

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 6 OKTOBER 2022 ÅRGÅNG 11

NYHETER

51 befäl sägs upp  
från Tallink Silja

INTERVJUN CHRISTINA PALMÉN

Ny ordförande för Wista

KULTUR BOKMÄSSAN

Äntligen på plats igen

REPORTAGET

## ITF SJÖFOLKS- STIFTELSE BISTÅR SJÖMÄNNEN

KATIE HIGGINBOTTOM LEDER STIFTELSEN SOM HAR STÖTTAT  
GENOM CORONAPANDEMIN OCH KRIGET I UKRAINA

TEMA

## PIRATER I GUINEABUKTEN

FRAMGÅNGSRIK DANSK INSATS • PÅ LÅNG SIKT KRÄVS NYA INSATSER • UTBREDD KORRUPTION FÖRSVÄRAR

# Den bästa reklamen för ett yrke är nöjda medarbetare

OKTOBER

När du läser det här har vi precis landat på kansliet igen efter en intensiv och rolig medlemsvecka! Jag, och alla våra ombudsmän samt vår redaktör, har varit ute på fartygen för att träffa er och prata sjöfart och fackliga frågor. Jag vill tacka alla er som vi hade förmånen att träffa för alla bra samtal, frågor och inspel! Vi tar med oss era synpunkter och jobbar vidare för att bli ett så bra befälsfackförbund som möjligt. Och till er som vi tyvärr inte hann träffa den här gången så väntar fler medlemsveckor och fartygsbesök.

Det händer mycket i vår omvärld just nu, med ökade kostnader som följd. Vi har allt från stigande inflation och höjda räntor till ökade mat-, el- och bränslepriser. Det här leder till en stor oro bland många idag att man får svårt att klara av privatekonomin. Kommande avtalsrörelse väntar bakom hörnet och det finns en risk att den blir stökig.



OSCAR LINDGREN

För vår del är skärgårdstrafiken först ut, vårt avtal med Almega löper ut den sista december 2022. När det gäller storsjöfarten och förhandlingarna med SARF löper vårt avtal ut sista januari 2023. Datum för förhandlingar är i skrivande stund under planering, även om avtalen brukar prolongeras, det vill säga förlängas, tills märket är satt av industrin.

I början på november kommer vi anordna en avtalskonferens där vi samlar representanter från klubbarna samt styrelsen under en tvådagarskonferens. Där samlar vi ihop motionerna som kom in under kongressen, synpunkter från er medlemmar och från klubbrepresentanterna och styrelsen. För att sedan sammanställa en yrkandelista på frågor som är viktiga för er. De kommer vi sedan att driva i avtalsrörelsen gentemot arbetsgivarna. Som ni alla har hört så många gånger förr är det brist på

befäl i svensk sjöfart och inom de närmaste åren behöver fler utbildas in i yrket. Men den bästa reklamen för ett yrke är nöjda medarbetare. Därför är den här avtalsrörelsen en ypperlig chans för redarna att förbättra villkoren för svenska sjöbefäl och få fler nöjda medarbetare som stannar kvar i yrket!

ITF Maritime Safety Committee har haft möte med 20 representanter från hela världen. Deras huvudsakliga uppgift gäller säkerhet till sjöss och vi har från Sverige inte mindre än tre representanter från Sjöbefälsföreningen som är inblandade i dessa viktiga frågor. Det är exklusivt. Huvudsakligen planeras IMO-arbetet, som styrs av denna kommitté. Några av de prioriterade områdena som man lägger störst fokus på är Human Element, bemanning, automatisering, STCW/STCW-F och miljö samt frågor som påverkar sjömäns säkerhet. En fråga som diskuteras mer och mer ingående är alla de olika fartygsbränslen som finns idag, samt dess egenskaper och på vilket sätt dessa kan påverka människan. Samtidigt som den nuvarande ambitionen i IMO är att kraftigt minska utsläppen av växthusgaser fram till år 2050.

