömt ta pengar med sig, låter vagnen stå och går sin väg. Dånande bifall från hennes kamrater som sedan kommer med sina överfulla kundvagnar och förfar på samma sätt.

På en knapp timme är spektaklet över och diskussionen kommer igång: får man bete sig på detta sätt? Ja, har Tysklands Högsta arbetsdomstol nyligen slagit fast i sin första dom beträffande denna nya stridsåtgärd. Liknande "flashmobs", som det kallas, har funnits några år men då främst som politiska demonstrationer. Men nu har fackföreningar upptäckt denna protestform.

Kan inte ersätta strejk

Det tyska fackförbundet Verdi som organiserar anställda i tjänstesektorn, var part i det första "flashmobs-målet" i arbetsdomstolen. Arbetsgivarna blev rasande och ordföranden i den tyska arbetsgivareföreningen har kritiserat domen i skarpa ordalag. Han ansåg att domarna i arbetsdomstolen skulle prova på att arbeta en vecka i ett snabbköp innan de dömer i ett likande mål!

På fackligt håll är man naturligtvis mycket nöjd med domen. Fackets jurist anser att kritiken mot domen skjuter över målet. Den ekonomiska skadan för arbetsgivaren är mycket begränsad i jämförelse

med vanliga arbetskonflikter. I det konkreta fallet handlar det kanske om någon timmes uppstädning. Den praktiska nyttan av liknande blixaktioner håller sig också inom vissa gränser. "Flashmobs" kan ju inte ersätta strejken utan bara understödja en strejk och då särskilt på områden där facken inte är så starka. Den publicitet som följer av en sådan aktion är kanske den största vinsten.

Arbetsgivarna ilska

Arbetsgivarna å sin sida framhöll att de inte kan vidta några motåtgärder mot detta slags stridsmetoder. Man kan inte gärna lockouta de anställda som motåtgärd. Arbetsgivarna är särskilt ilska över påpekandet från domstolens sida att de som motåtgärd kan stänga butiken några timmar. Dessutom har den tyska arbetsdomstolen på senare tid utvidgat området för fackets strejkrätt genom att tillåta sympatiåtgärder – något som hittills varit förbjudet i Tyskland. Det finns inte längre någon jämvikt mellan arbetsgivare och facket när det gäller möjligheten att vidta stridsåtgärder, hävdar arbetsgivarna. (Ett argument som vi känner till även från svenska arbetsgivare).

De tyska fackföreningarna hävdar däremot att det är att vända upp och ner på verkligheten. I själva verket har det under de senaste åren skett en klar förändring till fackets nackdel. För det första har globaliseringen medfört att arbetsgivarna kan lägga ner arbetsplatser och flytta produktionen till låglöneländer. För det andra har det minskade antalet fackföreningsanslutna och ökade antalet inhyrda arbetstagare inte minst från låglöneländer inneburit att facket försvagats.

Därför måste facket se sig om efter andra former för protester och landar då bland annat i udda metoder som den omstridda blixaktionen. Ett av Verdis viktigare argument inför arbetsdomstolen var också att man tillgrip denna form för protest för att en tidigare strejk inte hade visat sig leda till något resultat.

I Sverige har vi ännu inte upplevt några likande udda protestformer på arbetsmarknaden och man kan fråga sig hur vår arbetsdomstol skulle se på en blixaktion av det tyska slaget i ett svenskt snabbköp – särskilt nu i julhandeln. **SG**

Vice ordförande har ordet

I år är det första vintern på tre år som jag jobbar ombord. Jag har de senaste två vintrarna tagit ledigt för att läsa vidare inom sjöfartsvetenskapen. Det har varit nyttigt att uppdatera sig och jag är glad att jag tagit mig möjligheten att läsa vidare.

Två av de kurser jag läste var Joakim Heimdahls kurser på Linnéuniversitet, Sjöfartshögskolan: Skeppsteknik med inriktning tillsyn. Den första av dessa kurser rekommenderar jag alla seniorbefäl att läsa, oavsett skrå. Jag önskar att alla redare skulle göra det möjligt för sina seniorbefäl att ta denna kurs. Dock tycker jag inte att dessa kurser passar i grundutbildningarna. Det behövs lite mer omborderfarenhet för att ta till sig dem.

Jag tycker att det är mycket tråkigt att vidareutbildningsmöjligheterna är så små för aktiva sjöbefäl. Jag önskar att det fanns ett större utbud av både enstaka kurser och av utbildningar inom sjöfartsvetenskapen, både på grundnivå och på avancerad nivå, och att merparten av sådana utbildningar skulle vara möjliga att kombinera med att samtidigt jobba till sjöss. Jag fick ta ledigt för att kunna studera vidare. Det är många som inte har den möjligheten.

Det borde finnas upplägg som gör det möjligt att studera på "ren" distans, som inte kräver att man skall vara inne i några "specialdataprogram" från skolor, eller att man skall närvara på ett visst antal föreläsningar eller tentamenstillfällen. Skolorna borde anpassa sig efter de sjöbefäl som läser vidare och ej som i dag, när sjöbefälen måste anpassa sig efter skolorna med att, till exempel, offra sin semester för att kunna gå kurser eller närvara på tentamen. Det vore ju även lämpligt om fler kurser var på halv- eller kvartsfart. Det känns som dagens utbildningar, det lilla jag har kommit i kontakt med dessa, ej är till för aktiva sjöbefäl.

Jag fick en fråga för ett litet tag sedan: Vet du om Telegrafistutbildningen är på väg tillbaka? Jag svarade att det har jag inte hört något om. Diskussionen fortsatte och bakgrunden till frågan blev mer klar. Självt har jag inte tänkt i de banorna, med tanke på teknikens framfart inom radio och kommunikationsområdet, att det skulle vara av något intresse att återuppliva telegrafistyrket. Men när frågans egentliga bakgrund handlade om ökningen av ombordadministrationen så blev frågan mycket tydlig och självklar. Det kan vara dags att börja fundera i dessa banor igen, och damma av ett gammalt yrke och modernisera det lite. Det är många fartyg som behöver en administratör/kommunikatör då den administrativa bördan ökar för dagens befäl.

I skrivande stund julstädar jag även skrivbordet och tar tag i sådant som blivit liggande ett tag, några "det gör jag sedan"... En av de saker som jag nu gjort som är en "det gör jag sedan", det är att spärra min adress för obehörig adressändring hos Skatteverket. Något som tog tre minuter och som jag skjutit på i mer än tre månader. En annan sak som jag kan rekommendera är NIX-adresserat.

Med dessa tips som avslutning önskar jag er alla en lugn och fröjdefull jul.

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

En #metoo-kampanj för sjöfarten har startats, vad gör Sjöbefälsföreningen när någon har utsatts för trakasserier?

Som fackförening har Sjöbefälsföreningen enligt lag en absolut skyldighet att bistå en medlem i denna form av ärende. Det är också viktigt att veta att arbetsgivare har en lagstadgad skyldighet att utreda när de får kännedom om något missförhållande av denna typ. AFS 2015:4 säger att: "Ett undermåligt utredningsförfarande när det gäller kränkande särbehandling kan vara skadligt både ur arbetsmiljö- och hälsosynpunkt. Den som genomför en utredning bör därför ha tillräcklig kompetens, möjlighet att agera opartiskt och ha de berördas förtroende".

Inom Blå Tillväxt, som är ett samarbete mellan Sjöbefälsföreningen, Seko Sjöfolk och Svensk Sjöfart, har vi dessutom gått ut och offentligt uttalat vårt stöd för sjöfartens #metoo, kallad #lättaankar. Uttalandet lyder:

"Blå Tillväxt stödjer initiativet #lättaankar fullt ut och vi kommer alltid att stå upp för nolltolerans mot sexuella trakasserier och andra typer av trakasserier. Trakasserier är ett stort samhällsproblem och alltid oacceptabla. Parterna i Blå Tillväxt och en rad andra aktörer utvecklade 2015 en datorstödd utbildning, på svenska och engelska, som handlar om likabehandling och trakasserier. 2017 var utbildningen klar och hittills har 2 300 personer tagit del av kursen. En sådan utbildning löser inte problemet, men är ett steg på vägen. Vi har nu kallat till ett toppmöte med anledning av #lättaankar för att fortsätta och intensifiera arbetet med dessa frågor. Representanterna för Blå Tillväxt menar att vi kontinuerligt måste arbeta mot trakasserier, på alla nivåer, med det självklara målet att alla ska vara trygga på sin arbetsplats och att trakasserier överhuvudtaget inte ska äga rum."

