

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 6 OKTOBER 2020 ÅRGÅNG 9

REPORTAGE

FIRAR 50 ÅR PÅ VISINGSÖLEDEN

BEFÄLHAVARE HASSE WETTERLIND TRIVS PÅ SITT JOBB

TEMA

PIRATERI

PIRATANGREPPEN ÖKAR I VÄSTAFRIKA – HAR BLIVIT VÄRLDENS FARLIGASTE VATTEN • PIRATERI – NU OCH DÅ

NYHETER

Många arbetslösa
på grund av pandemin

INTERVJUN SANDRA STENS

Sjöbefälsföreningens
nya jurist

KULTUR/HISTORIA

Är Waxholmsvraken
Vasas systerfartyg?

Håll avstånd, håll er friska och håll ut!

OKTOBER

Precis när våra färjor åter började planera för att trafikera sina normala rutter, dock med begränsat antal passagerare och med vissa andra coronarelaterade justeringar, så kom en andra våg. Norge blev rödmarkerat och Finland stängde gränserna. Vi har fått höra hur sjömän har råkat ut för resor med förseningar, omlagda rutter och karantän vilket då medfört att tillfälliga certifikat och friskintyg gått ut, och så har procedurerna fått starta om från början igen. Det finns fortfarande sjömän som inte kommit hem sedan corona ställde till det, tyvärr väldigt många.



MIKAEL HUSS

Den 24 september hölls World Maritime Day, det hölls tal och skrevs statements från världens ledande företrädare inom sjöfarten. 21 olika organisationer stod bakom ett uttalande från Nautilus Federation och IFSMA påminde bland annat om sitt statement från 2011 om "Fair treatment of Seafarers" som fortfarande är lika aktuellt. Detta innebär enligt mitt sätt att se det att alla är överens om att sjömän, fartyg och hamnverksamheten är oerhört viktiga för världshandel och nödvändiga transporter. Ändå finns otaliga exempel på att både flaggstater och länder runt vår jord har stoppat sjömän från att både komma iland och att få avlösning.

Det påminner om våra svenska politiker som alla anser att sjöfarten är oerhört viktig, ändå händer inget med de prioriterade områden samarbetet Blå Tillväxt lyft fram. Det är

små justeringar som kostar oerhört lite men som skulle kunna få stor betydelse för vår sjöfart och eventuella framtida inflaggningar. Blå Tillväxt har möten och kontakter med försvarsutskottet och skatteutskottet närmast på schemat, vi hoppas dessutom att få svar på några skrivelser.

ITF:s Maritime Safety Committee har nyligen haft ett tredagars digitalt möte med 20 representanter från hela världen. Deras huvudsakliga arbete gäller säkerhet till sjöss och vi har från Sverige inte mindre än fyra representanter inblandade i dessa viktiga frågor. Det är i huvudsak arbetet inom IMO som planeras och styrs av denna kommitté.

Nästa pilsner är våra centrala förhandlingar som ännu så länge ligger på is. Vi hade precis börjat starta 2020 års avtalsförhandlingar med Almega avseende skärgårdstrafiken, men de förhandlingarna är nu framskjutna till mitten/slutet av november. Det har under sommaren kommit till några nya problem som måste lösas, dels har vi ett rederi som vi anser bryter mot vårt avtal och sen har vi andra rederier som vi anser bryter mot våra överenskommelser avseende bland annat drog- och alkoholpolicy. Det blir alltså lite att ta tag i innan vi kommer igång på riktigt, sen har vi ju industrimärket som "alla" väntar på innan vi kommer i mål. Industriförhandlingarna är tänkta att komma igång under oktober månad, vi får väl se hur det utvecklar sig och om och hur det blir med lönerna för år 2020. Sjömän och nästan alla andra torde få vänta ett bra tag till på en eventuell lönerevision.

När det gäller storsjöfarten och förhandlingarna med Sarf så har vi knappt hunnit tala med varandra, ännu mindre kunnat bestämma några datum för förhandlingar.

Planeringen inför vår flyttade kongress fortsätter och som det ser ut nu kommer det att bli en digital kongress den 7 och 8 december. På denna kommer i huvudsak all formalia att hantieras. De trevliga runtomarrangemangen med gästföreläsare, tal och kongressmiddag får flyttas fram till nästa vår. Vi håller tummarna för att detta elände ebbat ut till dess. Håll avstånd, håll er friska och håll ut!

14



sjöbefälen Nr 6

04 Nyheter

Många arbetslösa sjömän på grund av pandemin
Sjöfartsförslag behöver finansiering
Tredje hamnstoppet för samma rederi
Välkommen på medlemsmöte
Invigning av Sjöbefälsföreningens solcellspaneler

12 Fackligt

Information till dig som har blivit uppsagd
Ordförande har ordet

14 Reportaget: Visingsöleden

Hasse Wetterlind har aldrig längtat efter långturer

18 Intervjun: Sandra Stens

Sjöbefälsföreningens nya jurist brinner för individers rättigheter

22 Tema: Pirateri

Världens farligaste farvatten
Pirateri – nu och då

30 Kultur/historia: Vaxholmsvraken

Är de Vasas systerfartyg?

34 In English: Piracy

The world's most dangerous waters

18



30

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 9 Utgivningsdag 9 oktober 2020

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2020

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

Framsidesbild Hasse Wetterlind firar 50 år på Visingsöleden.
Foto Anna Lindau Backlund

TS-kontrollerad upplaga 6 400 ex.

MEDLEM AV 

Många arbetslösa sjömän på grund av pandemin

Arbetslösheten bland sjömän ökade markant när fartygstrafiken bromsade in i våras till följd av coronapandemin. Men övertaligheten av sjöbefäl väntas på sikt förbytas i ett kompetensunderskott då allt färre utexamineras från sjöbefälsskolorna. Det här skriver Trafikanalys i sin senaste rapport om Svensk sjöfarts internationella konkurrenskraft. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM SEPTEMBER 2020

Trafikanalys publicerar varje år en rapport om svensk sjöfarts internationella konkurrenskraft. Den senaste utgåvan är från juli och i den syns en svag nedgång i det svenskkontrollerade tonnaget under 2019 jämfört med året innan, från 800 till 772 fartyg. Däremot var antalet svenskflaggade fartyg oförändrat med 323 stycken. I ett längre perspektiv ser det delvis annorlunda ut. Från 2010 till 2019 har det svenskkontrollerade tonnaget ökat från drygt 12 till knappt 15 miljoner brutto, medan det svenskregistrerade minskat relativt sett, från 33 procent 2010 till 15 procent i fjol.

– Vår bild är att det här framför allt beror på att mängden inchartrat tonnage ökat, säger Björn Olsson, utredare på



Trafikanalys. Fartyg som chartras in är ofta större än de svenska, vilket gör att de får ett relativt stort genomslag i statistiken.

Turbulent coronavår

Vanligtvis omfattar Trafikanalys rapport om sjöfartens konkurrensläge endast föregående års statistik, men årets upplaga sträcker sig ända till maj i år för att även täcka in den turbulenta coronavåren. När pandemin bröt ut på allvar under mars och april drabbades sjöfarten hårt. I snitt minskade sjötransporterna med 47 procent även om skillnaderna mellan segmenten var stora.

Värst drabbad blev färjetrafiken med inställda turer och upplagda fartyg. Under april minskade antalet passagerare med nästan 90 procent jämfört med samma månad året innan. Antalet utländska resenärer till Sverige – främst från övriga Norden och Estland – sjönk med i snitt 16 procent. Lastfartygsanlöpen (exklusive roro) minskade under första kvartalet i år med elva procent jämfört med samma period 2019. Däremot blev skillnaden i mängden gods över kaj liten. Importen gick visserligen ner tre procent, men samtidigt ökade exporten med fem procent.

– Det innebär att de fartyg som gick i trafik var mer välfyllda än innan pandemin. En orsak kan vara att rederierna velat sänka sina fasta kostnader genom att lägga upp en del fartyg. Man har kanske heller inte haft tillräckligt med ombordpersonal för att hålla igång alla fartyg på grund av sjukskrivningar, avlösningsspro-

blem och annat kopplat till coronan, säger Björn Olsson.

Omfattande konsekvenser

Den minskande sjötrafiken har fått omfattande konsekvenser

för de ombordanställda. Mängder av personal har permitterats eller sagts upp vilket också avspeglar sig i arbetslöshetsstatistiken. Värst drabbad är intendenturen, även om det saknas aktuella arbetslöshets-siffror för den personalkategorin. Bland nautiker steg arbetslösheten i maj med 71 procent (60 personer) och bland tekniker med 13 procent (9 personer). På manskapssidan var ökningen ännu större med 233 procent (40 personer) fler arbetslösa matrosar och 200 procent (9 personer) arbetslösa i maskin. Den första juli i år var 505 sjömän (driftspersonal) inskrivna som arbetslösa hos arbetsförmedlingen. På sikt väntas dock kompetensförsörjningen istället att bli ett problem. Mellan 2013 och 2019 har antalet utexaminerade sjökaptener och sjöingenjörer minskat hos såväl Chalmers som Linnéuniversitetet, från sammanlagt 104 till 85 nautiker och 74 till 52 tekniker. Samtidigt bedöms behovet av såväl sjökaptener som sjöingenjörer öka de kommande åren.

– Man kan tänka sig flera effekter av det här. Som att det blir svårare för rederier att få tag i svensk personal vilket kan leda till att man tvingas anställa folk med lägre kompetenser än man önskat och med andra språkkunskaper. Det kan också leda till att rederier väljer att flagga ut för att göra det lättare att få tag i utländsk personal, säger Björn Olsson.

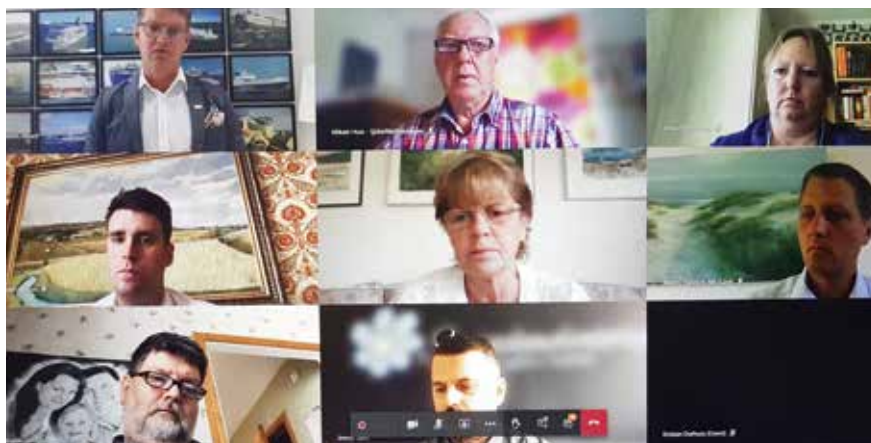
På grund av coronapandemin planerar Trafikanalys att under hösten genomföra en uppföljning av konkurrensläget inom sjöfarten. Något beslut om en sådan rapport är dock ännu inte fattat. **LS**



Björn Olsson

FOTO LINDA BYLUND

Sjöfartsförslag behöver finansiering



Politikerna i Trafikutskottet var rörande överens om sjöfartens betydelse på Blå Tillväxts senaste digitala seminarium. Men problemet med finansieringen kvarstår. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM AUGUSTI 2020

Blå Tillväxt, samarbetet mellan Sjöbefälsföreningen, Seko sjöfolk och Svensk sjöfart, arrangerade i slutet av augusti ett seminarium för Trafikutskottets ledamöter. Detta för att återigen uppmärksamma dem på sjöfartens prioriterade frågor, tonnageskatt 2.0, en stämpelavgift istället för en stämpelskatt och en återgång till den ursprungliga nettomodellen. Sjöbefälsföreningens vd lyfte även frågan om problem med av- och påmönstringar under corona.

– Våra sjömän har drabbats hårt. Svårigheterna att ta sig till och från sin arbetsplats påverkar sjömannens psykiska sta-

tus. Vi hoppades att regeringarna skulle respektera det här med fri lejd för sjömän, men tyvärr har så inte varit fallet, säger Mikael Huss.

Seko sjöfolks ordförande, Kenny Reinhold, lyfte även den tuffa situationen för många sjömän med uppsägningar och permitteringar.