Det nordiska arbetet har också tagit ny fart i form av fysiska möten, både Nordisk Fartygsbefälskongress och Nordiska Maskinbefälsfederationen. Sjöbefälsföreningen har ett nära samarbete med våra nordiska grannar och vi står inför samma utmaningar. Några av de samtal som fördes under mötena var till exempel den ökade sjöfarten i de arktiska områdena och de få resurser som finns tillgängliga i händelse av en eventuell olycka. Ett område där trafiken har intensifierats med 25 procent mellan 2013 och 2019 och då av kryssningsfartyg i synnerhet. Som ett exempel så har Island totalt 260 inbokade anlop av kryssningsfartyg under 2023. Alla de nordiska länderna jobbar nu sida vid sida för att få till stånd en policy som bland annat ska användas i vårt fortsatta arbete med att påverka myndigheter, och inte minst IMO, vad gäller säker navigering i arktiska farvatten.

Jag vill också passa på att rikta en tanke till våra kollegor i Ukraina. Det fasansfulla kriget fortgår och har snart pågått i åtta månader. Jag tror få av oss kan sätta sig in i hur det är att leva i krig, eller att tvingas fly från sitt hem. I reportaget i det här nummeret kan du läsa om hur ITF Seafarers' Trust har stöttat ukrainska sjömän och deras familjer. Den solidaritet som många uttryckte med Ukraina i början av kriget är det viktigt att vi håller i nu. Även om det bara handlar om att skänka några extra kronor, spara lite extra på elen och hårda ut de kostnadsökningar som den strypta ryska gasen ställt till med.

Förliga vindar!

# sjöbefälen Nr 6

## 04 Nyheter

51 befäl sägs upp från Tallink Silja  
Sjöbefälsföreningen har undertecknat det nya huvudavtalet  
Självrätande livbåt kantrade

## 10 Insänt: Sjöliv i brytningstid

Från en bulkfartygsbefälhavares horisont

## 14 Fackligt

En sjöman som dör ombord  
Ordförande har ordet

## 16 Reportaget: ITF Seafarers' Trust

De stöttar sjömän – genom allt från pandemi till krig

## 22 Intervjun: Christina Palmén

Wistas nya ordförande vill att fler kvinnor stannar i branschen

## 24 Tema: Pirater i Guineabukten

Framgångsrik dansk insats mot pirater  
Långsiktig framgång kräver nya insatser  
Utbredd korruption försvårar piratinsats

## 32 Kultur/historia: Bokmässan

Äntligen på plats igen

## 34 In English: Pirates in the Gulf of Guinea

Danish action successful against pirates

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 9 Utgivningsdag 14 oktober 2022

**Ansvarig utgivare** Oscar Lindgren

**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 2022

**Annonser** Sonia Tilly 090 711 523 sonia.tilly@vkmedia.se

**Framsidesbild** Katie Higginbottom är chef för ITF:s sjöfolksstiftelse, ITF Seafarers' Trust. Foto Lennart Johnsson

**TS-kontrollerad upplaga** 6 100 ex

MEDLEM AV 

FOTO MARKO STAMPEHL



"Lost Integers" av Aldrin M Ulep  
ur boken Out of Sight Not out of Mind



M/S Galaxy ligger förtöjd i Amsterdam.



# Förhandlingarna avslutade – 51 befäl sägs upp från Tallink Silja

Arbetsbristförhandlingarna på Tallink Silja är nu avslutade. 51 befäl blir uppsagda på grund av arbetsbrist, mot ursprungliga 63,5.

– Det känns bra att vi kunde rädda några tjänster, men jättetråkigt att vi inte kunde rädda fler. Vi kom med flera kostnadsneutrala förslag, men rederiet sa blankt nej, säger Lennart Jonsson, förhandlingschef på Sjöbefälsföreningen. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO PER RAMSBERG

**STOCKHOLM** SEPTEMBER 2022

I slutet av juli kom beskedet från Tallink Silja att *M/S Galaxy* skulle chartras ut till Holland och sedan flaggas ut till Estland. Rederiet varslade också och aviserade att 265 personer skulle sägas upp på grund

av arbetsbrist. Nu är förhandlingarna avslutade och de resulterade i att 124 manskap och 51 befäl mister sina jobb.

– Det har varit ganska lågt i tak under förhandlingarna. Arbetsgivaren hade aviserat att de skulle göra sitt yttersta för att rädda så många som möjligt. Vi är inte av

uppfattningen att de har gjort det, säger Sjöbefälsföreningens förhandlingschef Lennart Jonsson.