Sjöbefälsföreningen har även varit delaktig i förebyggande åtgärder, exempelvis en handlingsplan för likabehandling och den datorstödda utbildning som nämns i Blå Tillväxts uttalande. Förutom att vi i egenskap av fackförening företräder medlemmar som utsatts för trakasserier kommer vi att, tillsammans med Blå Tillväxt, intensifiera vårt arbete med dessa frågor.



ALLTID VÄLKOMMEN OMBORD

I början av november 2017 fyllde Sjömanskyrkan i Stockholm år. Hundra år. Så länge har verksamheten fungerat som samlingspunkt och stöd för sjömän. I början handlade det mest om nödhjälpsarbete, i dag handlar det mycket om uppsökande verksamhet. TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE

STOCKHOLM NOVEMBER 2017

Joakim Mäklin har jobbat som fartygsassistent på Sjömanskyrkan i snart två år och containerfartyget han ska besöka den här morgonen har han besökt ända sedan han jobbade på Sjömanskyrkan i Norrköping. Där jobbade han både på Sjömanskyrkan och på Sjöfartsverket, som i Norrköping huserar under samma tak.

På containerfartyget *Heluan* får Joakim kaffe men de filippinska sjömännen behöver ganska snart gå och jobba. Ett par köper surf, simkortet får de. Sjömanskyrkan tillhandahåller även Ivitta, som är speciellt för sjömän, med det kan de ringa överallt i världen.

– Men nu vill de för det mesta ha data för videosamtal med familjen, säger Joakim.

Har jobbat på sjön

På sommaren kommer även kryssningsfartyg till Frihamnen, vissa har sin hemmahamn här och byter både besättning och passagerare.

På *Heluan* finns två matsalar, i dag hamnade Joakim i manskapets matsal för de satt där och pratade efter sin fikarast när vi kom. Befälens matsal är tom. Annars brukar också befälen vilja köpa data när Joakim kommer på besök.

Även Joakim har jobbat på sjön en kortare tid.

– Totalt ett år, inte så jättemycket, då jobbade jag på däck och ett par somrar var jag anställd som extramålare.

Han har också läst tre år till däck- och maskinoperatör och även gått ett år på sjökaptenslinjen på Högskolan på Åland.

– Men det blev lite ändringar i planeringen och 2012 lämnade jag Åland för att studera speldesign och grafik på Gotland en vända.

Måste inte vara präst

Efter utbildningen och under somrarna jobbade Joakim extra på Sjömanskyrkan i Norrköping och när han slutade sin utbildning på Gotland jobbade han kvar på Sjömanskyrkan i ett år. Det var då han fick höra att de behövde en fartygsassistent på Sjömanskyrkan i Stockholm, där Kicki Wetterberg har jobbat sedan 2002. Hon började som husmor och är nu föreståndare.

Sjömanskyrkan i Stockholm har tre fast anställda och mellan två och tre timanställda som jobbar helger, samt två deltidanställda, ombordseglande, sjömanspräster på färjorna *Silja* och *Birka*.

– De jobbar bara på de svensklagade färjorna och gör upp med rederiet hur de

seglar. De är pensionerade och jobbar kanske fyra turer per månad, säger Kicki.

De som jobbar i Sjömanskyrkan i Stockholm är inte prästutbildade.

– Nej, vi har inga kragar och det är inget krav på dem som jobbar här, men vi samarbetar med Oscars församling och har tre präster i styrelsen så behöver någon på båtarna en präst kan vi ordna det, säger Kicki.

Världens bästa jobb

Joakim tycker att det bästa med att jobba på Sjömanskyrkan är variationen på arbetet och Kicki håller med, hon tycker att det bästa med jobbet är: allt.

– Jag brukar säga att jag har världens bästa jobb, annars brukar jag stanna två år på ett ställe, nu har jag varit här sen 2002 och jag kommer inte härifrån. Det som är bra är att det är så extremt varierande. Varje dag du vaknar vet du inte hur det blir, alla människor man möter, fartygsbesök och att kunna hjälpa dem ombord. Det kan vara ambassadhjälp, hjälp med sjukhus- eller tandläkarbesök eller att köpa nya skor. Det finns ingenting vi inte kan göra för dem, allt funkar och det är det som gör att det är variation på jobbet. Vill de bara snacka eller ha ett samtal, hjälper vi dem med det, the sky is the limit, säger hon.



Michael Olila har vakten och släpper ombord oss när vi kommer till Heluan, vars besättning kommer från Filippinerna, Ryssland och Ukraina.



Nej, du måste sitta i mitten, säger sjömännen på Heluan när vi ska ta bild, och Joakim Mäklin gör som de säger. Från vänster till höger: Kocken Christopher John Palcutan, Andre fartygsingenjören Solas Anold A, reparatören Ernesto Amar M, motormannen Ballera Ariel S, Joakim Mäklin, motormannen Loreto Osiel och intendenten Ronald Jalon.



Joakim Mäklin visar Sjömanskyrkans anslag i Heluans manskapsmatsal. På bilden till höger köper Heluans andre fartygsingenjör Solas Anold A och motormannen Loreto Osiel data.



Varierad arbetstid

Joakim jobbar på vardagar under Sjömanskyrkans öppettider och Kicki jobbar lite mer varierade tider.

– På morgonen besöker jag oftast fartyg om det är något fartyg inne och på dagarna är jag oftast här. På tisdagar är det "P-juntan", pensionärer som är här, de fikar och snackar. De vill ha kaffe och nåt ätbart, mackor eller bulle, det fixar vi. De kommer vid ett-tiden och går vid tre eller fyra, säger Joakim.

"P-juntan" heter egentligen Sjömanskyrkans vänner och vem som helst får vara med.

– Sen har vi färjepersonalen som kommer hit också. En båt kommer bara på tisdagar, det kan vara allt från 20 till 50 personer som kommer, men många har flyttat över till Värtan och det är en bit att gå, det gör väldig skillnad, men det finns såna som är stadiga och kommer oavsett, säger Kicki.

Samarbetar med andra

Inom Seafarer service samarbetar Sjömanskyrkan i Stockholm med Katarina sjöfartsklubb och Sjöfartsverket.

– Mest samarbete är det under sommaren. På Sjöfartsverkets anläggning Kaknäs finns gym och sånt, de ordnar fotbolls- och basketmatcher. De står för den sportsliga delen och vi för den andliga. Katarina sjöfartsklubb är egentligen som vi, de servar kryssningsbåtarna på stadsgårdssidan. Seafarer service är under kryssningssåsongen på sommaren, från maj till oktober, och ger service till kryssningsfartyg.

Det kan vara att vi kör dem till fotboll på Kaknäs där de ordnar matcher, de spelar kryssningsbåt mot kryssningsbåt. De som vill ha data kommer hit, säger Kicki.

De som vill komma till Sjömanskyrkan kan bli hämtade med bil. De flesta som kommer är inte från Sverige.

– Här finns vi dels för pensionärer och dels för dem som är på färjorna, men huvuddelen är fartygen och de kan ofta inte komma hit på grund av att de behöver arbeta och båtarna stannar kortare tid. Det är ju därför vi gör fartygsbesök, förklarar Kicki.

Hundraårig stiftelse

Sjömanskyrkan i Stockholm ingår inte i Svenska kyrkan, den räknas inte heller som frikyrka utan är en självgående stiftelse.

– I och med att vi är en stiftelse så är det en helt annan sak, vi går efter svenska kyrkans agenda, vi har ett kapell som folk gärna besöker. I och med att vi har ett samarbete med Oscars församling så är det gudstjänster där, i Djurgårdskyrkan, men vi är en sjömanskyrka och en stiftelse, ingen frikyrka. Det är lite fascinerande, vi har funnits i över hundra år, ändå är det många som inte vet någonting om oss, säger Kicki.

I början av november 2017 fyllde Sjömanskyrkan i Stockholm hundra år. Kicki berättar att det finns sju sjömanskyrkor i Sverige och att var och en är sin egen, men att de samarbetar. Som stiftelse har Sjömanskyrkan i Stockholm eget kapital som verksamheten drivs med.

När Sjömanskyrkan i Stockholm startade

var situationen en annan än nu. Förr i tiden var Sjömanskyrkan den fasta punkten för många, de hade sin post där, det var deras adress när de inte var till sjöss och de kunde tvätta, basta, äta och sova där.