Idel positiva ord

När det var politikernas tur att prata om sina ambitioner för sjöfarten var det idel positiva ord. Socialdemokraterna betonade att Sverige ska bli världens första fossilfria land och att sjöfarten är en viktig del av det, så gods behöver flyttas från väg till sjön. Moderaterna pratade om att sjöfarten

har en grundläggande funktion för svensk handel och att vi inte kan ha svenska regler som begränsar den. Sverigedemokraterna vill stärka sjöfarten på alla plan och avlasta vägar och järnvägar. Centern menar att det är viktigt att se helheten, en kombination av sjöfart, järnväg och väg. Kristdemokraterna vill utveckla tonnageskatten och tillsätta en ny hamnutredning. Vänstern vill utöka den svenskflaggade, klimatvänliga flottan och anslagsfinansiera Sjöfartsverket. Liberalerna vill öka inflaggningen och öka anslagen till Sjöfartsverket.

Handlar om finansiering

Men trots alla fina ord så händer det oerhört lite. Därför blev diskussionen verkligen intressant när moderatorn Rikard Engström, Svensk sjöfart, vände på resonnementet och frågade politikerna vad Blå Tillväxt kan göra för att det faktiskt ska hända något? Gör vi fel på något sätt?

– Ni gör helt rätt som agerar blåslampa på oss politiker. Vi har alla verktyg, fortsätt kämpa! tyckte Jimmy Ståhl (SD).

– Sjöfarten är duktig på att berätta vad som behövs på kort och lång sikt så fortsätt att presentera och uppvakta oss om vad ni har för åtgärder. Det är viktigt att näringslivet börjar prata om hur viktig sjöfarten är, sa Mikael Larsson (C).

– Det är bra hur ni jobbar mot oss, men ni kanske skulle jobba mot olika utskott, som skatteutskottet, försvarsutskottet, och så vidare. Vi förhandlar mot våra kollegor i partiet, så jag tror att fler riksdagsledamöter behöver höra om hur viktig sjöfarten är. I grunden är vi i utskottet överens, men det handlar om finansiering, sa Magnus Jacobsson (KD). **S C**



Kursdatum

HÖSTEN 2020

www.sjofartsutbildningar.se
info@sjofartsutbildningar.se

HELSINGBORG

BST refresh
13–14 oktober
2–3 november

AFF refresh
14–15 oktober
11–12 november

Kombi refresh (BST+AFF)
13–15 oktober
10–12 november

LULEÅ

BST refresh
6–7 oktober **FULLBOKAD**
12–13 oktober

Kombi refresh (BST+AFF)
6–8 oktober **FULLBOKAD**
12–14 oktober
16–18 november

GÖTEBORG

BST refresh
19–20 oktober **FULLBOKAD**

Kombi refresh (BST+AFF)
19–21 oktober **FULLBOKAD**



Tredje hamnstoppet för samma rederi

För tredje gången på ett år stoppades ett fartyg från ett och samma lettiska rederi i början av september.

TEXT BENKT LUNDGREN

Det var Cypersflaggade *Rix Lake* som i Kalmar besöktes av Transportstyrelsens inspektör Mårten Dahl. Han noterade flera brister, varav två så allvariga att fartyget belades med nyttjandeförbud. Den ena var att det saknades implementering av procedurer och rutiner för säkerhetsledningssystemen ISM och SMS. Den andra var att länsvattenseparatorn inte fungerade.

Mårten Dahl krävde att flaggstaten eller klassningssällskapet skulle göra en auditering ombord. Så skedde under efterföljande helg, och efter en återinspektion släppte Dahl fartyget.

– Det här är en följetong. Någonstans

finns det ett systemfel. Säkerhetslednings-systemet och säkerhetsstrukturen fungerar inte. Jag kan inte sätta fingret exakt på var problemet ligger, men det är därför vi har kopplat in både flaggstaten och klassningssällskapet. De ska gå på djupet och kartlägga problematiken för att kunna vägleda och stötta rederiet, säger Mårten Dahl till tidningen Sjömannen.

Bara några veckor tidigare hade ett annat av rederiets fartyg, *Rix Crystal*, stoppats i Lidköping av liknande orsaker. Och förra hösten "skenade" *Rix Emerald* i Göta älv efter att ha fått maskinproblem. Även hon belades senare med nyttjandeförbud i Kalmar. Vid det tillfället betecknade ITF-inspektören Håkan André ägarna som "ett djävla skitrederi" när han intervjuaades av Sjömannen:

– Det är ett jävla skitrederi och det står jag för. De fuskar med allt möjligt, och de utnyttjar besättningen. Folk får inte betalt som det står i anställningsavtalen och det förekommer dubbel bokföring ombord.

"Typiskt fall av dubbel bokföring"

André var med även vid inspektionen av *Rix Lake*. Han är övertygad om att det är ett typiskt fall av dubbel bokföring. Vid inspektionen visas papper upp med anställningsvillkor som ser helt acceptabla ut, men i verkligheten är villkoren mycket sämre. Och så länge som de ombordanställda inte säger något, är den dubbla bokföringen svår att bevisa. Den som säger något negativt om ombordförhållandena riskerar att sparkas och svartlistas. Ibland talar de dålig engelska, men de kan i alla fall säga "no problem", när de träffar inspektörer från ITF.

André säger dock till Sjömannen att ITF fått bekräftat att den här sortens rederier tyvärr är vanliga inte minst i baltstaterna och Ryssland. De skapar en osund konkurrens med seriösa rederier, ett stort problem som är välbekant även i åkeribranschen. André tycker att lastägarna borde fråga sig varför vissa transportörer är så mycket billigare att anlita. **B L**

Klassifikation och inspektion av fartyg



Läs mer om hur vi klassificerar och inspekterar ditt fartyg på www.marine-offshore.bureauveritas.com



**BUREAU
VERITAS**

info@se.bureauveritas.com

www.bureauveritas.se

APROPÅ RIX LAKE:

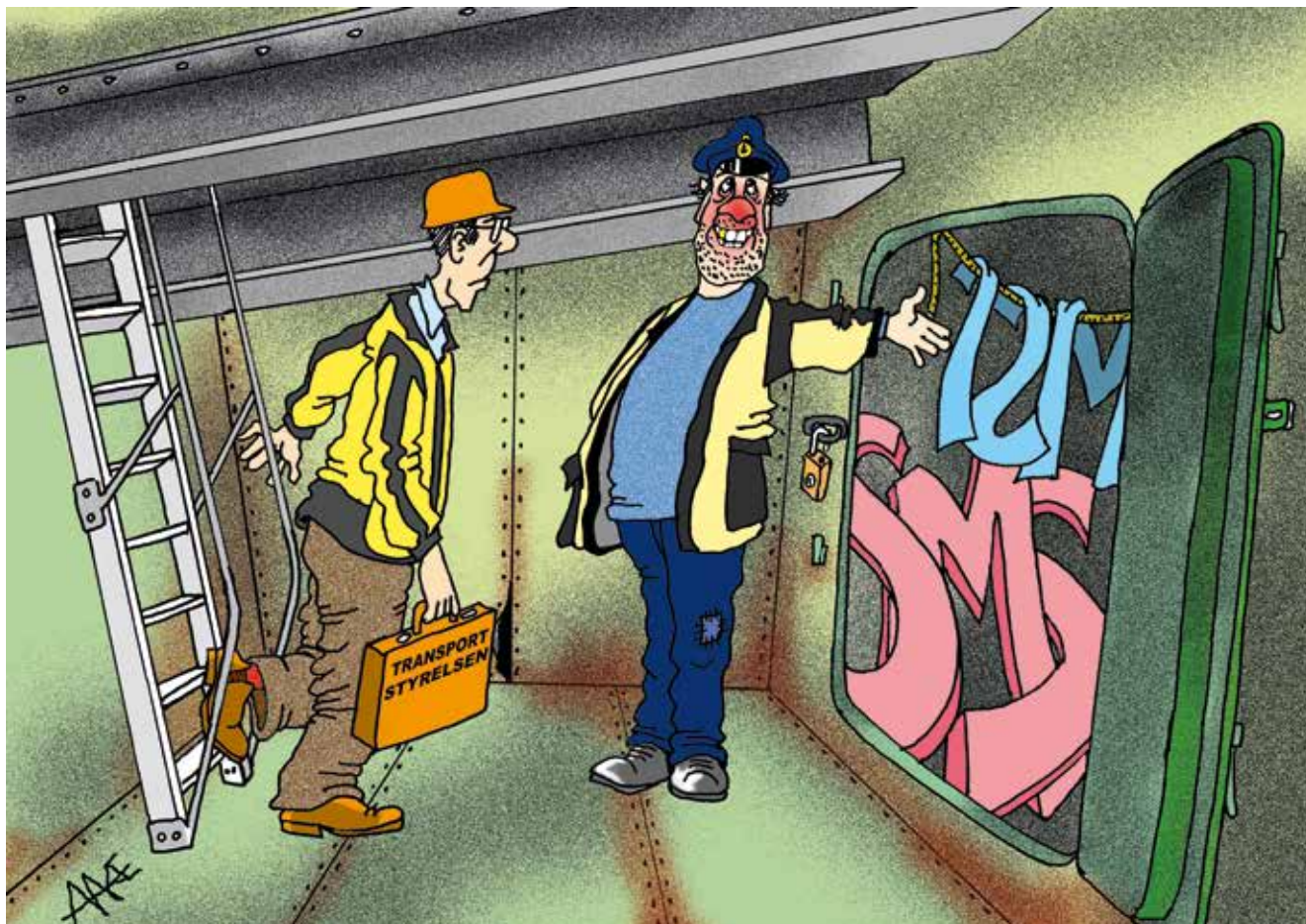


ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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



HÅLLBART VATTEN

Varför ta med plastflaskor när vattnet redan finns ombord?

Nu lanserar vi JOWA Safe Water som omvandlar det vatten som finns ombord till 100% rent dricksvatten garanterat fritt från virus och bakterier!

JOWA Safe Water är en unik produkt i sitt slag vars syfte är skydda den marina miljön genom att få ett slut på onödigt förbrukning av plastflaskor och dess emballage. En väsentlig del av plastavfall och mikroplaster i våra hav kommer från sjöfarten.

Detta måste få ett stopp!



JOWA Safe Water
(D25xB50xH105cm)

Huvudenhet ansluts till befintlig vattenledning och kan mata upp till fyra vattenautomater!



I över 60 år har JOWA levererat utrustning till den internationella sjöfartsindustrin. Vår främsta produkt, länsvattenseparator, är precis som våra andra system, gjord för att skydda den marina miljön i enlighet med MEPC's direktiv. I JOWA familjen ingår ett stort urval av produkter för färskvattenhantering ombord som avsaltningsanläggningar, vattenfilter och sterilisatorer.

Från vårt huvudkontor i Källered, Sverige har vi etablerat ett världsomfattande nätverk av dotterbolag och agenter för att ge optimal service till våra kunder runtom i världen.

www.jowa.com

sales@jowa.se



Ny klubb i Djurgårdstrafiken

Sjöbefälsföreningen har fått en ny klubb i Djurgårdens färjetrafik. De trafikerar Stockholms innerstad, mellan Slussen, Skeppsholmen och Djurgården, på uppdrag av SL, Storstockholms Lokaltrafik. Klubben bildades i augusti och blev formellt godkända som klubb på Sjöbefälsföreningens styrelsemöte i september. Klubbordförande är Per Westergren som nås på mailadress klubbdjurgardsfarjan@sjobefal.se. Sjöbefälsföreningen hälsar sin nya klubb välkommen!

Amorella gick på grund i Ålands skärgård

Viking Lines Amorella fick den 20 september bottenkänning vid Julgrundet i Ålands skärgård och sattes på grund vid Järsö. Ingen människa skadades, och passagerarna kunde evakueras till Mariehamn med andra fartyg. Preliminära undersökningar med dykare visar på skador på skrovet. Fartyget ska läggas i torrdocka och senare transporteras till reparationsvarv i Nådendal, Åbo. Gabriella övertar trafiken Stockholm-Mariehamn-Åbo.

En haveriutredning har tillsatts men är eventuellt inte klar förrän till nästa sommar.

Omkom under ensamarbete

I november i fjol inträffade en tragisk olycka på pråmen Arbetsmyran vid norra Rindö i Stockholms skärgård. Olyckan har nu utretts av Haverikommissionen, som fastslår att huvudorsaken till olyckan, där en befälhavare omkom, var att han arbetade ensam. Mannen manövrerade en kran på ett sådant sätt att han kom i kläm mellan kranarmen och den lösa truckskopa han skulle lyfta i land, varvid han kvävdes. Antingen skedde manövern avsiktligt på grund av en felbedömning eller för att någon knapp på fjärrkontrollen kom i kontakt med något som aktiverade den. Förutom olämpligheten att arbeta ensam konstaterar Haverikommissionen att fjärrkontrollen borde ha avaktiverats, när mannen var i kranarmens närområde.