Uppsägningdagen blev den 29 september 2022 och anställningarna kommer att bestå för alla till och med den 29 januari 2023. Det innebär att de med kortast uppsägningstid på två månader fick två månader extra. Sjöbefälsföreningen har också begärt företrädesrätt till återanställning för alla sina medlemmar.

– Det som känns fruktansvärt är att vi har suttit i förhandlingar i två år under pandemin, där de anställda har gjort otroliga eftergifter för att hålla det här företaget levande. Och när man ser ljuset i tunneln och tror att man klarade det, då kommer det här, säger Lennart Jonsson.

Sjöbefälsföreningens klubbordförande Gretel Aronsson, som jobbar som personalpurser på *Silja Symphony*, har varit

med under hela processen och kämpat för sina medlemmar. Hon säger att stämningen ombord är dämpad.

– Jag blir väldigt ledsen och sorgsen. Det känns nästan som att man förlorar sin kraft, säger hon. Folk hamnar i chock när de får ett sånt här besked, och när chocken släpper kommer reaktionerna. De som har förlorat sina jobb är ledsna, de som har kvar sina jobb är glada och tacksamma över det. Och så har vi de som får nya befattningar, där skiljer det sig hur folk reagerar. Hela den här processen kräver otroligt mycket energi. Alla har förstått att läget är som det är, men kommer ändå hit och gör ett bra jobb och de förtjänar all respekt att de orkar det.

### Många omplacerade på nya tjänster

Uppsägningarna skedde efter en ren lagturlista, vilket innebär att de med kortast anställningstid blir de som får lämna. De medlemmar som har hört av sig till Gretel Aronsson undrar framförallt vilken plats de har på återanställningslistan. Även hon tycker att förhandlingarna var tuffa.

– Jag tycker inte att rederiet var lyhörda till våra förslag, de sa nej till allting. De la fram organisationsplanen från covid-tiden för *Symphony*, när vi knappt hade några passagerare. Trots att vi har haft över 2 000 passagerare under hela våren och folk går på knäna så vill de inte bemanna upp, säger hon.

Förutom de 51 personer som blivit uppsagda så är det också många som blivit omplacerade på nya tjänster. Många som jobbat länge på *Galaxy* ska nu gå över till en ny tjänst på *Symphony*.

– Vi har människor som varit på Åbolinjen i 30–35 år. Det är ditt andra hem. Du kan vända sväng, vartenda träd och så ska du ladda om och börja med ny energi på *Symphony*. Det är inte så lätt, men vi ska försöka göra det bästa av det, säger Gretel Aronsson.

### Ett pussel att få ihop besättning

*Galaxy* avgick till Holland i slutet av september för att chartras ut som flyktingboende i sju månader. Vice klubbordförande Per Ramsberg, teknisk chef på *Galaxy*, är med ombord.

– Resan gick bra, det var lugnt och fint väder hela vägen. Det var nästan stiltje när vi kom ut på Nordsjön, säger han.

Stämningen ombord är sådär.

– Folk undrar hur det blir under charterperioden, hur många som blir kvar. De flesta är uppsagda och kollar runt efter

nya jobb. Rederiet har förlängt uppsägningstiden för manskapet, men inte för befälen. Men det kommer kanske, om de vill kunna ha kvar folk under hela chartern. Men det är inte säkert att folk stannar ändå, det är ett pussel att få ihop besättning redan och då är vi bara i början av chartern, säger Per Ramsberg.

” Jag tycker inte att rederiet var lyhörda till våra förslag, de sa nej till allting.

*Galaxy* ligger just nu i Amsterdams hamn, cirka 20 minuter på cykel från centrala Amsterdam. Nu i början handlar deras jobb mest om att ansluta fartyget till land, det ska inspekteras och släppas ombord externa företag. I början av oktober drar charterverksamheten igång, då kommer fartyget att börja användas som flyktingboende.

Per Ramsberg får många frågor från medlemmarna, framförallt om hur det fungerar med uppsägningstiden. Reaktionerna på beskedet har varit blandade.

– Folk är chockade. Det kom väldigt plötsligt, när det ändå började ta fart i passagerartrafiken. Ena veckan var det planering inför hösten, nästa vecka var det uppsägningar och utflaggning.

Vad som händer efter chartern är det fortfarande ingen som vet, mer än att hon ska flaggas om till estnisk flagg.

– Vi räknar med att rederiet kommer förlänga uppsägningstiderna för befälen också, precis som de gjort för manskapet. Men ju längre de väntar desto fler hinner sluta.