– Sjömanskyrkan var jätteväiktig, och är det fortfarande, men på ett annat sätt. Då var det mest svenska sjömän, nu är det tvärtom. Vi hade länge ett gäng ryskor som alltid brukade komma hit, de kunde ingen engelska men var jättegglada, tog kaffe, gick ut och hade lite byteshandel sinsemellan, för de jobbade på olika avdelningar på båten, sen gick de på Ica och handlade och sen på Myrorna. Det var deras dag, de var helt underbara men båten bytte flagg i våras och de är inte kvar ombord, säger Kicki.

Gör spel och målar digitalt

Eftersom det är så många utländska sjömän som besöker Sjömanskyrkan i Stockholm, och som får besök av Sjömanskyrkan på fartygen, är det viktigt att de som jobbar här kan engelska.

– På en dag snackar jag 80 procent engelska och 20 procent svenska, har jag tur får jag tala lite tyska också, säger Kicki.

– Det är ungefär samma för mig, ibland talar jag engelska när jag kommer hem också, säger Joakim, som på fritiden gärna sitter med några kompisar och gör dataspel.

Han berättar att det de håller på med nu är ett så kallat plattformsspel där man hoppar på olika plattformar, i stil med Super Mario.

– Det finns inte många spel där man är



– Jag har aldrig blivit illa bemött på en båt eller nekad att gå ombord, säger Kicki Wetterberg, som älskar sitt jobb.



Joakim Mäklin lagar en av de fotoväggar med sjömän som pryder väggarna i Sjömanskyrkan.



En av Joakim Mäklins digitala målningar, en öde hamnmiljö.

ute på sjön så jag har funderat på att göra ett sånt spel. Sen målar jag digitalt. Jag säljer bland annat det jag målar, oftast får jag in beställningar från någon som skriver en bok eller liknande, bokomslag och såna grejer. Jag målar i Photoshop. Jag sysslar också med 3D-modeller.

Blir kvar i Frihamnen

Om några år kommer många av de fartyg som Joakim och Kicki besöker åka till Nynäshamn i stället för till Frihamnen. Norvik i Nynäshamn blir snart en helt ny djuphamn för stora container- och ro-ro-fartyg och lasttrafiken ska flytta dit.

– Mot sommaren 2020 beräknas första fartyget komma till Norvik. Jag åker varje dag till Nynäshamn redan nu, hur vi ska

göra är under diskussion men det är inget konkret ännu, men tanken har slagit oss att vi kanske ska ha en filial där nere. Vi kommer att vara kvar i Stockholm och i sådana fall ha en filial i Nynäs, säger Kicki.

– Det som försvinner härifrån är ju containerterminalen, Loudden är oljehamn, den är kvar, Fortum är kvar, de har hamn här nere i Värtan, Cementa ska flytta dit, fick jag höra i dag, och sen har vi färjorna i Värtan och kryssningsbåtarna på sommarens, så det kommer ändå vara full rulle här, fortsätter hon.

Kicki berättar att Cementa har båtar som går mellan Stockholm och Slite.

– De är svenskflaggade men har filippinare ombord, och även svenskar kan vilja ha hjälp ibland, förklarar hon.

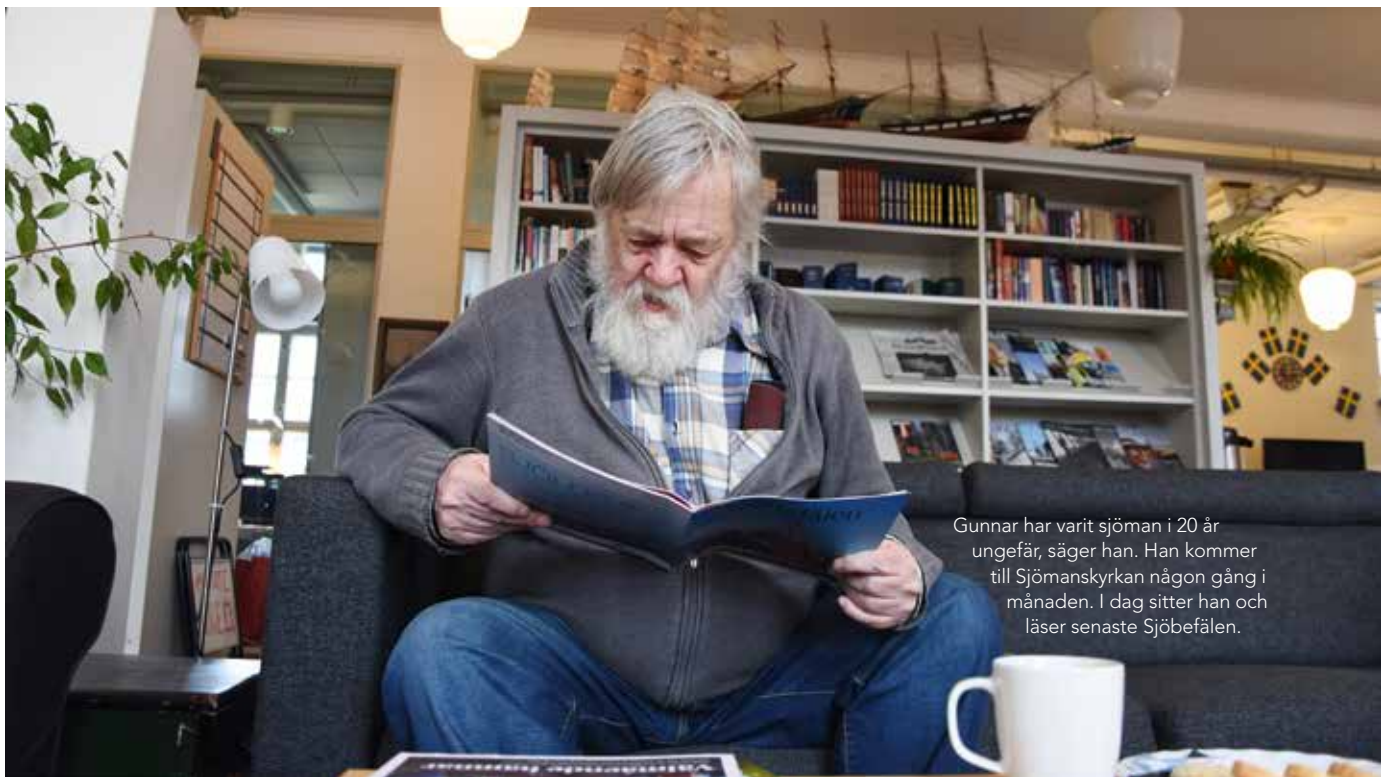
Julkappar till alla

Snart är det jul och Sjömanskyrkan i Stockholm har öppet hela julhelgen mellan 11 och 15 och alla som kommer hit på julafton får en julkapp, ibland också på juldagen. De som kommer får julmust, skinkmacka, glögg och julgodis.

– Vi har minijulfirande här. Det är mysigt, jag jobbar gärna då, säger Kicki.

Även alla fartyg som besöker Stockholm, Nynäs, Södertälje, och närområden får julkappar av Sjömanskyrkan i Stockholm.

– Självklart, absolut. Varje båt får julkappar till besättningen, och alla får pepparkakor, julgodis och frukt. Vad de får i julkapp kan vi inte avslöja, då står det ju i tidningen, men det är nyttoprylar, olika varje år, säger Kicki. **A H**



Gunnar har varit sjöman i 20 år ungefär, säger han. Han kommer till Sjömanskyrkan någon gång i månaden. I dag sitter han och läser senaste Sjöbefälen.

Han
flaggar
hem



Lars Höglund är vd för Furetank Rederi AB som har sitt säte på Donsö i Göteborgs södra skärgård, där sjöfart länge varit den dominerande näringen. Furetank har en stark miljöprofil och tre av rederiets nybyggen är LNG-fartyg. Nyligen aviserade rederiet att man flaggar hem två fartyg samt ger svensk flagg till sina tre nybyggen.

TEXT ANNIKA HJERPE FOTO DICK GILLBERG

KALMAR OKTOBER 2017

Hur kommer det sig att ni flaggar hem?

– För att många av de saker som vi pekade på när vi flaggade ut 2009 har ändrats, eller är på gång att ändras, och vi tror att vi kan vara med och påverka. Och så tror vi att det har ett bra signalvärde att vi visar att vi ser att det händer något, vi kan inte vänta tills allt är på plats utan vi vill vara med och påverka.

Varför väljer ni svensk flagg på era nybyggda fartyg?