Sänkt hastighet är inte alltid miljövänlig

IMO har beslutat att sjöfartens ska halvera sina utsläpp av växthusgaser 2050 jämfört med 2008. Men sänkt hastighet är en osäker metod för att uppnå målet, särskilt om man sänker hastigheten mycket. Det framgår av en studie från IVL, Svenska Miljöinstitutet.

– Det finns absolut stora möjligheter att spara bränsle genom att sänka fartygets fart, framförallt när man ligger nära den hastighet som ett fartyg designats för, säger Karl Jivén, forskare på IVL i ett pressmeddelande. Men när man sänker för mycket blir andra faktorer viktiga. Skrovet är inte optimerat för farten, motorerna får jobba på helt andra varvtal och propellern fungerar sämre vilket gör att utsläppen till och med kan öka vid lägre hastigheter.

Forskarna på IVL rekommenderar att det görs mer detaljerade kostnads- och utsläppsberäkningar innan några obligatoriska hastighetssänkningar designas.

Nominera till förtroendeuppdrag i Sjöbefälsföreningen!

Känner du någon som skulle passa bra i Sjöbefälsföreningens styrelse eller är du själv intresserad? Skulle du vilja bli revisor, sitta i valberedningen eller i någon av kommittéerna? Nu är det dags att nominera till förtroendeuppdrag i Sjöbefälsföreningen för kommande kongressperiod 2020-2024.

Vill du nominera någon, eller dig själv, skicka ett mail med namn, rederi och kontaktuppgifter till valberedningen@sjobefal.se. Observera att personen måste vara tillfrågad. För att sitta i styrelsen och valberedningen måste personen även vara aktiv eller interaktiv medlem i Sjöbefälsföreningen.

Välkommen på medlemsmöte!

Inför kongressen i december kommer Sjöbefälsföreningen att hålla medlemsmöten. På grund av corona kommer inga fysiska möten att hållas utan de ersätts av tre digitala möten som motsvarar de tre fysiska mötena som skulle ha hållits i Stockholm, Göteborg och Helsingborg/Malmö. Det finns dock inget som hindrar att man deltar i vilket möte man vill, oavsett var man bor. Mötena kommer att hållas vid följande tider:

Möte 1 – "Stockholmsmötet"

Tisdag den 27 oktober kl 10.00

Möte 2 – "Göteborgsmötet"

Torsdag den 29 oktober kl 13.00

Möte 3 – "Helsingborgsmötet"

Torsdag den 29 oktober kl 16.00

På mötena kommer det att diskuteras rapporter och motioner, förslag på budget och medlemsavgifter till kongressen.

OSA senast den 20 oktober till sbf@sjobefal.se eller 08-518 356 00 och uppge namn, rederi och mailadress.

En vecka innan mötet kommer du att få en mötesinbjudan med en länk. Mötet hålls i Teams, och vi bifogar instruktioner om hur du laddar ner programmet. Har du inte möjlighet att delta via en dator så kommer det även att finnas ett telefonnummer så att du kan ringa in till mötet från en vanlig telefon. Vill du gärna vara med på mötet, men känner att du inte behärskar digitala möten? Hör av dig till oss så hjälper vi dig! Alla medlemmar är hjärtligt välkomna att delta!

Förhandlingar i Tallink Silja

Den 19 september slopade Finland restriktionerna för inresor från Sverige - för att 9 dagar senare återinföra dem, sedan smittläget börjat försämrats. Den inskränkta trafik som färjerederierna Tallink Silja och Viking Line kört under pandemin fortsätter därmed tills vidare.

Detta nummer av Sjöbefälens presslades den 29 september. Till dagen därpå hade Tallink Silja kallat SBF:s och Sekos fackklubbar till förhandling om rederiets ekonomiska situation. Mer information kommer att gå ut lokalt.


Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

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

Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



Telefon: 08-566 943 30
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



SJÖSPORTSKOLAN

Swedish Maritime Academy

Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

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

www.sjosportskolan.se



**Professionella dykare
med kort varsel**

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

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

Voltsamt spännande ikraftsättning

I slutet av september slogs strömbrytaren på för Sjöbefälsföreningens nya solcellspaneler.

– Det känns jättekul och spännande. Det här är framtidens teknik, säger Mikael Huss, vd på Sjöbefälsföreningen. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO KARL HUSS OCH MIKAEL HUSS

STOCKHOLM SEPTEMBER 2020

Sjöbefälsföreningens nya solcellsanläggning består av 72 paneler på 315 W/panel. Det ger totalt 22 680 W. Dessa beräknas producera cirka 21 000 kWh per år.

– Vår årskonsumtion på kansliet i Skarpnäck ligger på cirka 24 000 kWh så vi har lagt oss strax under det, säger Karl Huss, ombudsman på Sjöbefälsföreningen och den som varit ansvarig för projektet.

Det betyder att kansliet ska kunna vara nästintill självförsörjande på el.

– I första hand går elen till det vi själva förbrukar på kontoret, i andra hand säljs det ut på nätet. Men vi får inte betalt för det vi säljer, utan vi har en mätare som räknar hur mycket vi producerar ut på nätet och lika mycket får vi 'köpa tillbaka gratis' när solcellerna inte producerar nog för våra behov, säger Karl Huss.

Solcellerna är av typen monokristall, glas och kommer från företaget Ekokraft, som gav längst garanti. Solcellerna har en garantitid på 30 år och invertern 20 år.

– Vi ser det här som en energiinvestering för kontoret på lång sikt. Efter tio år ska vi ligga plus minus noll på vår investering och sen börjar vi tjäna på det, säger Karl Huss.

VD Mikael Huss är inne på samma resonemang:

– Det är dels en miljösatning och dels en investering. Som tekniker är vi nyfikna på tekniken och det är spännande att få följa det på nära håll och se hur det fungerar. Men troligen är det också en bra ekonomisk investering.

– Det här är ett minimalt ingrepp i miljön och ger väldigt bra effekt, fortsätter han. Det räcker inte till hela världens energiförsörjning, men det är ett mycket bra steg på vägen för vår del. **S C**



Sjöbefälsföreningens nya solcellsanläggning.



Sjöbefälsföreningen kallar till ordinarie kongress 2020

Enligt SBF:s stadgar § 9 mom 1 kallar föreningsstyrelsen till ordinarie digital kongress den 7-8 december 2020.

Medlemmar som är intresserade att kandidera till förtroendeuppdrag i föreningen, till exempel styrelseledamot, revisor, ledamot i valberedningen eller i någon av våra kommittéer kan med fördel meddela detta till valberedningen@sjobefal.se. Skriv namn, rederi och kontaktuppgifter. För att sitta i styrelsen och valberedningen krävs aktivt eller interaktivt medlemskap.

Enligt § 9 mom 1 i stadgarna ska ordinarie kongress utannonseras i föreningens tidskrift minst tre gånger. Detta är den andra av dessa annonser.

Norvik hoppas på stora fartyg

I början av sommaren öppnade containerhamnen i Norvik tre kilometer norr om Nynäshamn. Samtidigt upphörde godstrafiken till Frihamnen inne i Stockholm, som i fortsättningen bara ska ta emot färjor och kryssningsfartyg.

När Norvikshamnen blir fullt utbyggd får den en kapacitet som är drygt åtta gånger större än vad Frihamnen hade. Fördelen är det naturliga djupet på 16,5 meter. I slutet av augusti anlöpte MSC:s fartyg *Songa Iridium*, som med sina 190 meter var det dittills största fartyget i hamnen. Stockholms Hamnar, som äger hamnen, hoppas att betydligt större fartyg på mer än 400 meter ska anlöpa i framtiden. Sådana fartyg med mål i Sverige har tidigare antingen lastats om till mindre fartyg innan godset gått in i Östersjön eller gått till Göteborg, varifrån godset till öst-



kusten gått vidare med tåg eller lastbil.

Tillkomsten av Norviks hamn omgärdades av intensiva diskussioner med både miljöaspekter och ifrågasättanden av om hamnen behövdes. Nu uppger dock Stockholms Hamnars marknads- och försäljningschef Johan Wallén för Svenska Dagbladet att den svenska exportindustrin inom trä och järn kontaktat hamnen och uttryckt intresse av att använda den som exporthamn.

Om verksamheten växer finns kapacitet att bygga ut containerterminalen ytterligare 350 meter in mot Nynäshamn.

Ny färjelinje Ystad-Sassnitz

Tidigare i år lade Stena Line ner sin färjelinje mellan Trelleborg och tyska Sassnitz. Beslutet väckte bestörtning i Sassnitz, där man pekade på att linjen var mycket gammal och anrik. Eftersom ingen svensk intressent ville överta trafiken uttryckte staden och delstaten Mecklenburg-Vorpommern sitt intresse.

Den 17 september invigde i stället det tyska rederiet Förde Reederei Seetouristik (FRS) en linje mellan Sassnitz och Ystad. De kör linjen med katamaranen *Skane Jet*. Den sjösattes i Australien 1998 för trafik åt Cat-Link/Scandlines, och i samband med leveransen korsade hon Atlanten på två dygn och 18 timmar. Det är gällande världsrekord, och hon fick utmärkelsen *The Blue Ribbon*.

Skane Jet använde sig i Ystad av Bornholmsfärjans terminal. I samband med att en utbyggnad av Ystads hamn blir klar nästa år ska hon få en egen plats, lovar Ystads Hamns vd Björn Boström i ett pressmeddelande.

Sjöfartens Dag

MARITIME DAY

Welcome back
Thursday 27 May 2021



www.sjofart.ax

Organizer:

ålands sjöfart

In co-operation with:



ALANDIA



Information till dig som blivit uppsagd

Till dig som bor i Sverige

För dig som har blivit uppsagd finns det några saker du måste göra. Här följer en lista:

1. Skriv in dig som arbetssökande på Arbetsförmedlingen. Detta kan du göra antingen digitalt eller genom att besöka Arbetsförmedlingen. Tänk på att det är mycket viktigt att du gör detta din första arbetslösa dag då det påverkar ersättningen från a-kassan.

2. Om du är medlem i en a-kassa så ska du ansöka om ersättning hos den a-kassa du är medlem i. Tänk på att a-kassan behöver ett arbetsgivarintyg, som du får från din arbetsgivare.

3. Om företaget du arbetade på var ansluten till omställningsorganisationen TRR, så kan du få hjälp och stöd från dem förutsatt att du uppfyller vissa krav, som att ha jobbat minst 12 månader på företaget, varit tillsvidareanställd och jobbat minst 16 timmar/vecka. Du har också möjlighet att få så kallad **AGE-ersättning** från TRR, som fungerar som en form av inkomstförsäkring som du får ovanpå din a-kasse-ersättning. För att få AGE-ersättning måste du bland annat ha jobbat minst fem år på företaget samt ha fyllt 40 år. För att se fullständiga villkor, kolla om ditt företag är anslutet, samt göra en ansökan, gå in på TRR:s hemsida www.trr.se.

Om du har frågor eller behöver hjälp kan du alltid vända dig till oss på Sjöbefälsföreningen. Antingen till din lokala klubb eller till Sjöbefälsföreningen centralt på sbf@sjobefal.se eller 08-518 356 00.

Till dig som bor i Finland

Om du bor i Finland men är medlem i en svensk a-kassa så är det viktigt att tänka på att om du blir uppsagd så ska du **flytta ditt medlemskap från din svenska a-kassa till en finsk a-kassa.** Detta eftersom du ska vara medlem i en a-kassa i det land där du står till arbetsmarknadens förfogande, det vill säga, där du söker jobb och bor.

När du byter a-kassa från en svensk till en finsk så får du ta med dig tiden som du har varit medlem i den svenska a-kassan om det inte blir något glapp mellan de olika medlemskapen. Därför är det extremt viktigt att du **ansöker om medlemskap i den finska a-kassan INNAN du går ur den svenska a-kassan.** Om du missar detta så att det blir ett glapp mellan medlemskapen så kan du tappa all din medlemstid som du haft i den svenska a-kassan, och därmed gå miste om ersättning från den finska a-kassan.