Per Ramsberg själv har fått en ny tjänst som serviceingenjör på *Symphony*.

– Det kan ju vara ok. Jag har gjort det innan. Men det var inte det jag hade tänkt mig de sista åren innan pensionen. Det blir intressant med en ny båt och jag tycker det är roligt med nya saker. Men jag hade hellre bytt båt men behållit min befattning som teknisk chef. Man får fundera på om man ska söka något annat eller fortsätta i Silja Line, säger han. **S C**

## Sjöbefälsföreningen har undertecknat det nya huvudavtalet

**Från den 1 oktober i år omfattas Sjöbefälsföreningens medlemmar av det nya huvudavtalet och också av de förändringarna i LAS som trädde i kraft samtidigt.**

Sjöbefälsföreningen har undertecknat det nya huvudavtalet om trygghet, omställning och anställningsskydd med Sarf och Almega. Det nya huvudavtalet undertecknades av PTK och Svenskt Näringsliv den 22 juni 2022, sedan riksdagen beslutat om förändringar i lagen om anställningsskydd, LAS, den 8 juni 2022. Sjöbefälsföreningen är en del av PTK och i och med att Sjöbefälsföreningens styrelse nu beslutat att underteckna huvudavtalet så omfattas alla medlemmar i den privata sektorn av avtalet.

Saco-S har även tecknat ett liknande avtal.

De nya reglerna innebär att anställda, vid sidan om starkare skydd vid omreglering av arbetstid, ”hyvling”, och mot långa visstidsanställningar, får utökad rätt till omställnings- och kompetensstöd, bland annat ett nytt offentligt omställningsstudiestöd och ett kompletterande kollektivavtalat studiestöd. Arbetsgivare får bland annat undanta fler anställda vid uppsägning på grund av arbetsbrist ifall parterna inte överenskommer om en avtalsturlista. Vid en tvist om ogiltig uppsägning kommer anställningen inte längre bestå, vilket betyder att arbetsgivaren inte behöver betala ut lön till den anställde. Som kompensation för detta har i stället schablonbeloppet för skadestånden till följd av ogiltig uppsägning höjts.

Det nya huvudavtalet började gälla samtidigt som den nya lagstiftningen trädde i kraft, den 1 oktober 2022.

I nästa nummer av Sjöbefälen kommer ett tema om det nya huvudavtalet och den nya lagstiftningen där förändringarna förklaras mer i detalj och vi reder ut vad de innebär för dig som medlem.

# Självrätande livbåt kantrade

En livbåt tog in vatten och kantrade under en räddningsövning i Frihamnen i Stockholm, trots att båten skulle vara självrätande. Nu vill Statens haverikommission att Transportstyrelsen verkar för att de internationella stabilitetskraven för livbåtar utreds.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO SHK

STOCKHOLM AUGUSTI 2022

I mitten av april förra året hölls en fortbildningskurs i handhavande av räddnings- och beredskapsbåtar vid ett övningscenter i Frihamnen i Stockholm. Ett moment handlade om att rädda överlevande från vattnet med en livbåt. Livbåten var en heltäckt modell med sidoluckor och hade plats för 26 personer. Vid olyckstillfället fanns sju personer ombord och sidoluckorna var öppna för att man skulle kunna plocka upp nödställda ur vattnet.

En bit in i övningen skiftade man rorsman. Det trånga utrymmet inne i livbåten gjorde att deltagarna som satt i aktern var tvungna att ställa sig på sina säten för att släppa fram avlösande rorsman. När den nye föraren skulle kliva upp i sätet krängde livbåten och fick slagsida. Vatten strömmade in genom de öppna luckorna. Båten kantrade och blev liggandes på sidan, trots att den hade en självrätande funktion. Tre i besättningen hamnade i vattnet medan övriga lyckades ta sig ut och upp på skrovet. Ingen av dem som befann sig ombord kom till skada. Nu har händelsen utretts av Statens haverikommission, SHK.

I haverirapporten – som publicerades i juli – konstaterar utredarna att den aktuella livbåten uppfyllde alla befintliga krav på stabilitet och säkerhet.

– När alla sitter fastspända i livbåten och luckorna är stängda så är det inga problem, säger Daniel Söderman, utredningsledare vid SHK. Men båten ska även kunna användas som MOB-båt och för att få upp någon ur vattnet behöver luckorna vara öppna och alla kan inte sitta fastspända.