– Har man sagt att här kan vi inte vara, och så blir det bättre, då är det viktigt att visa att vi menar det vi säger. De nybyggda fartygen är jättemiljövänliga, eller det går egentligen inte att säga miljövänliga för de har ju miljöpåverkan, men de påverkar på minsta möjliga vis. Vi gör det på det smartaste sättet som går nu.

Hur tror ni att inflaggningen kommer att påverka er?

– När man driver ett bolag i Sverige på en liten ort som Donsö, som är präglad av sjöfart, då känner man sig svenskare med svenskflagg. Jag tror att det finns en önskan hos både ägare och anställda att ha svenska båtar och förhoppningsvis påverkar det i trovärdighet och visar att vi menade allvar när vi sa att det var för överlevnad och utveckling som vi flaggade ut.

Hur har branschen reagerat på beslutet?

– En del har sagt ”grattis” och ”roligt att ni gör det”, även på Ica-butiken och de man möter, det är så i ett litet samhälle. Jag har inte fått några negativa reaktioner än. Och jag har inte fått några negativa kommentarer på sociala medier, bara positivt och tummar upp.

Tror du att ni kommer flagga hem fler fartyg?

– Om vi ser att detta fungerar och är bra för oss så ligger ytterligare fartyg under annan flagg i pipeline för att komma hem, vi har ytterligare tre som är våra. Vi sysselsätter totalt 22 fartyg i Furetank Chartering, utöver våra egna fartyg är det fartyg vi har i kommersiellt management, det vill säga, vi har inte ägandet utan enbart sysselsättningen och de fartyg vi inte äger bestämmer vi inte flagg på.

Varför satsar ni på LNG-drift?

– Det är en miljöåtgärd, men det är bara en del av satsningen, det stora är att vi bygger nytt och försöker bygga så energieffektivt som möjligt, det är det som är den största miljövinsten. Det är bland annat skrovformen, vi har gjort mycket tester med SSPA för att få ett så bra skrov som möjligt som kräver så lite energi som möjligt. Man har ändrat i både för- och i akterskepp och satt en dysa runt propellern, det är en ring som ligger runt propellern och som gör att man riktar propellervattnet och bland annat får en bättre dragkraft på propellern. Vi använder en ny typ av roder, kallat twisted lead rudder med kona, det gör att rodet möter propellervattnet med rätt vinkel så att rodet inte bromsar vattenströmmen från propellern. Där har man ett par procent att tjäna på framdriften. För att hålla nere utvecklingskostnaderna har vi utvecklat de nya fartygen tillsammans med Älvtank, som

vi samarbetat med i 15 år, och Thuntank, som vi samarbetat med i fem år.

Ni jobbar inte bara med forskning och utveckling utan också med säkerhet, kan du berätta vad ni gör?

– Vi försöker definiera var vi har risker och vi ser till att vi uppfyller alla regelverk. Vi försöker alltid ha en hög rating i oljebolagens Tanker Management Self Assessment, TMSA. Oljebolagen har ett system där man har flera olika nivåer och utifrån de nivåerna mäter de om man är villig att göra olika typer av fraktavtal. Vi får själva rapportera in var vi ligger, vad vi gör, hur vi jobbar och hur vi utbildar och där försöker vi hela tiden ligga uppe på en hög nivå så att vi alltid är en ”preferred customer”.

Hur ser du på samarbetet med Sjöbefälsföreningen?

– Ifrån det vi lämnade Sverige var det lite ansträngt, men vi har alltid pratat med varandra och även när vi varit ute ur Sverige har vi haft avtal med fackföreningarna. Vi har alltid haft en förståelse utan full acceptans. Man har ju alltid velat att vi ska komma tillbaka, men inte så att vi har varit ovänner, vi har hela tiden fått förståelse för de beslut vi tar. När vi gick 2009 sade vi att vi inte skulle säga upp en enda människa och det gjorde vi inte, alla var kvar, vi har bara haft naturliga avgångar. Vi har en retention rate på över 95 procent, alltså de flesta som varit anställda hos oss

kommer tillbaka, man kan säga att vi har en personalomsättning på mindre än 5 procent.

” Jag har inte fått några negativa reaktioner än. Och jag har inte fått några negativa kommentarer på sociala medier, bara positivt och tummar upp.

Din familj har sysslat med sjöfart sedan 1700-talet, har du någonsin funderat på att göra någonting annat?

– Det var bara mormor som funderade på det, hon kunde inte förstå att jag inte ville bli snickare. Hela hennes familj var snickare och hon tyckte att det väl måste vara bättre att vara hemma och vara snickare. Jag har aldrig tänkt något annat, jag jobbade ombord i ungefär 25 år innan jag började jobba i landorganisationen när min pappa gick i pension 1999. **A H**



Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

BASIC SAFETY

12-13 dec 22-23 maj
9-10 jan 26-27 jun
6-7 feb
13-14 mar
17-18 apr



ADVANCED FIRE FIGHTING

13-14 dec 18-19 apr
10-11 jan 23-24 maj
7-8 feb 27-28 jun
14-15 mar



CRISES CROWD MNG

15 decembe
12 januari
16 Mars
25 maj
29 Juni



MEDICAL CARE

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



RESCUE BOAT

11 dec
8 jan
5 feb
12 mar
16 apr
21 maj
25 jun



FAST RESCUE BOAT

12 december
9 januari
6 februari
13 mars
17 april
22 maj
26 juni



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

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

Safetygruppen är en godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen.

Grundkurser

BASIC SAFETY

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



ADVANCED FIRE FIGHTING

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



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

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



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

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



SHIP SECURITY OFFICER

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



MEDICAL FIRST AID

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



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

15 jan
26 feb
26 mar
16 apr
3 maj



FAST RESCUE BOAT

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



CROWD CRISES MNG

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



MEDICAL CARE

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



Med reservation för eventuella ändringar.

TEMA
LEDARSKAP OMBORD



BEFÄ

Deck offic



Att vara chef är en utmaning oavsett bransch, men ombord på fartyg är ledarrollen mer komplex än på arbetsplatser iland. Sjöbefäl är sällan enbart chefer utan har i första hand en operativ uppgift att lösa. Att bo och arbeta tillsammans på en begränsad yta kan vara påfrestande och i besättningar med blandade nationaliteter ökar risken för kulturkrockar. Samtidigt är bra ledarskap något många värderar högt och enligt en färsk forskningsrapport från Sjöfartshögskolan i Kalmar har engagerade befäl en mätbar positiv effekt på besättningens välmående.

TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

Befälen i maskin får mest beröm

Bra och närvarande ledare tycker många ombord är viktigt, särskilt inom intendenturen. Samtidigt leder den ökande administrationen och höga arbetstempot till mindre tid för befälen att närvara ute i fartygen.

GÖTEBORG NOVEMBER 2017

I februari i år kom en omfattande rapport om intendenturpersonalens arbetsmiljö. Bakom undersökningen stod forskartrion Cecilia Österman, Carl Hult och Gesa Praetorius vid Sjöfartshögskolan i Kalmar tillsammans med Mats Lindblad, Försäkringskassan sjöfart.

I studien, som omfattar både last- och passagerarfartyg, ställdes frågor om bland annat ledarskapets betydelse för arbetsmiljön. Resultaten visar att det finns ganska stora skillnader mellan olika avdelningar i synen på cheferna.

Intendenturen är den personalkategori som värderar bra ledarskap högst (81 procent) medan maskinmanskaper uppfattar

det som minst viktigt (74 procent). Däck ligger mittemellan med 78 procent.

Engagerad och närvarande

Men på frågan hur nöjd man är med befälen blir resultaten annorlunda. Då är maskinmanskaper mest positiva med 69 procent, därefter intendenturen med 59 procent och däck 53 procent. Resultaten, tror Carl Hult, hänger samman med skilda förutsättningar och arbetsförhållanden som råder inom avdelningarna.

– Intendenturen har en väldigt komplex arbetsmiljö med mycket folk, ständiga passagerarkontakter, stress och små möjligheter till återhämtning. I exempelvis maskin är man ett relativt litet gäng



Gesa Praetorius.



Carl Hult.



Cecilia Österman.

Sjöbefäl har en huvuduppgift som många gånger kan gå före själva chefsrollen, de ska exempelvis köra båt, vilket kan göra att jobbet att leda och fördela arbetet kan bli mer sekundärt. På bilden, Henrik Grönvik, befälhavare på M/S Viking Grace.



med stort gemensamt teknikintresse och en huvudsaklig uppgift, att se till att maskinerna fungerar.