Reglerna för att få ersättning skiljer sig något mellan svensk och finsk a-kassa. Det är dessutom extra snårigt just nu, i och med att det är många tillfälliga regler som gäller både i Sverige och

Finland i och med corona. För att få mer information om vilka regler som gäller inom den finska a-kassan och vilken a-kassa du ska gå med i rekommenderar vi att gå in på TYJ:s hemsida. De är ett samarbetsorgan för alla finska a-kassor. <https://www.tyj.fi/sv/>

Tänk på att om din arbetsgivare är ansluten till **omställningsorganisationen TRR** så kan du ha rätt till **AGE-ersättning**, som fungerar som en form av inkomstförsäkring som du får ovanpå din a-kasseersättning. För att ha rätt till AGE-ersättning måste du uppfylla vissa krav, som att ha jobbat minst fem år i ett bolag som är ansluten till TRR, ha fyllt 40 senast din sista anställningsdag, och **vara inskriven på den svenska Arbetsförmedlingen.** Läs mer på TRR:s hemsida: www.trr.se.

Om du har frågor eller behöver hjälp kan du alltid vända dig till oss på Sjöbefälsföreningen. Antingen till din lokala klubb eller till Sjöbefälsföreningen centralt på sbf@sjobefal.se eller 08-518 356 00.

Så här gör du för att överföra svensk a-kassa till finsk a-kassa

Akademikernas a-kassa

1) Inloggning <https://www.akademikernasakassa.se/> därefter väljer man utlandsarbete/a-kassa

2) Välj rutan "Ansök om PDU1 idag"
3) Fyll i sidan med personuppgifter mm och klicka på knappen Skicka (längst ner)

4) AEA behöver även ett arbetsgivarintyg som arbetsgivaren ska skriva.

5) När AEA har PDU1-ansökan & arbetsgivarintyg till a-kassan utfärdar de ett intyg som skickas till personen i Finland som denne sedan ska uppvisa för a-kassan i Finland.

Ordförande har ordet

Hej! I förra veckan hade vi styrelsemöte i föreningen. På grund av rådande omständigheter så var vi endast några få som var i samma lokaler och med stort avstånd, medan övriga styrelsen, medlemsrevisor och kansliet var med digitalt. Det gick åtskilligt bättre än vad jag befarat, även om det inte alls blir samma sak som att sitta och se varandra.

En av de viktigare uppgifterna vid detta möte, var att styrelsen skulle gå igenom och diskutera de inkomna motionerna och komma med förslag till yttrande. För min del så är det nytt rekord i antal inkomna motioner. Vid de sex ordinarie kongresser jag tidigare deltagit vid, så var det 1996 totalt 50 motioner, inför årets kongress har det kommit in fler! Men det är inte för sent att sända in motioner. Fast då det nu är mindre än 3 månader till kongressen i december är det inte tvunget att de tas upp, men med min erfarenhet skall det mycket till för att de inte skall behandlas.

För några månader sedan fick jag information om att Shippgaz skulle upphöra med sin verksamhet och det istället skulle kallas Seably. Eftersom jag i samma veva fått ett positivt svar på mitt covid-19-test, så passade det ju bra, då kunde jag sitta hemma i karantän och göra några kurser och lära mig något nytt, istället för att gå ut i regnet. Det jag sett hittills tycker jag är bra och några av kurserna var tankeväckande, det är ju ett bekvämt sätt att få lite digital träning, i alla fall när man har en vettig uppkoppling. Fast i slutet av augusti fick jag besked om att jag tillhörde de 3 700 som fått ett falskt positivt svar.

I slutet av augusti och igen i andra halvan av september så fick vi nyheter om bränder i flislager i Nykvarn och Norrköping. För drygt 20 år sedan då jag gick en "Advanced fire fighting-kurs" i Helsingborg, berättade brandingenjören som höll i kursen att brandförsvaret blivit kontaktade av någon som ville ha ett flislager i hamnen. Brandförsvaret frågade hur högt det skulle bli, varvid de svarade att det skulle läggas i (vill jag minnas) sju meter höga strängar. Svaret från brandförsvarets sida var: "då är det inte en fråga om *ifall* det kommer att självantända, utan *när* det kommer att självantända".

I flis sker ofta "spontan uppvärmning" av biologiska processer då material bryts ned. Om man staplar för högt, då kyls inte värmen av, utan det är risk att det självantänder. Enligt Brandskyddsföreningen bör man inte lagra flis högre än fyra meter, de bilder jag sett från bränderna i Nykvarn och Norrköping ger intryck av att vara högre.

Då kom jag att fundera över *Forest Wasa*, ett flis-fartyg som tillhörde Salén, som efter konkursen kördes i ett år ungefär av (gamla) Transatlantic. I andra fartyg har jag seglat med några som var där.

Forest Wasa hade ett djupgående på över 10 meter och ganska högt fri-bord, så lastrummen måste varit minst 20 meter höga, så då funderade jag hur de gjorde för att förebygga brand?

Ringde upp Bengt – en av tre chiefar som varit mycket viktiga mentorer för mig under min karriär. Bengt var i *Forest Wasa* under Trans-tiden och han förklarade att det var mycket noga att lasten var torr då den lastades, de stängde genast luckorna vid antydan till regn för att hålla ner fukthalten, eftersom vid under 15 procent vattenhalt är risken för självantändning försumbar.

Det är ju sådant man inte har en susning om när man jobbar i RO-RO, men jag värdesätter oerhört detta med att lära mig nya saker. Tack Bengt!

MATS HÖGBLOM



FOR CLEAR VISIBILITY WITHOUT REFLECTIONS

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



BERGAFLEX

SOLAR PROTECTION FOR SHIP BRIDGES

www.bergaflex.com | info@bergaflex.com

Ingen längtan efter långturer

Seglat på de sju haven har han aldrig gjort, men han har trotsat Vätterns vågor i 50 år och det går inte av för hackor, det heller.

– Jag har aldrig känt någon större längtan efter att ge mig ut på långturer, säger Hasse Wetterlind, befälhavare på Visingsöleden. TEXT OCH FOTO ANNA LINDAU BACKLUND

VISINGSÖ MAJ 2020

Många jubileer uppmärksammas, men det finns också de som passerar obemärkt förbi. Till den sistnämnda gruppen hör ett lugnt och stilla 50-årsjubileum: Det är Hasse Wetterlind som firar att han i år varit leden trogen ett halvt sekel! Och han avser att hänga i ett tag till.

– I sommar fyller jag 65, men än är jag inte redo att bli pensionär, säger han.

Egentligen borde han ha två guldklockor, en på vardera armen – eller en för styrbord och för babord – denne inbitne seglare. Men han får nöja sig med en, och den fick han av Jönköpings kommun efter 25 års lång och trogen tjänst. Men att han smög igång redan som 15-åring som däcksmän på de gamla passagerarbåtarna Hebe-båtarna, visste nog inte kommunen om.

Rätt element

Men så var det och han har alltid varit fascinerad av vatten. Redan när han som

liten parvel knatade runt på föräldragården i Näs förstod han att det var hans rätta element.

– Jag är ju född vid vattnet, säger han. Och jag har lite sjömansblod i ådrorna, min farfarsfar var skutskeppare på Vättern.

I Näs såg han båtar passera och det väckte hans längtan. 1970 fick han sommarjobb som däcksmän på dåvarande passagerarbåtarna Hebe-båtarna och sommarjobbade där fram till 1972.

– Jag stortrivdes, och vi gick inte bara mellan Gränna och Visingsö, minns han. Det blev också turer till andra hållpunkter i Vättern. Och 1972 fick jag följa med på en spännande resa, en av Hebe-båtarna bogserade den gamla ångbåten *Trafik* genom Göta kanal till Sjötorps varv.

Nio personbilar

1960 fick Visingsöborna sin första kommunala färja och den var i trafik när Hasse slutade yrkesskolan 1973. Där sökte man semestervikarier, och samma som-

mar började han jobba som däcksmän på *Brahe* och blev kvar hela vintern.

– Färjan tog nio personbilar berättar han. Det är lite annat än dagens *Braheborg*...

Flera färjor har passerat revy under detta långa sjömanskall som har ett enda avbrott, och det var när han gjorde lumpen.

– Jag ryckte in hösten 1974 och hade sökt till flottan, men hamnade på I 12 i Eksjö. Det var dit vi "bonnapojkar" kom...

Tjänstledigt för studier

Han behövde dock inte vara rädd för att hamna i arbetslöshet efter lumpen. När han muckade väntade en fast anställning på färjeleden som däcksmän med inriktning på maskin.

Hasse trivdes bra, men det började fattas skeppare på de båda färjorna *Brahe 1* och hennes flytande kollega *Brahe 2*, som vid denna tidpunkt trafikerade Gränna-Visingsö.

– Kommunens starke man på Visingsö tog då en diskussion med flera av oss däcksmän: Om vi var villiga att läsa till befälhavare skulle vi få tjänstledigt för studier.

Lika roliga

Han bestämde sig för att söka till sjöbefälsskolan i Göteborg. 1980 kom han in, läste sex månader och började sedan köra *Brahe 1* och *Brahe 2*. Men han nöjde sig inte "bara" med att köra färja, han var också tekniskt ansvarig för leden. Och detta sidouppdrag har han behållit genom åren.

– Vid ett tillfälle fick jag frågan om jag var beredd att sluta köra och ha en renodlad teknisk tjänst. Men det tackade jag nej till, jag gillar att göra både och, och båda bitarna är lika roliga.

Det ledde till att en tekniker anställdes och Hasse fortsatte köra färja, parallellt med att han är fartygsansvarig. Och han är inte den som backar när färjor ska på varv. Med van hand ser han till att delar byts ut, att olja fylls på till propelleraggregatet och mycket annat.

14 bilar

– Tidigare gick vi till en slip i Karlsborg vid varvsbesök, förklarar han. Men slipen



Tripp, trapp, trull. Här ligger de på rad, de tre färjorna som trafikerar Visingsöleden. Från vänster *Christina Brahe*, *Ebba Brahe* och *Braheborg*.

– Inget slår *Braheborg* som kom 2014 och jag har varit med och byggt henne, säger Hasse Wetterlind som här ska lägga till på Visingsö.





I 50 år har han trotsat Vätterns vågor, Hasse Wetterlind som är befälhavare på Visingsöleden. I år fyller han pensionär, men avser att hänga i ett tag till.



Dags att gå på passet. Befälhavare Hasse Wetterlind t.h. i samtal med styrman Håkan Porak och matros Håkan Wetter.

blev så dålig att vi var tvungna att göra något eget i kommunen. Det resulterade i att en torrdocka uppfördes i Huskvarna, och den var jag också med och byggde.

Han har sett färjor komma och gå, och 1974 var ett stort år för öborna. Då kom "jättefärjan" *Christina Brahe* med plats för 14 bilar. Samtidigt gick gamla *Brahe 2* i pension, men till öbornas förfogande stod nu två färjor med gott om plats.

– Jag var med när *Christina* kom och hon finns kvar än i dag som extra resurs. När hon kom tyckte man att hon var jättestor, men i dag är hon liten.

Sällskap i hamnen

Christina Brahe har fått sällskap i hamnen på Visingsö. Där ligger också *Ebba Brahe* och ståtliga *Braheborg* som i dag är Vätterns stolta flaggskepp. *Ebba* kom 1990 och Hasse var med och byggde henne åt Jönköpings kommun. Kalaset gick loss på nästan 18 miljoner och nu var det *Ebba* som var "jättestor".

Hon hade – och har – plats för 24 bilar, även om man inte bokar in mer än 20. Detta för att bereda extra plats åt cyklar och passagerare. Hon går i trafik främst under sommarmånaderna då turister i aldrig sinande ström vill ta båten över till Visingsö.

Men någon sommarvärme var det inte tal om den 17 november 1995, en dag som många minns och som Hasse aldrig glömmer. Då härjade en snöstorm av sällan skadat slag och på ön blåste 30 sekundmeter.

Grym sjö

– Det var en fredag, berättar han. Jag hade jobbat på torsdagskvällen när det började snöa och jag kunde knappt ta mig hem.

13.30 på fredagen skulle han gå på sitt pass, men att köra ner till hamnen i personbil var inte att tänka på. Istället blev han nerkörd med hjullastare och ombord på färjan upptäckte han att en pollare hade gått sönder. Han bestämde sig då för att gå ut och vända båten för förtöjningens skull. Men vågorna övermannade honom.

– Jag har aldrig sett så grym sjö, varken förr eller senare. Vågorna var fyra-sex meter höga och jag hade en meter vatten på däck. Jag gjorde bedömningen att det skulle ta bortåt två timmar att gå över till Gränna och bestämde att vi skulle ligga still.

Utan och innan

Det som oroade honom var att det skulle bli en akut sjukresa. Men en läkare var bosatt på ön och han lovade göra sitt yttersta för att hjälpa till vid eventuell sjukdom. Men inget hände, öborna höll sig friska denna dag.

– Det är det värsta jag varit med om, säger Hasse som känner sin sjö utan och innan.

Han vet att berätta att Vättern kan vara nog lynnig. Sjön kan ligga spegelblank för att i nästa stund blåsa upp och erbjuda aldrig så erfarna befälhavare på rejäla överraskningar. Men han tar det med ro och låter sig inte jagas upp.

– Jag blir varken rädd eller nervös, konstaterar han lugnt.

Jönköpings kommun drev färjetrafiken mellan Visingsö och Gränna fram till 2012, då Trafikverket tog över. Då skrevs en avsiktsförklaring som innebar att färjerederiet ska sköta trafiken åt kommunen fram till 2030 och att kommunen betalar Trafikverket för skötseln.

Större färja

För personalen innebar det kanske inga större förändringar, men väl för *Ebba Brahe*. Hon hade varit det stora och stolta fartyget, men nu skulle hon få konkurrens: En ny och större färja avsågs att byggas med plats för 34 bilar, 394 passagerare och fyra mans besättning. Färjan, som kom att döpas till *Braheborg*, byggdes i Huskvarna och då var Hasse med.

– De första delarna anlände på höstkanten 2012 på pråm från Riga till Västerвик och fraktades sedan till Huskvarna. Totalt var det 42 sektioner som svetsades ihop, och jag var med under hela processen.

Blåste upp

Det tog närmare ett år att bygga färjan och när hon skulle sjösättas var det Hasse som höll i rodet. En kolsvart november-natt 2013 ägde provturen rum och när han lämnade hamnen i Huskvarna blåste svag vind. Allt skulle testas och det fanns flera man ombord.

Men väl ute på öppet vatten gjorde vindarna en helomvändning. Det började blåsa nordost och Vättern var inte sen att svara: Sjön blåste upp och han fick sidvind, samtidigt som det började regna.

– Det blåste mellan 16 och 20 sekundmeter och det var minst sagt tyst i styrhytten när vi närmade oss den trånga hamnen. Men sedan var det idel glada

miner: *Braheborg* hade visat att hon höll måttet.

Den 14 februari 2014 bytte man från finsk till svensk flagg och på pingstafton samma år gjorde *Braheborg* sin jungfruresa mellan Gränna och Visingsö med bilar och passagerare.

Bra i is

Mycket har hänt på färjorna sedan Hasse började köra, både för passagerare och manskapet ombord. På *Christina Brahe* är styrhytten liten och trång och på *Ebba Brahe* betydligt större, även om den inte når upp till *Braheborgs* mått mätt.

Braheborg är i likhet med "kollegerna" isbrytande. Nu var det länge sedan det var isvinter, men annat var det på 70-talet då sjön la sig år efter år.

– *Christina* är mycket bra i is, förklarar han. Och jag kommer särskilt ihåg en vår när vi skulle på varv i Karlsborg och isen låg tjock nära hamnen. Det var full gas och sedan tillbaka, hon fick liksom boxa sig fram.

Busschaufför

Hasse har jobbat med båtar hela sitt yrkesverksamma liv, men har också kört buss en kort period. Det var för lite att göra på färjan och manskapet erbjöds möjlighet att ta busskort och kunna jobba som busschaufför i Jönköping.

– Det var vintrarna 1982 och 1983, minns han. Vi var fem man som hakade på och delade på två tjänster.

Men båtar drog mer än bussar och 1994 införskaffade han en lastbåt tillsammans med ett gäng glada entusiaster.

– Vi köpte *Svanefjord* som vi gjorde iordning och körde sedan bulk via Göta kanal till Norge, Danmark och Sverige, berättar han. Vi höll på 15 år och under höstarna var jag tjänstledig för att enbart köra lastbåten.

Dröm att köra

Men var sak har sin tid och *Svanefjord* såldes 2000. Och han drar sig också till minnes passagerarbåten *Ex Nordan*, som döptes om till *Madam Tingley*, och som köptes in av Jönköpings kommun 1993. Hon trafikerade leden för att avlasta färjetrafiken.

När *Braheborg* kom täcktes dock behovet ändå och båten såldes. Men Hasse har kört henne, i likhet med de båtar som nu går på leden. Och han är fullt på det klara med att inget slår *Braheborg*. Där är arbetsmiljön så bra som den bara kan bli.

– *Braheborg* är en dröm att köra och ingen tur är den andra lik, säger han. Finast är det på våren med Vätterns blå vatten, härlig grönska och gult lysande rapsfält. **A L B**



Vaktombyte ombord på *Braheborg*. Hasse Wetterlind t.h. lämnar över rodet till Kåre Bovin.

”JAG HAR ALLTID BRUNNIT FÖR
INDIVIDERS RÄTTIGHETER OCH
ETT FACKFÖRBUND ÄR ETT BRA
STÄLLE FÖR ATT JOBBA MED
DE FRÅGORNA.”



Sjöbefälsföreningens nya jurist

Sjöbefälsföreningen har anställt en ny förbundsjurist som heter Sandra Stens. Hon kommer att bistå ombudsmännen med juridisk kompetens och förstärka kansliet.

– Under studietiden har jag engagerat mig i individers rättigheter och läst mycket internationell rätt, säger hon. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM SEPTEMBER 2020

Berätta lite om dig själv!

– Jag är finlandssvensk, det vill säga jag är svenskspråkig och kommer från Finland. Jag flyttade till Sverige 2015 för att plugga juridik i Uppsala. Jag tog min examen i somras och nu jobbar jag här.

Hur kommer det sig att du sökte det här jobbet?

– Jag har alltid brunnit för individers rättigheter och ett fackförbund är ett bra ställe för att jobba med de frågorna. Jag är också väldigt engagerad i internationell rätt och det har ni mycket av här.

Vad tror du att du kan bidra med som jurist hos oss?

– Jag kan bidra med juridisk kompetens och använda den juridiska metoden som verktyg för att göra rättsutredningar och ta reda på det som jag inte kan direkt. Under studietiden har jag främst fördjupat mig i folkrätt, internationell privat- och processrätt samt EU-rätt. Som person är

jag glad och positiv så jag tänker att det också är något jag bidrar med.

Hur har de första veckorna på jobbet varit?

– De har varit spännande, jag har redan lärt mig mycket nytt. Jag har haft bra möten och samarbete med mina kollegor och fått jobba med intressanta frågor.

Hur känns det att börja på ett nytt jobb mitt i coronapandemin, när de flesta jobbar hemifrån?

– Det blir så klart svårare, speciellt att komma in i arbetet. Det är tråkigt att man inte kan träffa andra. Men det har gått över förväntan, jag har haft Teamsmöten varje dag och har haft mycket att sätta mig in i. Så det har fungerat jättebra.

Det här är ditt första "riktiga" juristjobb sen examen, hur känns det?

– Det känns jätteroligt! Jag känner mig väldigt redo att äntligen använda det jag har lärt mig i fem år. Att få använda juridiken för att lösa konflikter i verkligheten och inte bara läsa teori.

Vad har du gjort tidigare, till exempel praktik och under studietiden?

– Jag har gjort praktik på Civil Rights Defenders, en ideell organisation som jobbar med människorättsfrågor. När jag pluggade så jobbade jag för Juridik till alla, som är en gratis juridikrådgivningstjänst som drivs av studenter. Jag har också jobbat ideellt för Asylrättsstudenterna, som hjälper asylsökande och migranter med gratis rådgivning.

Jag var med i något som heter ELSA, European Law Students' Association, där jag var director for study visit, vilket är en person som planerar ett utbyte och besöker andra juridikstudenter i Europa. Vi var i Zürich och jag har också varit i Wien på ett sådant utbyte. Sen har jag gått extrakurser i juridisk engelska och juridisk retorik som ELSA anordnar. Jag har också suttit i granskningsutskottet i Femjur, Feministiska juriststudenter, som granskar juridiska institutionen ur ett normkritiskt perspektiv.

Vad hoppas du få jobba med för typ av frågor?

– Allt som rör medlemmarnas rättigheter tycker jag är väldigt viktigt. Att delta i rättsutvecklingen genom att vi är remissinstans och att driva internationella frågor som är viktiga för våra medlemmar.

Vad gör du på fritiden?

– Jag tränar ganska mycket. Jag gillar att vara utomhus och vandra. Träffa kompisar, uppfostra föräldrarnas hundvalp och så målar jag med akvarell. **S C**

Refresher-kurser mitt i Stockholm city

Sjöskolan ligger mitt i Stockholm i marin miljö, med god access via kollektivtrafik, bil och båt. Även nära till flera centrala boendealternativ. Kurserna genomförs av erfarna instruktörer i genuin fartygsmiljö.

sjöskolan[®]
PÅ BECKHOLMEN

Boka din kursplats idag
sjoskolan.se

Sjöskolan är kvalitetscertifierade sedan 2001



www.sjoskolan.se info@sjoskolan.se tel 08-661 09 09

Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

RESCUE BOAT

12 okt
2 nov
23 nov
14 dec
25 jan
15 feb
15 mar



BASIC SAFETY

12-13 okt
2-3 nov
23-24 nov
14-15 dec
25-26 jan
15-16 feb
15-16 mar



RESCUE BOAT

14 okt
25 nov
16 dec
27 jan
17 feb
17 mar



BASIC SAFETY

14-15 okt
25-26 nov
16-17 dec
27-28 jan
17-18 feb
17-18 mar



FAST RESCUE BOAT

16 okt
27 nov
18 dec
29 jan
19 feb
19 mar



ADV FIRE FIGHT.

13 okt
3 nov
24 nov
15 dec
26 jan
16 feb
16 mar



ADV. FIRE FIGHTING

15 okt
26 nov
17 dec
28 jan
18 feb
18 mar



CROWD CRISIS MNG

13 okt
24 nov
26 jan
16 mar



SÄKERHETSUTB.

FISKEFART
14 okt
16 dec
17 feb



MEDICAL CARE

19-21 okt
23-25 nov
7-9 dec
25-27 jan
22-24 feb





NYTT UPPLÄGG - NYA MÖJLIGHETER

Glädjande besked! Vi är nu även av Transportstyrelsen godkända att kombinera de fysiska sammankomsterna på plats hos oss med elektroniska förstudier. Det nya kursupplägget gäller flertalet av våra fortbildningskurser, även kallade "refreshkurser".

För dig som är i behov av att förnya dina certifikat framöver så innebär detta en del fördelar:

- Ökad tillgänglighet som underlättar din planering då vi dubblar antalet kurstillfällen
- Kursstart fler dagar i veckan innebär fler möjligheter för dig
- Kombination av flera olika kurser under samma refreshvecka

Varmt välkommen!

Teamet på Safetygruppen



STCW-guide

Grundkurser

BASIC SAFETY

9-18 okt*
9-13 nov
27 nov - 11 dec*
7-11 dec
10-14 feb
8-12 mar 22-26 mar



*Fredag - Söndag över två veckor

GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

12 okt
4 nov
14 dec



ADVANCED FIRE FIGHTING

21-23 okt
17-19 feb



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

12-13 okt
2-3 nov 25-26 jan
23-24 nov 15-16 feb
14-15 dec 15-16 mar



SHIP SECURITY OFFICER

15 dec



MEDICAL FIRST AID

14-15 okt
25-26 nov
16-17 dec 17-18 feb
27-28 jan 17-18 mar



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

14 okt
16 dec
17 feb



FAST RESCUE BOAT

15-16 okt
26-27 nov
28-29 jan
18-19 feb
18-19 mar



CROWD CRISIS MNG

14-16 okt
18-20 nov
3-5 feb
2-5 mar
24-26 mar



MEDICAL CARE

19-21 okt
23-25 nov
7-9 dec
25-27 jan
22-24 feb




Med reservation för eventuella ändringar.

TEMA

PIRATERI





Moderna pirater är organiserade och använder både avancerad teknik och tunga vapen. Även om metoderna varierar bland pirater i Indonesien, längs Somalias kust eller i just Västafrika så kan anspänningen vara stor ombord och säkerhetsläget måste ideligen uppdateras.

FOTO ISTOCK.COM/PHOTOS BY PAINTER

Världens farligaste

Antalet piratangrepp har visserligen minskat totalt, de senaste åren. Men i Västafrika ökar de. Det gör Guineabukten till det i särklass farligaste farvattnet i dag. Det innebär en ökad press för all besättning som närmar sig destinationen. TEXT AGNETA SLONAWSKI

GUINEABUKTEN MAJ 2020

Däcksbefälet Frank (fingerat namn) är en av dem som vet vad det innebär att befinna sig i farliga vatten. Han arbetar på ett fartyg som varit både vid Somalias kust och på nigerianskt vatten.