Enligt deltagarna i undersökningen är ett bra befäl någon som är engagerad, närvarande och hjälper till att lösa de problem som uppstår. På frågan om befälen finns där som problemlösare skiftar svaren mellan avdelningarna. Mest nöjda är maskinpersonalen (73 procent), där- efter däck (70 procent) och sedan intendenturen med 58 procent.

– Återigen tror jag att det här speglar intendenturens komplexa arbetssituation, säger Carl Hult. Förmodligen är det många gånger ganska svårt att lösa de problem som uppstår.

Något som också blev tydligt i studien var den oklarhet som ibland råder kring intendenturbefälens mandat och befogenheter. Exempelvis visar det sig att intendenturbefälen på passagerarfartyg för en obefogat stor mängd ärenden vidare till befälhavarna för beslut.

– Det bottnar i en osäkerhet kring vilka ramar man har att fatta beslut inom, säger Cecilia Österman som själv har en bakgrund som sjöingenjör och arbetat tolv år till sjöss. Befälhavarna vill inte ha alla dessa ärenden på sina bord, men intendenturbefälen vågar inte alltid ta besluten själva.

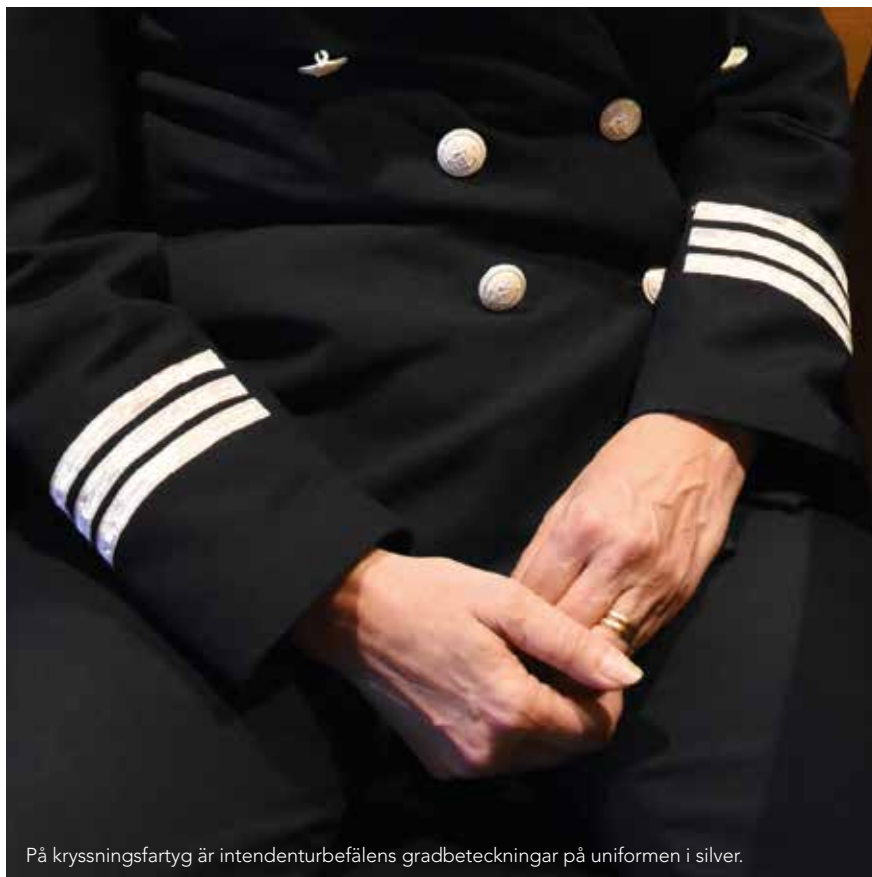
– Kanske beror det också på att det ofta är en tydligare hierarki på passagerarfartygen, det är mer uniformer med streck i guld och silver. På lastfartygen jobbar man för det mesta närmare varandra.

Arbetsledning blir sekundär

Om man jämför ombordbefäl med chefer iland finns det flera betydande skillnader. Cecilia Österman pekar bland annat på det faktum att chefer på landbaserade företag många gånger har ett tydligare ledarskapsuppdrag medan sjöbefäl har en annan huvuduppgift som många gånger går före själva chefsrollen.

– Befälen ska köra båt, sköta lasthanteringen och se till drift och underhåll av motorerna. Att leda och fördela arbetet blir mer sekundärt och det kan vara svårt att hitta tid att ta tag i de surdegar man vet ligger och jäser eller fånga upp signaler om att allt inte står rätt till.

”Kanske beror det också på att det ofta är en tydligare hierarki på passagerarfartygen, det är mer uniformer med streck i guld och silver.”



På kryssningsfartyg är intendenturbefälens gradbeteckningar på uniformen i silver.

FOTO ANNIKA HJERPE

Kanske bidrar det också till det relativt begränsade fokus som läggs på själva ledarskapet ombord jämfört med i land.

– Många gånger mönstrar man upp folk efter tid i tjänst och behörigheter snarare än att någon är en utpräglad människokännare och förtäfflig ledare. Personalfrågorna förväntas man kunna lösa ändå, men det är inte alltid så enkelt, säger Cecilia Österman. Som exempel tar hon de medarbetarsamtal som en del rederier velat införa ombord. Även om avsikten är god har förberedelserna många gånger varit otillräckliga.

– I bästa fall skickar rederiet ut ett underlag med lite frågor de vill att befälen ska lyfta. Men oftast kommer bara ett påbud uppifrån om att det här ska du göra med tillägget ”och det är väl inga problem, du är ju chef”.

Relationer balansgång för befäl

Genom åren har organisationen ombord förändrats. De sociala gränserna har del-

vis luckrats upp och befälen deltar mer i den övriga gemenskapen ombord än tidigare. Men även om det i sig är något positivt innebär det också nya utmaningar.

– Nära relationer är bra för att bygga tillit och kan göra det lättare för besättningen att vända sig till befälen med problem, säger Cecilia Österman. Men är man för mycket kompisar kan det bli svårare att leda och sätta gränser och det är en balansgång som alla befäl har att hantera.

Större administrativ börda

När det gäller arbetsuppgifter är en stor förändring under senare decennier den stigande administrativa bördan. Parallellt med att regelverken skruvas åt har kravet på dokumentation ökat med mängder av checklistor, lastdokument, skeppsdagböcker och besättningslistor som ska upprättas och rapporteras.

– Ett befäl jag intervjuade sa: ”Har man en pärm vet man vad den innehåller, men står det tio pärmar i hyllan blir det övermäktigt och man tappar kontrollen”, säger Carl Hult. Det finns en gräns för när administrationen inte längre tillför något utan snarare blir kontraproduktiv. **LS**

Kommunicera mera

Bästa sättet att hantera problem och konflikter ombord är att arbeta förebyggande. Det säger Kerstin Ljungström som jobbar med ledarskapsfrågor och har skrivit flera böcker i ämnet.

GÖTEBORG NOVEMBER 2017

Många arbetsplatser har problem med kommunikationen medarbetare emellan. Det blir ofta en grogrund för missförstånd som i sin tur kan utvecklas till konflikter och samarbetsproblem. Men när samspellet inom en fartygsbesättning inte fungerar riskerar konsekvenserna att bli betydligt värre än på arbetsplatser i land. I slutändan kan det bli en säkerhetsfråga som påverkar hela besättningen.

– Man kanske struntar i att berätta om något som behöver åtgärdas eller håller inne med annan viktig information. I en krissituation kan sådant leda till risker för liv och lem, säger Kerstin Ljungström.

Speciell miljö ombord

Ombordmiljön, säger hon, kan både förvärra och förbättra relationer. Vetskapen om den stora betydelsen av att lösa konflikter, eftersom man både bor och jobbar tillsammans, kan öka samarbetsviljan och leda till att man snabbare tar hand om komplikationer. Men i situationer där det av någon anledning inte fungerar kan den isolerade och begränsade miljön istället förstärka bekymren.

– Som befäl är det därför viktigt att ta

tag i problemen direkt när de uppstår. Om något pågått med en viss varaktighet kommer det inte att försvinna av sig själv.

Och man ska inte vara rädd för att lyfta det som inte fungerar, säger hon. Sämre kommer det nämligen inte att bli.

– Under mina 45 år i branschen har jag aldrig varit med om att ett problem förvärrats på grund av att man pratat om det. Däremot har det flera gånger lett till att folk sagt att ”oj, jag hade ingen aning om att mitt beteende uppfattades på det sättet.” Man är tacksam över att någon reagerat.