– Vi kontrakteras av oljebolag och kan inte bara sticka iväg om det händer något, förklarar Frank, som håller i säkerhetsutbildningen med besättningen.

Men innan det är dags för avfärd till exempelvis Nigeria, så kallar rederiet in säkerhetskonsulter. De gör en riskanalys utifrån område, vilket jobb som besättningen skall utföra och hur länge båten beräknas vara på plats. Konsulter av det här slaget har ofta varit militärer tidigare och har ett kontaktnät som ger dem informell information om läget. Innan fartyget närmar sig en riskzon, mönstrar vakter på, oftast brittiska före detta militärer. Till skillnad från i Östafrika, så får de inte bära vapen. Istället agerar de rådgivare och är ombord för att kunna hålla i gisslanförhandlingar, om en sådan situation uppstår. Annars håller de utkik på bryggan, i nattkikare, efter misstänkta båtar. De är även med och gör lockdown-övningar ombord. Något som Frank också gör med besättningen, minst var tredje månad.

– Vi tränar ett läge då vi inte kan stoppa piraterna att komma ombord. Vi ropar ut kodord i högtalarna och övar oss på att stänga in hela besättningen i ett säkert utrymme, oftast i maskinrummet och helst där det går att ha kontroll över båten, så att ingen kan köra iväg med den.

Fartyget har låga fribord, och när det närmar sig högriskvatten utrustas det med bland annat taggtråd, plank eller metallstänger för öppningar, och vattenslangar. Dessutom hyr de in beväpnade patrullbåtar från nigerianska flottan.

De sköter eskort och områdesbevakning.

– Första gången som jag åkte till Västafrika var jag nervös. Nu är jag inte det eftersom jag vet upplägget. Men om jag fick en förfrågan om jag skulle ta ett jobb i Port Harcourt, [piraternas centrala plats vid Nigerdeltat reds. anm.], då skulle jag nog tacka nej. Det är ju frivilligt om man vill åka till riskzon. Men skulle du säga nej tack, då omplaceras du till en annan båt. Trivs man med båt och besättning så vill man ju inte det, säger han och tillägger att det inte är för spännings skull han gör det och inte för risktillägget, eftersom det är samma för alla, enligt tariff.

Piraterna har ekonomiska motiv

Det har kommit till mycket skyddsutrustning för fartyg under det senaste decenniet. Men det räcker inte eftersom piraterna också rustar och utvecklar sina metoder. Tidigare kunde man se ett politiskt motiv i attackerna. Grupper som menade att utländska bolag exploaterade och gjorde profit på olja, utan att nigerianer fick ta del av det, sköt på fartygen för att skrämmas.

– I dag är det mer ekonomiska motiv. Man tar tankers för att sälja det på egna raffinaderier och man tar besättning mot lösen. Det tror jag inte kommer att ändras inom överskådlig tid. Problemet är att landet är sönderkorrumpert och att piratledarna har stor makt, säger Frank.

I detta nu pågår en diskussion om vakter ombord skall få använda vapen i Västafrika, på samma sätt som är tillåtet i Östafrika. Antagligen kan det dämpa antalet attacker. Eller så briserar det i mer våld.

Guineabukten är ett högriskområde

Att Guineabukten fortsätter vara ett högriskområde visar statistiken tydligt. Majoriteten av alla piratangrepp i världen i dag



utförs där. Många angrepp resulterar även i kidnappning av besättningar.

Under de första tre månaderna 2020 rapporterades 47 attacker i hela världen. Det kan jämföras med 38 attacker, samma period, året innan.

Guineabukten stod för 21 av attackerna, varav 12 var på fartyg som var på väg och på en distans på 70 nautiska mil från kusten. På dessa blev totalt 17 besättningsmedlemmar kidnappade under tre olika incidenter.

Hela 37 fartyg bordades av pirater under det första kvartalet 2020. Under hela 2019 blev totalt tio fartyg beskjutna. Det första kvartalet i år hade det rapporterats fyra beskjutningar på fartyg som gick utanför Nigeria.

– Tidigare var det mestadels fartyg som var relaterade till oljebranschen som piraterna i Guineabukten anföll. I dag ger de

farvatten



De flesta fartyg som passerar Västafrika idag är utrustade med taggtråd, vattenkanoner och elstängsel. Foto: Foto iStock.com/Mickrick

sig på allt; bulkfartyg, containerfartyg och kylfartyg, säger Cyrus Mody, assistent director på ICC IMB i London, som står för the International Chamber Of Commerce, International Maritime Bureau.

Han tillägger att attackerna över tid har blivit mer våldsamma plus att det är vanligare att piraterna kidnappar besättning, än att enbart beslagta fartyg.

Attackerna går till på sedvanligt sätt; höghastighetsbåtar med bra teknologi ombord, och tunga vapen, går till attack.

– Trenden är att piraterna vågar sig allt längre bort från land. Vi har fått rapporter av attacker 130 nautiska mil från Nigeria exempelvis, säger Cyrus Mody, vars organisation ICC, International Maritime Bureau, är en spindel i nätet när det gäller att hålla befäl uppdaterade.

Dygnen runt informeras sjöbefäl om attacker i närliggande vatten. Både via

mejl och GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System). De får rapporter om närmsta fartyg som kan ge hjälp och vad det finns att tillgå för hjälp från närmaste land. Samtidigt som redaren får fortlöpande information. Allt bygger på att den besättning som ser något misstänkt eller utsätts för något, rapporterar in det hela. Det vill säga: var hände det och vad hände? Dessa rapporter samlas upp med jämna mellanrum och ligger till grund för den statistik och den bild av situationen som lämnas några gånger per år. Även om man har besättningens väl och ve i fokus, så är det siffror och råd som står högst på agendan.

– Det är viktigt för oss att vara transparenta, men vi går aldrig in och förhandlar med piraterna eller tar kontakt med besättningens familjemedlemmar. När en besättning blivit kidnappad uppdaterar vi

International Maritime Bureau

ICC International Maritime Bureau (IMB) är en specialiserad avdelning av International Chamber of Commerce (ICC). IMB är en ideell organisation som grundades 1981 för att fungera som en kontaktpunkt i kampen mot alla typer av marin brottslighet.

Ett av IMB:s främsta kompetensområden är att bekämpa pirateri. Oron för den alarmerande ökningen ledde detta till att IMB Piracy Reporting Center skapades 1992. Centret har sitt säte i Kuala Lumpur, Malaysia. Det är bemannat 24 timmar om dygnet.

De rapporterar incidenter och informerar sjöfarare varhelst i världen ett fartyg attackeras. PRC har även direktkontakt med sjökaptener och redare vid piratattack. PRC finansieras av donationer.

Källa: ICC International Maritime Bureau



en gång i veckan till fartygets ägare, förklarar Cyrus Mody.

Kan få hjälp av Kustbevakningen

Det är fortfarande så att de flesta attacker sker utanför Nigeria. Och det händer att fartyg får hjälp att häva piratattacker av Kustbevakningen från vissa västafrikanska länder. Eller att de kan fråga om eskort av armébåtar.

– Den stora skillnaden med Adenviken är att där skedde attackerna på internationellt vatten. Då gick det att få assistans från andra länder. Medan i Guineabukten är det så att inget land tillåter att FN går in på deras vatten, just för att det är suveräna stater. Det innebär att inget utländskt fartyg tillåts befinna sig där med privata och beväpnade vakter ombord, förklarar Cyrus Mody.

Det gör fartygstrafiken oerhört sårbar. Till detta kommer metoder som att lotsa in det kidnappade fartyget på eget vatten och i värsta fall in i mangroveliknande skogar längs med landets floder.

– Vi vet inte allt om vilka piraterna är, men vi vet att de oftast är beväpnade och att de verkar ha god kännedom om farvattnen. Det kan vara män som mist sitt arbete som fiskare eller som hamnarbetare i sina respektive länder och ser det som en extrainkomst, säger Cyrus Mody.

Tror inte på en minskning

Han ser inte skuggan av en chans att piratattacker i området kommer att minska i en snar framtid. Tvärtom.

– Så länge som arbetslösheten är hög och det är ett stort gap mellan rika och fattiga, samtidigt som ländernas regimer är så labila och inte ger trygghet och stabilitet till sina invånare, kommer attackerna att fortsätta, tror Cyrus Mody.

En sak som kan förändra en del kan vara att informera och utbilda människor med regeringarnas goda vilja. Det kan handla om transportkunskap och sjöfartens betydelse och vilka konsekvenser det kan få om inte båtar får frakta varor från och till Guineabukten.

– Tills dess kommer de som utför attackerna se det som ett jobb eller en livsstil och därmed vara en stor risk för alla inom sjöfarten i de här vattnen. Därför är det troligt att sjöfarten kommer att minska här, menar Cyrus Mody. **A S**

Fotnot: Intervjupersonen (Frank) vågar inte framstå med sitt riktiga namn på grund av repressalier och krångel med visa när han åker till riskzonen.

Fakta: Första kvartalet 2020

Status when Attacked	ATTEMPTED	BOARDED	FIRE DUPON	Grand Total
ANCHORED	3	23		26
BERTHED		2		2
STEAMING	3	12	4	19
Grand Total	6	37	4	47

Regions where incidents reported.

Region	ATTEMPTED	BOARDED	FIRE DUPON	Grand Total
AFRICA	5	13	4	22
AMERICAS	1	5		6
INDIAN SUB-CONT		6		6
SE ASIA		13		13
Grand Total	6	37	4	47

Status of vessels and types of incident as per Region

Region	Status when Attacked	ATTEMPTED	BOARDED	FIRE DUPON	Grand Total
AFRICA	ANCHORED	2	7		9
	BERTHED		1		1
	STEAMING	3	5	4	12
AFRICA Total		5	13	4	22
AMERICAS	ANCHORED	1	5		6
AMERICAS Total		1	5		6
INDIAN SUB-CONT	ANCHORED		4		4
	STEAMING			2	2
INDIAN SUB-CONT Total			6		6
SE ASIA	ANCHORED		7		7
	BERTHED		1		1
	STEAMING			5	5
SE ASIA Total			13		13
Grand Total		6	37	4	47



Pirateri - nu och då

Foto från Penzance, Cornwall Golowanfestivalen

Sjöröveri är inte någon romantisk historia. Även om glorifieringen hänger kvar på vissa ställen. Oavsett om vi pratar om gamla tiders kapare eller sjörövare i indonesiska eller afrikanska farvatten. Det har skrivits otaliga böcker om pirater. Men inte så mycket om vardagslivet i dag. TEXT OCH FOTO AGNETA SLONAWSKI

CORNWALL MAJ 2020

Men låt oss ta det i rätt ordning. Piraters guldålder i västvärlden brukar räknas från 1690 till 1730. Då hade de stora europeiska krigen lagt sig och det vilade ett slags lugn på haven. Dessutom blomstrade handeln med olika kolonier. Det innebar att fartygen som förde hem varor till Europa blev ett lätt byte.

En av de pirater som gått till historien med ett romantiskt skimmer runt sig är

Francis Drake. Han var den förste engelsmannen som seglade jorden runt, 1577 till 1580. På sina färder passade han på att plundra spanska besättningar. Det hela sågs ha finansierats av drottning Elisabeth I, eftersom hon ville störa antagonisten: Spanien. Det innebar att Drake var mer eller mindre en hjälte på hemmaplan, medan han i Spanien gick under beteckningen: "un corsario". Det vill säga – sjörövare.

Kapare var till skillnad från pirater, för-

sedda med ett kaparbrev. Det var en handling som utfärdats av en regering och som innebar att man krigstid fick attackera fientliga skepp. Men den verksamheten blev förbjuden enligt internationell rätt 1856.

Festivaler till sjörövars ära

Trots det, hålls fortfarande festivaler till sjörövars ära. Ett sådant ställe är Penzance i engelska Cornwall. Där går man ur huse för den anrika Golowanfestivalen varje år, en festival som startade till piraters ära för länge sedan. I dag firas den med både sambakarneval och skepp med utsmyckade pirater i hamnen. Men det är inte det enda tecknet på en gammal pirattradition. För ett antal år sedan upptäcktes en över hundra meter lång tunnel under Penzance kommunala vägnät, från hamnen upp genom staden. Allt tyder på att sjörövare byggt den under jord för länge sedan. Just för att

”A cornish jury Will never convict a smuggler.” TALESÄTT FRÅN TALES OF THE CORNISH SMUGGLERS

gömma undan sitt gods och kanske dela med alla som höll truten.