Befäl ska sätta nivån

Konflikter och problem som inte hanteras tenderar att växa sig oproportionerligt stora och bli betydligt mer svårlösta än om de omhändertas i ett tidigt skede.

– Dessutom smittar konflikter, säger Kerstin Ljungström. När man börjar leta syndabockar och peka ut folk skapas grupperingar och motsättningar vilket i sin tur leder till ännu mer osämja.

Kerstin Ljungström påminner också om att man som befäl har ett ansvar att sätta en nivå för vad som är accepterat beteende ombord. Att alla självklart måste få utrymme att vara sig själva eller ha en dålig dag, men att det inte betyder

att det är okej att bete sig hur som helst.

– Som moget befäl kan jag faktiskt säga till en medarbetare: ”Ditt beteende påverkar andra här ombord och jag vill att du funderar över hur du agerar.”

Prata med varandra

Det är också viktigt att samma regler gäller för alla.

– Att man tillåter Kalle att vara på ett visst sätt för att han alltid varit sådan, men inte accepterar att nyanställda Pelle beter sig likadant, blir inte bra.

Enligt Kerstin Ljungström är bästa sättet att hantera problem att arbeta förebyggande. Genom att skapa forum för samtal om sådant som behöver förbättras kan man bidra till att motverka att kommunikations- och relationsproblem uppstår över huvud taget.

– Komplettera skyddskommittémöten med träffar där ni lyfter den här typen av relationsorienterade frågor, säger hon. Och lägg mötena vid olika tidpunkter så att båda vakter kan vara med.

Prata om konflikter

Hon rekommenderar också att alltid prata om eventuella konflikter och medarbetarbekymmer i samband med avlösning.

– Se till att alltid ställa två frågor: ”Har något blivit sämre sedan jag var ombord förra gången och har något blivit bättre?” Det är ett enkelt sätt att snabbt bilda sig en uppfattning om stämningen ombord och det är en försäkran om att frågorna inte glöms bort. **L S**

Ibland uppstår situationer som kräver att du som befäl håller ett enskilt samtal med någon i besättningen. Det kan handla om allt från en medarbetare som ofta försover sig till mobbning och misstänkt missbruk. Här är Kerstin Ljungströms råd vid svåra samtal.

- ✓ Tänk igenom vad du vill uppnå med samtalet. Vilket resultat vill du se inom en vecka, en månad, ett halvår?
- ✓ Varsko den du vill prata med samma dag som samtalet ska äga rum. Att säga till en vecka

eller två i förväg är bara elakt, då kommer personen i fråga att gå och oroa sig. Berätta också helt kort vad du vill prata om, som hur det varit senaste veckan eller månaden.

- ✓ Handlar det om misstänkt missbruk, ta samtalet direkt. Missbrukare är experter på att smita undan och komma med ursäkter.
- ✓ Se till att samtalet hålls i en ostörd miljö där ni kan prata i lugn och ro.
- ✓ Inled samtalet med att berätta hur du upplever situationen, men

att du gärna vill höra den andres version. Var sedan beredd att lyssna. Som befäl är du inte med och hör och ser allting hela tiden och det kan finnas perspektiv som du har missat.

- ✓ Var noga med ordval. Undvik att använda kategoriska formuleringar som ”alltid”, ”aldrig” och ”måste”.
- ✓ Om problemet vuxit till en elefant och du bestämmer dig för att äta den, tänk på att ta en tugga i taget. Ett samtal löser alltså ingenting, det kommer att behövas fler.

✓ Oavsett hur stort eller litet ett problem är, avsluta alltid med att boka in ett uppföljningssamtal.

✓ Utbilda och öva. Som befäl är mycket vunnet om man får öva på samtalsituationer i förväg, inte minst för att lära sig hur man själv reagerar. Sitter du där med bultande hjärta och blir röd i ansiktet sjunker din trovärdighet.

Kerstin Ljungström.
Foto Lars Göran
Asmundsson





Jimmy Adeldt, andrestyrman och Kaj Lagerros, kock, tar en fika i hörnsoffan.

Fikar tillsammans på bryggan

Som befälhavare på bunkerfartyget *Fox Sunrise* lägger Emil Wijk största delen av arbetstiden på administration. Men gemensam mäss och daglig fika på bryggan hjälper till att lägga grunden för ett bra samarbete.

GÖTEBORG SEPTEMBER 2017

Emil Wijk fick sitt första styrmansjobb 2004. Sedan 2009 är han befälhavare hos Göteborgsbaserade rederiet BRP som driver två bunkerfartyg i Öster- och Nordsjön. Den största förändringen under hans år till sjöss har varit den ökande administrationen och numera spenderar han mer tid bakom skrivbordet än han kör båt.

– Det är en tråkig utveckling, men oljebolagen tittar allt mer på dokumentationen när de är ombord och då måste man vara uppdaterad, säger han. Är inte alla papper i ordning blir det anmärkning.

Äter vid gemensamt bord

För att inte glömma bort några checklister, skeppsdagboken eller andra dokument gäller det att organisera arbetet, säger han.

– Jag är rätt mycket av en rutinmänniska så jag brukar kunna hålla koll på det som ska göras. Men sedan måste jag se till att alla andra gör det de ska också och inte missar något.

Stämningen ombord på *Fox Sunrise* är ofta god. Alla äter vid ett gemensamt bord i hörnsoffan på bryggan och fikar tillsammans. Sådant, tror Emil Wijk, bidrar till både trivseln och samarbetet ombord.

– Att vi inte delar upp oss smälter nog gränserna. Alla får säga sitt och blir lyssnade till vilket säkert bidrar till ett öppnare klimat istället för att man går och håller inne med grejer.

Reda ut så snart som möjligt

Men ibland uppstår situationer som behöver tas omhand. Som när det uppstår osämja eller samarbetsvårigheter.

– Då kan de komma till mig och klaga på varsitt håll, men vill samtidigt inte att man ska ta upp det med den andre. Sådant händer inte ofta, men när det väl gör det brukar jag sätta mig ner med dem det berör så snart som möjligt och försöker reda ut det. Målet är att det i alla fall ska vara löst innan man går på ledighet.

Emil Wijk har jobbat större delen av sin

tid till sjöss hos BRP, men var under några år tjänstledig för att segla in sin oceantid hos ett större rederi. Där tyckte han att det blev påtagligt hur storleken på rederiet påverkar befälsrollen, både på gott och ont.

– På ett större fartyg är rollfördelningen tydligare och var och en sköter sina uppgifter. Här samarbetar vi mer och överlappar varandras arbeten, men skulle något hända vet ändå alla vad som gäller.

Att BRP dessutom är familjeägt med en vd och teknisk chef som själva jobbar ombord ibland, underlättar också kommunikationen mellan fartyget och land.

– Det blir ett annat samarbete, säger Emil Wijk. I vanliga fall går all kommunikation via skepparen, men här kan vem som helst höra av sig till kontoret. **LS**



Emil Wijk.

Gruppen viktigast

Peka aldrig ut någon, ställ öppna frågor och våga bygga relationer. Så menar kulturexperten, Charlotta Brynger, att befäl på fartyg med filippinsk besättning bör agera för bättre samarbete och ökad säkerhet ombord.

GÖTEBORG NOVEMBER 2017

Att aldrig skälla ut någon offentligt och att ett "ja" inte nödvändigtvis betyder att vederbörande förstått, brukar svenska befäl på fartyg med filippinsk besättning upplysas om. Och det är helt korrekt, menar Charlotta Brynger, expert på mångkulturella arbetsplatser som föreläst på bland annat Sjöbefälsskolan i Göteborg. Men den som vill bygga vidare på sitt ledarskap behöver en bredare förståelse för den sydostasiatiska kulturen.

– "Do's and don'ts" lär oss enbart hur vi ska agera i en specifik situation, säger Charlotta Brynger. För att bli tryggare i

våra ledarroller behöver vi också förstå de bakomliggande faktorerna till varför medarbetare agerar och reagerar som de gör.

Ensam är inte stark

Vi i Sverige, liksom stora delar av västvärlden, lever i individbaserade samhällen. Här värderas den enskildes åsikter och rättigheter högt. Alla ska få komma till tals och ingen är mer värd än någon annan. På Filippinerna står istället gruppen och det gemensamma i centrum och i sådana kulturer bör man undvika att rikta sig till en specifik person.