Runt Cornwalls kust finns så kallade tullstigar upptrampade. I dag är de populära vandringsstråk för turister. Men från början ledde de till väl utvalda platser där man stod och svängde med ljuslyktan för att ange var skeppen kunde gå in. Fast egentligen handlade det om att få skeppet att gå i kvav i snåriga farvatten och stranda mot sylvassa klippor. Allt för att godset skulle kunna tas om hand av lokala förmågor. Det vill säga tullare och ärrade smuggelkapten, eller helt enkelt lokala fiskare och kustbor som kände vattnen som sin egen ficka och som gjorde sig en hacka för varje lyckad landning. Vattnen från Penzance till Lands End och runt St. Iver är kända för att vara extremt svårnavigerade. Det är ingen hemlighet att det var till smugglarnas fördel. På de närbelägna Scilly-öarna, var det helt öppet att öborna hade smugglandet som en fast inkomst. I dag är den lilla ögruppen, med St. Mary i spetsen, ett populärt utflyktsmål för alla som vill känna historiska fläktar

från en svunnen pirattid. När jag åkte till det lilla museet hittade jag ett gammalt talesätt från Tales of the Cornish smugglers som skvallrar om att de inblandade oftast kom lindrigt undan:

”A cornish jury Will never convict a smuggler”.

Många nödrop från fartyg

Vid mitt besök på PRC (Piracy Reporting Center) i Malaysia hösten 2008, stod inte angiveri, bland piraterna, särskilt högt på agendan. Nödropsen var många från fartyg som passerade Adenviken. De röda siffrorna i sambandscentralen, i Kuala Lumpur, talade då sitt tydliga språk: 95 attacker, 39 bortförda fartyg, varav 16 fortfarande var i piraternas händer. Då var totalt 300 besättningsmän gisslan, i hela världen.

En positiv sak var dock att innan sjöröveriet hade tagit fart i Adenviken, så hade man lyckats få ned antalet piratattacker rejält i Indonesien. Dels på grund av långa fängelsestraff för piraterna, men också för att patrullbåtarna i de indonesiska vattnen

ökade betydligt efter tsunamin. Något som gjorde det mycket svårare för pirater att gå till attack. Innan tsunamin härjade pirater nämligen i stor skala i hela området.

I södra Indonesien var det vanligt att de slog till efter solnedgången eller strax innan solen gick upp. Där använde man sig främst av knivar vid tillslag och tog med sig besättningens datorer, kameror och kontanter.

Medan man i norra Indonesien använde sig av tunga vapen och tog hela fartyget och besättningen som gisslan.

Men detta var innan fokus flyttades till piraterna i Somalia. I Adenviken kom piraterna grovt att delas in i tre grupper; det lokalt sammansatta gänget som var ute efter snabba pengar för att överleva, grupper med kraftfulla och välorganiserade ledare med betald personal som jobbar mer eller mindre professionellt. Plus ytterligare en grupp som klassas som internationellt organiserade brottslingar. De är ofta ute efter både fartyg och last.

Direktkontakt med stressade sjöbefäl

Det var innan vattenkanoner och stål nät eller beväpnade vakter från vaktbolaget Blackwater kom högt upp på agendan. Det enda man kunde göra på PRC var att ha direktkontakt med stressade sjöbefäl som blev attackerade och ge tydliga

Definition av sjöröveri

A) Varje olaglig våldshandling, kvarhållande eller plundring som besättning eller passagerare på privat fartyg eller luftfartyg begår för privata ändamål som är riktat mot

- i) annat fartyg eller luftfartyg eller mot personer eller egendom ombord på sådant fartyg eller luftfartyg på det fria havet;
- ii) fartyg, luftfartyg, personer eller egendom på en plats utanför någon stats jurisdiktion;

B) frivilligt deltagande i ett fartygs eller luftfartygs verksamhet med kännedom om de fakta av vilka följer att det är ett piratfartyg eller piratluftfartyg;

C) anstiftan till eller uppsåtlig medhjälp till handling som anges i a eller b.

Ur: Havsrättskonventionen Artikel 101



Före jul varje år tänds en fyrbåk till minne av de som omkommit till havs. Här har var och varannan familj en anhörig som är berörd. Det finns gott om grottor och gömmor trakten.

anvisningar. Så fort de siktade en oidentifierbar fiskebåt utanför Adenviken, visste de att det kunde vara en så kallad förklädd "moderbåt" för pirater med tunga vapen. Råden bestod i att vända 180 grader, öka farten och hålla utkik efter snabba piratbåtar.

Det året gick redarföreningen ut och varnade konsumenterna för att bränsle och varor inte skulle hinna hem till jul. Flera rederier bestämde sig för att istället gå runt Afrika och Godahoppsudden, en omväg på cirka tre veckor.

Åtskilliga lösensummor hann betalas ut innan en internationell samordning ledde till att närvaro av militärfartyg och andra fartyg, gjorde att sjörövandet blev svårt att genomföra och därmed mindre lönsamt. EU och FN tog i med hårdhandskarna mot det moderna sjöröveriet. Hårt sattes mot hårt. Kapningen av fartyget Sirius blev något av en vändpunkt. Flera sjönationer och regeringar gjorde sina röster hörda när fartyget kapades utanför Kenyas kust. Det hade två miljoner fat råolja ombord. Fartyget ansågs vara ointagligt, men icke. I början av januari 2009 släpptes supertankern mot en lösensumma på 23,5 miljoner kronor. Hur pengarna betalades ut är höljt i dunkel, men kontentan blev att 25 besättningsmedlemmar kunde vända hem.

Fokus har flyttat till Västafrika

I dag sker ett fåtal attacker i Adenviken eller i Indonesien. Fokus har nästan helt flyttat till Västafrika. Här anses sjöröveriet vara mycket svårare att stoppa, eftersom sjöröververksamheten visat sig medföra en stor ekonomisk vinning för vissa samt det faktum att det finns en liten risk att åka fast.

Fartyg bordas, attackeras, och besättning plus fartyg förs bort, ibland längs floder in i mangroveliknande skogar. De flesta incidenter som rapporteras är från Nigerias kust, men hela Guineabukten anses i dag vara det farligaste området i världen när det gäller piratangrepp. Ett stort problem är att attackerna oftast sker på nigerianskt vatten, vilket innebär att andra länder inte får gripa in utan godkännande av myndigheterna i Nigeria. Innan byråkratin är klar brukar piraterna hinna undan med både fartyg och i värsta fall med besättningen också.

Många fartyg har attackerats

I december 2019 anfördes det danska fartyget Maersk Regensburg av pirater, efter att det lämnat Dar el Salaam i Tanzania. Samma månad anfördes en yacht med två personer i Adenviken, ett turkiskt lastfartyg och en malaysisk bogserbåt kapades. Det norska lastfartyget MV Bonita är ett

annat fartyg som attackerats. Fartyget bordades av pirater utanför Benin, medan man väntade på en hamnplats i Cotonou. Nio besättningsmän kidnappades. De släpptes efter 35 dagar i fångenskap.

Stena Bulk är ett annat. Men där hände attacken, väster om Jemen, på väg till Indonesien. Där närmade sig två små båtar Stena Imperial på babordsidan på cirka 1,5 sjömil avstånd. Larmet gick och kapten plus säkerhetsteam samlades på bryggan. Man avfyra signalraketer och kontaktade ett krigsfartyg som fanns i närheten. Därefter avbröt de två småbåtarna och styrde kosan mot ett annat fartyg. Enligt Stena Bulk så använder man sig av professionella säkerhetsbolag ombord, när man går igenom ett riskområde. Det är inte tillåtet i Västafrika när fartyget befinner sig på respektive suverän stats vatten. Det är ännu ett av de stora problemen när det gäller piratattacker i Guineabukten. **AS**

Hela 37 fartyg bordades av pirater under det första kvartalet 2020. Under hela 2019 blev totalt tio fartyg beskjutna. Det första kvartalet i år hade det rapporterats fyra beskjutningar på fartyg som gick utanför Nigeria.

FAKTA

Ordet pirat kommer av det latinska ordet pirata. Det härstammar från grekiskans peirao, som betyder: försöka eller riskera. En av de äldsta definitionerna av engelska ordet pirate, fastlår att det betyder ett slags skepp.



Nya prover ska visa om Vaxholmsvraken är Vasas systerfartyg

I höstas upptäcktes vad som kan vara Vasaskeppets bortglömda systerfartyg i ett sund utanför Vaxholm. Östersjöns syrefattiga, bräckta vatten är en skattkammare för sjunkna skepp och nästa år öppnas portarna till Sveriges första vrakmuseum med hemvist Galärvarvet i Stockholm. TEXT LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM MARS 2020

Inför öppnandet av det nya Vrakmuseet, Museum of wrecks, föreslog marinarkeolog Jim Hansson att man skulle dyka efter regalskeppet *Vasas* mindre kända systerfartyg *Äpplet*, *Kronan* och *Scepter*. Enligt arkivdata skulle alla tre fartygen ha sänkts i ett sund utanför Vaxholm vid mitten av 1600-talet i syfte att skapa undervattensbarriärer för att hindra fiendefartyg att ta sig in till huvudstaden. Jim Hansson säger att de inte räknade med att återfinna fartygen när dykningarna inleddes i oktober förra året, men resonerade att sökandet i sig skulle sprida ljus över de gamla vraken och dess betydelse för historieskrivningen. Och kanske skulle man med lite tur hitta spår efter dem. Men redan dag ett påträffades det första fartyget.

– Efter bara några meter simmade jag rakt in i en hög ekvägg, säger Jim Hansson. Först trodde jag att det var en av alla de stenkistor som Gustav Vasas lät

sänka i området och bara det kändes ju coolt, men när jag simmade upp längs väggen och tittade ner över kanten förstod jag att det var ett fartyg. Skrovbalkarna syntes tydligt där nere, det var minst två däck. Fartyget var enormt.

Dagen efter hittade man ytterligare ett fartyg i förlängningen av det första skrovet. Det nya vraket var dock i sämre skick än det första eftersom det låg längre ut i farleden och hade drabbats av muddringskador. Att vraken inte upptäckts tidigare, trots relativt omfattande dykverksamhet, tror Jim Hansson delvis beror på de bristande siktförhållandena i området.

– Vanligtvis brukar det vara ganska grumligt där ute och det ligger en massa timmer kors och tvärs som gör det svårt att veta vad det är man ser för något. Men när vi var där och dök var vattnet ovanligt klart och man såg flera meter framför sig.

Ligger på militärt skyddsområde

Mycket tyder på att de sjunkna skeppen utanför Vaxholm, som ligger på mellan tio och tjugo meters djup på hemlig plats, verkligen är något av Vasas systerfartyg. Enligt arkivet över sänkta fartyg ska det ligga ett tiotal skeppsvrak i det aktuella sundet, men *Äpplet*, *Kronan* och *Scepter* utmärker sig genom att vara betydligt större än övriga fartyg och de är av liknande konstruktion som *Vasa*. Även vrakens positioner stämmer överens med arkivuppgifterna. Men för att kunna säkerställa vrakens identitet behövs mer exakta tidsdateringar för byggnadsår, något som kräver ytterligare dyk och fler prover. Eftersom vraken ligger i ett militärt skyddsområde måste marinarkeologerna

invänta dyktillstånd från Försvarsmakten innan de kan fortsätta undersökningarna. De grova dateringar som hittills genomförts visar att fartygen är byggda någon gång under 1600-talets första hälft, alltså den tidsperiod då Vasaskeppen byggdes. – Problemet är att vattnet i sundet är relativt strömt vilket gör att skroven är ganska renspolade och många årsringar har försvunnit. Vi behöver hitta prover där alla årsringar är bevarade ända ut till barken för att om möjligt kunna göra en exakt åldersdatering, säger Jim Hansson.

"Den glömda flottan"

I Vasaserien ingår fyra fartyg: *Vasa* (1628), *Äpplet* (1629), *Kronan* (1632) och *Scepter* (1636). *Äpplet* var förmodligen något bredare än *Vasa* för att öka stabiliteten – man hade lärt sig av sina misstag. Hon blev dock en ganska dålig seglare och det gjordes flera försök att sälja henne. *Kronan* och *Scepter* verkar däremot ha konstruerats något annorlunda och fick långa, framgångsrika karriärer innan de slutligen sänktes utanför Vaxholm.

– En kollega till mig sa att fartygen vi hittat verkar vara lite för klena i vissa delar för att vara *Vasas* systemskepp, men kanske var det därför de var så mycket mer framgångsrika än *Vasa*. För att de var lättare i konstruktionen och därmed bättre seglare, säger Jim Hansson och fortsätter.

– En intressant aspekt när man talar om gamla fartyg är vilka som blir ihågkomna och vilka som glöms bort. De som förliser eller på andra sätt går förlorade får nästan hjältestatus medan man knappt känner till dem som faktiskt var framgångsrika och seglade i många år, den "glömda flottan."

Bra för bevarandet av fartygsvrak

Östersjöns bräckta, syrefattiga vatten och dyga bottenar utgör utmärkta förhållanden för bevarandet av fartygsvrak. Skeppsmasken trivs inte och utan syre avstannar nedbrytningsprocessen. I dag finns en unik mängd välbevarade vrak runt om i Östersjön som, enligt Jim Hans-

SÄNKTA SKEPP

Längs den svenska kusten finns cirka 17 000 fartygsvrak. En del av dem har förlit medan andra medvetet sänkts för att skapa undervattensbarriärer och hindra fiendliga fartyg att nå land. Fartygsvrak har också använts som utfyllnad vid anläggning av ny mark och man vet att det finns ett stort antal skeppsvrak under markytan runt om i Stockholm. Så sent som förra sommaren återfanns ett skeppsvrak från 1590-talet under en restaurang i Kungsträdgården i samband med att byggnaden skulle grundförstärkas.



Marinarkeolog Jim Hansson dyker efter de nya Vaxholmsvraken. Foto: Ebba Bodell



Vrakfynd Vaxholm, styrbord Berghult på vrak 1.
Foto: Jim Hansson, Vrak/SMTM



Vrakfynd Vaxholm, knän på vrak 1.
Foto: Jim Hansson, Vrak/SMTM

son, förmedlar mängder av kunskap om alltifrån skeppsbygge och livet ombord till handelsmönster och kontakter mellan länder.

– Jag ser på de här skeppen som länkar, säger han. Innan ångan kom gick i princip alla transporter med fartyg och skeppen var bärare av kulturer, religioner, varor, konflikter och strider. Det är när man sätter in vraken i sitt sammanhang som de blir riktigt intressanta.

Som exempel tar han ett annat dykprojekt som pågår inom ramen för det nya Vrakmuseet. Det handlar om ett handelsfartyg från 1540-talet som upptäcktes norr om Dalarö år 2017 och som är lastat med osmund. Osmund är ett råmaterial av järn i knytnävsstora bitar som från medeltiden och framåt fungerade som betalmedel.

– Gustav Vasa ville förbjuda osmundjärnet eftersom det gick att framställa på gårdsbruken vilket gjorde det svårt för staten att kontrollera. De nya stångjärnen som infördes krävde större bruk vid framställningen. Men trots förbudet verkade det som att båda delar användes, säger Jim Hansson.

Osmundvraket är mycket välhållat med många föremål bevarade.

– Kopparkitteln står fortfarande kvar i eldstaden och vi har hittat verktyg och andra föremål. Vi har inte gjort några utgrävningar runt fartyget ännu, men det ser ut att finnas både läder och tyg i dyn och stormasten står fortfarande kvar på sin ursprungliga plats, säger Jim Hansson.

Invigningen sköts fram

Det nya Vrakmuseet i Stockholm skulle ha öppnat i slutet av året, men invigningen har skjutits fram till nästa år på grund av den pågående pandemin. Med hjälp av digital 3-D-modellering och Virtuell reality ska museibesökarna få följa med ner i de gamla skeppen och uppleva de säregna och i många fall världsunika miljöerna i och runt vraken. Det kommer även att finnas en hel del fysiska föremål att titta på för dem som besöker museet i Båthall två, vid Galärvarvet intill Vasamuseet.

– Museet är unikt och ensamt i sitt slag i vårt närområde och det ger oss en fantastisk möjlighet att visa det vi möter under ytan, säger Jim Hansson. Ibland är det helt enastående, som i Tintin, och det kan vara svårt att förklara med bara ord för någon som inte upplevt det själv. **LS**



ACCEPT
Försäkringar



www.accept.se/sjobefal

Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

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

Prisexempel: 206 kr

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

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

The world's most dangerous waters

The number of pirate attacks has admittedly decreased in total in recent years. But they increase in West Africa. The Gulf of Guinea is by far the most dangerous water today. The consequence of this is that there is an increased pressure on all crews approaching the destination. TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

Modern pirates are organized and use both advanced technology and heavy weapons. Even if the methods vary among pirates in Indonesia, along the coast of Somalia and in West Africa, there can be a great tension on board and the safety situation must constantly be updated.

The deck officer Frank (a fictitious name) is working on a ship, which has been along the coast of Somalia and in Nigerian waters.

"We are contracted by oil companies and can't just run away if something happens," explains Frank, who is responsible for the safety training on board.

The shipping company uses safety consultants before departure to, for example, Nigeria. They make a risk analysis considering the area, the job the crew is to perform and how long the ship is estimated to be in place.

Before the ship is approaching a risk zone guards are enrolled, usually former British soldiers. Unlike in East Africa they are not allowed to use weapons. They act as advisors and are on board to take care of hostage negotiations, if such a situation occurs. They also take part in lockdown practices on board. Something that Frank also does with the crew, at least every third month.

"We are training for a situation when we can't stop the pirates from entering the ship. We call out code words in the loudspeakers and practice to lock the entire crew in a safe place, usually the engine room, and preferably where it's possible to have control of the boat," he explains.

Equipped with barbed wire

When the ships are approaching high risk waters, they are among other things equipped with barbed wire, planks, metal rods and water hoses. Besides they hire

armed patrol boats from the Nigerian Navy, which take care of escort and area surveillance.

Previously there was a political motive for the attacks. Groups who thought that foreign companies made a profit on the oil, without Nigerians being allowed to take part in it.

"Today there are more economic motives. They take tankers to sell on own refineries and they take crews to get ransoms. The problem is that the country is totally corrupt and that the pirate leaders have great power," says Frank.

Right now there is a discussion if guards on board should be allowed to use weapons in West Africa, in the same way as in East Africa. Probably it could moderate the number of attacks. Or it could explode in more violence.

High risk area

The statistics show that the Gulf of Guinea continues to be a high risk area. The first three months of 2020 there were reports of 47 attacks in the whole world. It could be compared to 38 attacks, the same period the year before. In the Gulf of Guinea there were 21 attacks.

"Previously, the pirates in the Gulf of Guinea mostly attacked ships related to oil industry. Today they attack everything; bulk carriers, container ships and refrigerator vessels," says Cyrus Mody, Deputy Director of ICC IMB in London, who adds that the attacks over time have become more violent and that it is more common that the pirates kidnap the crews.

The attacks are executed in the usual way; with high speed boats, advanced technology and heavy weapons.

"The trend is that the pirates dare to go further and further away from land," says Cyrus Mody, whose organization ICC IMB, the International Maritime Bureau, is a

spider in the net when it comes to keeping the officers updated.

The maritime officers are informed around the clock about attacks in nearby waters. Both via mail and GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System).

"It's important for us to be transparent, but we never negotiate with the pirates or take contact with the crew's family members. When a crew has been kidnapped, we update once a week to the ship owner," explains Cyrus Mody.

Most of the attacks still take place outside Nigeria. And it happens that ships get help to stop pirate attacks from the coastguard from certain West African countries.

"The big difference compared to the Gulf of Aden is that the attacks there took place on international waters. In the Gulf of Guinea no country allows the United Nations to enter their waters, just because they are sovereign states," explains Cyrus Mody.

Will not decrease

He does not think that there is the slightest chance that the pirate attacks in the area will decrease in the near future. On the contrary.

"As long as unemployment is high and there is a huge gap between rich and poor, at the same time as the countries' regimes don't bring security and stability to their inhabitants, the attacks will continue," believes Cyrus Mody.

One thing that could change the situation is education, for instance on the importance of shipping and what consequences it could have if boats could not transport goods to and from the Gulf of Guinea.

"Until then, those who perform the attacks will look upon this as a job or as a way of living," thinks Cyrus Mody.

Footnote: The interviewed person (Frank) does not dare to use his real name, because of reprisals or trouble with visa to the risk zone.

This is a translation of the article on page 24-26.

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2020, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor 2020 finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

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

Vecka	Pris
1–16	5 000 kr
17–53	2 500 kr



SÄLEN

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

Vecka	Pris
1–16	4 000 kr
17–53	2 500 kr



STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

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



IDRE

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

Vecka	Vån B	Vån A
1–16	4 000 kr	5 000 kr
17–53	2 500 kr	3 000 kr

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Karl Huss – 08-518 356 10

Förbundsjurist i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ Ledarnas a-kassa 08-509 319 19

Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på www.sjobefalsforeningen.se

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Oscar Branje (kontaktperson)
tel 0733-29 92 92, e-post oscarbranje@icloud.com

A P MÖLLER-MÆRSK

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

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

Per Westergren
tel 070-676 44 16 e-post klubbadjurgardsfarjan@sjobefal.se

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

Fredrik Nylund
tel 0702-18 31 02

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

GOTA NETSS

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

SJÖVÄGEN

Victoria Åslund
tel 070-063 81 14, e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

Thomas Ravalid (kontaktperson)
tel 0733-99 90 56, e-post kaptentr@hotmail.com

STYRSÖBOLAGET

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

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

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

SVITZER SVERIGE

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

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

Gretel Aronsson
tel 0702-27 08 78, e-post siljaklubben@sjobefal.se

TERNTANK

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

TT-LINE

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

WALLENIUS

Vakant

VIKING LINE

Oskar Fahlén
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Daniel Rylander
tel 072-019 40 44, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

70% för 0 kr.

Vi är en ideell förening som står för 70% av sjöräddningen i Sverige – utan en krona från staten. Bli medlem på sjoraddning.se eller ring 077-579 00 90.



Propeller- smycke

Jag har med hjälp av en guldsmed tagit fram en propellermodell i rödguld, vitguld och silver för



de som arbetar i maskin till sjöss. Ingraverat namn enligt vad beställaren vill ha, på det ena bladets baksida, och personnumret ingraverat på ett annat blad. I mitten på hubben blir ett löpnummer ingraverat. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna nedan är flytande.

Stor propeller

i rödguld ca 5 gram 9 150:-
i vitguld ca 5,2 gram offert lämnas
i silver 990:-

Liten propeller

i rödguld ca 3,1 gram 5 950:-
i vitguld ca 3,4 gram offert lämnas
i silver 790:-

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

Sjöingenjörs- & sjökaptensring

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

Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 9 783:-
Sjöingenjörsringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 6 100:-



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:

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



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

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

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

Technical english

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

Margareta & Rickard Zedelters fond

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

Studiestipendium

Sjöbefälsföreningen erbjuder studerandemedlemmar som genomgår den fyraåriga utbildningen ett stipendium på 200 kronor per omborddag under viss ombordpraktik, totalt max 30 000 kronor per elev. En av förutsättningarna är att man varit medlem i minst ett år före praktiken.

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

LÖSNING TILL SEPTEMBERKRYSSSET I SJÖBEFÅLEN NR 5/2020

							OMEDGÖRLIG	SOLDAT	TYKOMEDI			M	Ö
							AMBVALENS	HÄRRETT	KARP	STEN	JUNG		
							LEVER	OCH	SPÄT	KÄR	UNG		
								SLUT	ENKLA	RE	RE		
								SPIRIT	RE	SITT			
							EN	SMULLA					
							SPIRIT						
							TYP						
							BETE						
							SUPER						
							ALPINT						

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

**Ester Brodo
Värmdö**

**Per Eklund
Vällingby**

**Anders Johnson
Stockholm**

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefålen gratulerar!

DET ÄR HÖG TID ATT BOKA DIN STCW-KURS!

BOKA DIN PLATS REDAN NU
WWW.OMC.NU

Välj att göra det hos oss som är en **ideell förening** med över **20 års erfarenhet** av att utbilda i att rädda liv till havs och ombord.

Professionella instruktörer som alla har egen arbetslivserfarenhet inom sina respektive yrkesområden. Väl tilltagna övningsområden för **brand, sjukvård och vatten** samt med väl utarbetade rutiner för att du skall känna dig trygg i tider med Covid-19.

Om du väljer att utbilda dig på Öckerö, passa då på att bo på vårt kurshotell vid havet. Somna gott med vetskapen om att ditt val av oss som ideell förening gör att **varje krona går tillbaka** till att **fortsatt utveckla vår kursverksamhet för ökad säkerhet** för dig som har havet som arbetsplats.



ÖCKERÖ MARITIME CENTER
ÖCKERÖ & RINDÖ | WWW.OMC.NU