– Peka aldrig ut någon i en grupp, vare sig för att kritisera eller berömma, eftersom det kan göra dem mycket obekväma. Deras identitet ligger i gemenskapen och det är gruppen som presterar, inte enskilda individer, säger Charlotta Brynger.

Gruppbaseade samhällen bygger på relationer och präglas nästan alltid av en svag välfärdsstat. Ensam är inte stark. De allmänna, sociala skyddsnäten är grovmaskiga och man är beroende av släkten, familjen och nära vänner för sin överlevnad. Anseendet i gruppen är otroligt viktigt och den som begår misstag eller gör fel riskerar att tappa både statusen i gruppen och sin heder.

– När jag lyfte frågan om att erkänna misstag under en work shop på Chalmers med en multikulturell forskargrupp skiftade svaren från: "Ja, ja, det är väl inte hela världen" till "Hela min sociala respekt hänger på det". I gruppbaseade samhällen är det här en mycket känslig fråga.

Enskilda samtal

Men ibland är förstas kritik befogad och behöver föras fram. Den sortens samtal måste dock ske i enskildhet, säger

Charlotta Brynger och tillägger att det också är bra att fundera över hur man väljer att formulera sig.

– Vi svenskar går gärna rakt på sak, men så gör man inte i den sydostasiatiska kulturen. Där uppskattas om man först pratar en stund om mer säkra och neutrala samtalsämnen. När du sedan lyfter problemet, undvik att tilltala med "du". Säg istället: "Vi har ett problem som vi behöver göra något åt". Då ökar chansen att samtalet blir bra och att du når fram med budskapet.

Behåll grupptänkandet

Att bygga relationer är, enligt Charlotta Brynger, ett bra sätt att grunda inför svåra samtal eller underlätta den dagliga kommunikationen ombord.

– Måltider brukar vara bra tillfällen att lära känna varandra lite bättre. Som befäl kan det vara bra att byta bord ibland och prata med andra i besättningen än dem man brukar sitta med.

– Men även i de här situationerna ska man behålla grupptänkandet och försöka involvera flera istället för att rikta samtalet mot en enskild person. Man kan också hitta på enklare arrangemang, som kanske en temamiddag i massen, för att lära känna varandra bättre.

Ställ öppna frågor

Något som sitter djupt rotat i den sydostasiatiska kulturen är att inte säga nej till överordnande eller erkänna att man inte förstått en uppgift. Charlotta Brynger råder att sträva efter öppna frågor och hitta lämpliga metoder för att kontrollera att uppdraget har uppfattats korrekt.

– En filippinier skulle aldrig säga nej till ett befäl som frågar om de förstått, det vore att kritisera chefen och skämma ut



Charlotta Brynger.
Foto Nicola Stockmann



Blandad besättning, befäl och manskap från Net Ship Management på *Fure Nord*. Foto Net Ship Management.

sig själv. Filippinier anser att det är chefens ansvar att veta vad personalen klarar av och att inte ge order om sådant som ligger utanför deras kompetens. De vill ha tydlig styrning och tar ogärna egna initiativ eftersom det uppfattas som att ta ett ansvar som inte är deras och att utmana chefen.

Bakom agerandet ligger ett djupt rotat hierarkiskt tänkande som sträcker sig längre än till enbart befattning.

– De starkaste statusmarkörerna är ålder och rang, det är viktigare än exempelvis kön. Som nytexaminerat befäl kan det därför vara bra att låta ett äldre och

mer erfaret befäl presentera en för besättningen och därmed skicka med en del av sin status till den yngre kollegan. För såväl kvinnor som för yngre män är det särskilt viktigt att aldrig låta en filippiner tappa ansiktet inför andra män. En sådan skada skulle bli mycket svår att reparera.

Mötas på halva vägen

Charlotta Brynger är dock noga med att poängtera att förståelsen för den filippinska kulturen och anpassningen av ledarskapet inte innebär att man ska förändra sin personlighet eller bli någon man inte

är. Syftet är att underlätta arbetet, minska risken för missförstånd och höja säkerheten ombord.

– Kulturen ska inte förlama dig, men ökar du kunskapen om besättningen kommer det göra ditt arbete som befäl betydligt enklare. Det ideala är förstås om man möts på halva vägen och det kan man också säga sker i och med att de filippinier som jobbar på svenska fartyg efterhand lär sig hur vi fungerar. Men det är även bra att kunna förklara för dem varför vi som svenskar agerar som vi gör. Då blir det lättare för dem att förstå oss. **LS**



FLOATEL
INTERNATIONAL

www.floatel.se



THUNBOLAGET

ERIK THUN AB (publ)

www.thun.se



www.stenaline.com

*Tack för i år,
vi ses snart igen!*



www.marinspect.eu



Sjömanskyrkan Stockholm

www.sjomanskyrkan.com



AHLMARK
LINES A.-B.

www.ahlmark-lines.se



www.walleniusshipping.com



www.katarinasjofartsklubb.com

AB Ramantenn
Marinelektronik

www.ramantenn.se



www.sjomanshus.se



DISPLAY

FÖRSÄLJNINGSFÖRETAGET INOM MEDIA

www.display-umea.se



FALK-EL AB

0346-150 95 • info@falkel.se

www.falkel.se



www.castrol.com/marine

+47 22 51 12 20

Trydells
TRYCKERI

www.trydells.se



www.crewchart.com

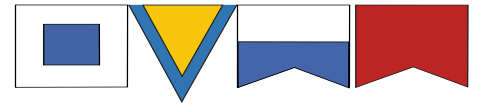
**GOD JUL OCH
GOTT NYTT ÅR**
önskar

**VOLVO
PENTA**



**DESTINATION
GOTLAND**

www.destinationgotland.se



SJÖMANSSKOLAN STOCKHOLM

*tackar alla som tar hand om
våra elever ombord*

www.sjomansskolan.se



TÄRNTANK SHIP MANAGEMENT

Donsö

www.tarntank.se



www.aboamare.fi

Julhälsningar från Aboa Mare



**FÄRJEREDERIET
TRAFIKVERKET**

www.trafikverket.se/farja



Rederi AB Donsötank

www.donsotank.se



STAR CRUISES



**DFDS
SEAWAYS**

www.dfds.com

*God Jul och
Gott Nytt År*

önskar
Sjöbefälen
och våra annonsörer



Satisfied with officers in engine room

Many employees on board, especially in catering, believe that a good and present leadership is important. At the same time the increased administration and the high working pace give the officers less time to attend out in the ships. TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

In February this year a comprehensive report was published concerning the working environment of the catering staff. The investigation was conducted by the researcher trio Cecilia Österman, Carl Hult and Gesa Praetorius, at Kalmar Maritime Academy and Mats Lindblad, at the Maritime Office of the Swedish Social Insurance Agency.

In the study, which includes both cargo and passenger ships, questions were asked about the importance of leadership for the working environment. The results show that there are fairly big differences between different departments in the view of leaders. The staff in catering has the highest value of a good leadership (81 per cent), while the engine room crew thinks this is least important (74 per cent). The deck is in between with 78 per cent.

Engaged and present

But the results are different when it comes to how satisfied different departments are with the officers. Here the engine room crew is most positive with 69 per cent, after that catering comes with 59 per cent and deck with 53 per cent. Carl Hult believes that the results are related to different working conditions in the departments.

“The catering is a very complex working environment with lots of people, permanent passenger contacts, stress and few opportunities for recovery. In the engine room, on the other hand, you are a fairly small gang with a great common interest in technology and a main task; to make sure that the engines are running.”

According to the participants in the investigation a good officer is engaged, present and helps to solve problems. The answers differ between the departments when it comes to the question whether the officers manage to be problem solvers. The staff in the engine room is most satisfied (73 per cent), after that deck (70

per cent) and then catering with 58 per cent.

“Once again, I think that this reflects the complex working situation in catering. Here it probably is pretty difficult to solve emerging problems,” says Carl Hult.

More obvious hierarchy

It is also obvious in the study that there sometimes is an uncertainty about the commission and powers of the officers in catering. It is for example shown that the catering officers on passenger ships forward an unjustified amount of cases to the master for decision.

“The ground for this is an uncertainty about the frames for the decisions. The masters don’t want to have all these cases on their tables, but the catering officers don’t dare to take decisions themselves,” says Cecilia Österman, who has a background as maritime engineer and has worked twelve years at sea.

“The reason for this is perhaps that there often is a more obvious hierarchy on passenger ships. There are more uniforms with stripes in gold and silver. On cargo ships you mostly work more close to each other.”

Different leadership on board

There are several significant differences if you compare officers on board with leaders ashore. Cecilia Österman points out, among other things, that leaders of land-based companies many times have a more evident leadership mission, while maritime officers have another main task, which many times is more important than the leadership role.

“The officers shall run the vessel, take care of the cargo and ensure operation and service of the engines. Leading and distributing work will be of a more subordinate importance. It can be hard to get time to take care of problems you know are growing, or observe signals showing that something is not all right. Perhaps this

will also contribute to the relatively limited focus on leadership itself on board compared to leadership ashore.”

“Employees are often more promoted after time in service and formal competence than after ability to lead and judge people. You are nevertheless expected to solve personnel issues, but this is not always so easy,” says Cecilia Österman.

As an example she refers to the handling of the staff appraisals some shipping companies have tried to introduce on board. The preparations have many times been insufficient, even if the intention is good.

“At best the shipping company sends some questions to the officers for use in the talks. But usually there is just an order from above with the addition that this is surely no problem, you are for certain the boss.”

Increased administrative burden


Over the years the organization on board has changed. The social boundaries have partly loosened and the officers take part in the fellowship on board more than previously. This is positive in itself but it brings new challenges.

“Close relations are good to build trust and can make it easier for the crew to turn to the officers with problems. But if you are too much buddies, it can be more difficult to lead and set limits. This is a balance that all officers have to handle.”

When it comes to working duties, a big change in recent decades is the increased administrative burden. The legal framework is more comprehensive and parallel to this the demand for documentation has increased with lots of checklists, cargo documents, ship diaries and crew lists.

“I interviewed an officer who said: If you have one folder you know what it contains, but if there are ten folders on the shelf it will be too much and you lose control. There is a limit beyond which administration no longer contributes, but rather becomes counterproductive,” says Carl Hult. **CI**

This is a translation of the article
on page 22–23.



				→			MÖRKARE	MATRÄTT NORDEA EN GÅNG STÄMMA		↓		↓	BOTAT	↓	SÅDAN STYR STORMA		↓	SKIFT MED SPA- KORT UTPRÄG- LAD	
				↳	▼														
				↳										VÄXT I VATTEN					ARTIST MED GLITTER
				↳															VÄXT VASSA KANTEN
				↳	▼														OROAN- DE TÄCKEL OCH TAG
				↳												BETA- LADES			BREV- AVRUND- NING
				↳	▼			MYCKET OMFAT- TANDE BRAND											HUR SA? SEDE- MERA
				↳															PRAKT- RUM RÖRIGA
				↳															HAR OCKSÅ EN SKUTA
				↳															OXUDD 151-17
				↳															FÖRST
				↳															SPÄRRA UTGÅNG PURITAN
↓	ACAJUTLA HAR EN VIKTIG HAMN. VILKET LAND?	OFTA MED DITT	VIKARE VIKT	↓		FÖR- MID- DAG I UK MASSA I BRÖST	▼	KANJON PARTI						100 KVM FINNS				HÖGST PÅ KRETA	ÅR NAG- OT MÅN- GA VÄN- TAR PÅ
			▶				▶												▶
	RÄTT- MÄTIGT																		LÄNGST BAK PASSÉ
	SANKT KORT		TRÄD LEVER I LEVER- KUSEN			MJÖLK- KÖRTEL TORSON	▼							GRACIL ÄR SNABB					TILLTAL REGN- TUNGE
	KÄNNE- TECKEN														BRUKS- ORT MED KÄNT LAG				HAR VI ONT ELLER GOTT OM
	DRÖM- BILD	REGEL I ISHOCK- EY		KÖKS- VÅXTEN ÖVER ÄNDA	↳									FÖRBE- RETT FÖR SKRITT					↓
	HÄR- UPP- SÄTT- NINGAR	↳			↓	ER- BÄRLI- GA													VÄDER- STRECK
		↳													SAGA KÖR 08:OR				
	PRILLIG PÅ PÅ MÅNGA APPÄR- ATER	↓	KAMEL- HÄR	↓		BÖSSA SOM FYRA												2 X 2 O	VI
	HÄRMO- NIUM- RUTINEN	↳	GREDE- LIN																SITTER GÄLÄR- SLAV TILL
		↳													FICK KUN- SKAP OM				↳

KONSTRUKTION OXUDD MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Decemberkryset". Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 15/1 2018. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

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



TEGEFJÄLL

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

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



SÄLEN

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

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



STOCKHOLM, HÄGERSTEN

På Kamrerarvägen 10-12 i Hägersten i sydvästra Stockholm finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det fem sängplatser. Kompletta sängkläder plus två handdukar per person ingår, men debiteras med 75 kr per person (100 kr om ingen är medlem).

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



IDRE

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

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

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Mats Johansson – 08-518 356 40

Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

(föräldraledig)

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Margaretha Norling – 08-518 356 90

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Sherly Joseph – 08-518 356 75

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Lokka – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungsporsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Wavelink Försäkringsförmedlare

– www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

Den adressen kan användas av alla som vill kontakta någon på kansliet, oavsett ärende, alltifrån medlemmar som söker en ombudsman till prenumeranter som ändrat adress. (Observera dock specialadressen för stughyrning.) Sådan post läses samma dag eller nästkommande vardag och vidarebefordras till berörd handläggare.

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@sjobefal.se och meddela detta!

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja

eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform

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

www.sjobefalsforeningen.se

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

Detta alternativ är det naturliga för sjöbefäl eller annan chef inom sjöfarten med svensk arbetsgivare och som är bosatt i Sverige eller annat EU/EES-land. Som aktiv medlem har man självfallet fullständiga medlemsrättigheter som stöd gentemot motparten, rösträtt och valbarhet till kongress, rätt att teckna förmånliga försäkringar, söka medlemslån m m. Avgift är 274 kronor per månad.

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

A P MØLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

Annelie Hamberg, tel 0702-22 83 77
e-post SBF.Klubbordforande@destinationgotland.se

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kont p), Rostock 230, 442 91 ROMELANDA
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kont p), Anders Ståhls väg 9, 271 57 YSTAD
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

DJURGÅRDENS FÄRJETRAFIK

Vakant

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

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

FLOATEL ENDURANCE

e-post sbfendurance@gmail.com

FLOATEL SUPERIOR

Anders Uller
e-post sbfsuperior@gmail.com

FLOATEL VICTORY

Patrik Sundquist
e-post sbfvictory@gmail.com

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

GOTA NETSS

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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSEBÅT

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

NMM RORO

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

SKÄRGÅRDSBOLAGET AB

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TT-LINE

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

TÄRNTANK

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

WALLENIUS

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

VIKING LINE

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

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

**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 sjöräddning.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 fabriktionsfel.

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

Technical english

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

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

Studiestipendium

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

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

LÖSNING TILL NOVEMBERKRYSSET I SJÖBEFÅLEN NR 7/2017

→	T	RULLAR SJU FRAM PÅ	SMÅ KÖRRETT RER	M	FÖR FRAM GALLAN	FADERN SÖNER OCH HELGA ANDER	LYFTA VYTA	MAR MEN VÄ GEN EN	K	FRÅN MARTEM DÄM I
↓	E	SK	KOR	T	E	R	A	T		
→	S	SKO	L	Ö	R	RATIF	EM	MU		
↓	Š	TE	LA	E	S	NORSK	L			
→	A	NETTE	T	E	H	A	A	P		
↓	G	ROR	UNO	H	A					
→	B	RIT	T	ISK	A	N				
↓	A	S	W	G	Ö	E				
→	F	L	I	K	I	G	H	E	T	E
↓	J	A	T	E	T	M				
→	E	B	A	K	S	T	Ö	T	F	I
↓	I	N	T	E	N	D	E	N	T	U
→	A	U	L	A	S	P	L	A	N	R
↓	S	K	Ä	R	S	K	Ä	D	A	T
→	L	Ü	R	I	T	B	O			
↓	Ä	R	A	R	E	Ö	K	N	A	R
→	E	A	P	R	I	L	O	R	S	T
↓	Ä	N	E	M	I	S	J	S	K	A
→	D	E	M	O	K	R	A	T	I	P
↓	E	A	N	A	N	I	G	A	P	E

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnarelottats ut:

Elizabeth Clausén
Stockholm

Alvar Stridfeldt
Pålång

Inger Tunvald
Stenungsund

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefälens gratulerar!

POSTTIDNING B
Avs
Sjöbefälen
Box 12100
102 23 STOCKHOLM



God Jul och Gott Nytt År
önskar Sjöbefälsföreningen!