## Var lätt vid övningstillfället

Att livbåten också var relativt lätt vid övningstillfället eftersom det varken fanns proviant, färskvatten eller annan utrustning ombord, kan också ha påverkat stabiliteten, menar Daniel Söderman.

– Dessutom är rorgångaren placerad ganska högt upp i den här typen av livbåt vilket höjer tyngdpunkten. När båten sedan lägger sig på sidan blir rorgångaren en extra tyngd som håller ner den.

Under utredningen letade man efter liknande händelser i internationella olycksdatabaser. Totalt återfanns 583 händelser med livbåtar under 2000-talet,

varav 383 hos den europeiska sjöfartsmyndigheten EMSA, 140 i amerikanska NTSB samt 12 i ATSB i Australien. Men ingen av de inrapporterade händelserna handlade om livbåtar som brustit i stabilitet eller kantrat. I Haverikommissionens rapport rekommenderas Transportstyrelsen att vidta åtgärder för att förhindra liknande olyckor i framtiden. Den första rekommendationen handlar om att lyfta frågan om livbåtarnas stabilitet inom EU, för att göra unionens övriga medlemsländer uppmärksamma på problemen. I nästa steg vill man att Transportstyrelsen ska verka för att det på internationell nivå ska tas fram instruktioner för en säker användning av små, täckta livbåtar.

– Det är bra rekommendationer som SHK ger oss, säger Mats Hammander vid sektionen för sjövärdighet på Transportstyrelsen. Rekommendationerna är i linje med hur vi resonerar. Vi anser att det här är ett viktigt case att driva i EU, även om vi ännu inte fattat något beslut om hur vi ska agera.

## Används som beredskapsbåtar

Enligt den stabilitetsutredning som SHK låtit göra handlar stabilitetsproblemen sannolikt om att livbåtarna också används som beredskapsbåtar, säger Mats Hammander. Men några särskilda stabilitetskrav för den typen av operationer finns inte.

– Jag tror inte att man funderat så mycket på hur det påverkar stabiliteten när livbåtarna används som beredskapsbåtar. Man har nog bara tänkt båt som båt och att det är självklart att det går att plocka upp folk ur vattnet med dem. Men livbåt och beredskapsbåt är två skilda användningsområden.

Sedan olyckan i Frihamnen har den norska tillverkaren av livbåten försett den aktuella livbåten med en extra tyngd i botten på 300 kilo för att öka stabiliteten och det maximala antalet passagerare har minskat från 26 till 16. Samma åtgärder ska genomföras på de av tillverkarens övriga livbåtar som enbart används i övningsverksamhet. Eftersom det även finns andra fabriker som tillverkar liknande livbåtsmodeller planerar Transportstyrelsen att informera branschen här hemma om de potentiella riskerna. **LS**



# APROPÅ GODSTRANSPORTER:



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](mailto:katarina.sjofartsklubb@telia.com) - [www.katarinasjofartsklubb.com](http://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



## Välkommen på 175-årsfest!

I början av 2023 fyller Sjöbefälsföreningen 175 år och det vill vi gärna fira med dig! **Den 4 februari 2023** kommer vi därför att hålla en jubileumsmiddag på Vasamuseet. Det blir en oförglömlig kväll med sjöfartsmingel, guidad tur runt Vasaskeppet, god mat och trevlig underhållning.

Du som är medlem i Sjöbefälsföreningen har möjlighet att vinna biljetter till vårt 175-årsjubileum. Vi kommer att lotta ut 100 biljetter till 50 medlemmar, som alltså vinner två biljetter vardera. Som medföljande går det bra att ta med sin respektive eller någon annan sjöfartsintresserad person, till exempel en kollega ombord.

För att delta i lotteriet skickar du ett mail till [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se) och skriver att du vill delta i lotteriet, ditt namn, ditt medlemsnummer/personnummer, mailadress och telefonnummer. Skriv 175-årsfest i ämnesraden. Senast **den 23 oktober 2022** behöver du anmäla dig till lotteriet för att delta.



## Erik Thuns *Helge* kolliderade med bahamasflaggat lastfartyg

I början av september kolliderade Erik Thuns torrlastfartyg *M/S Helge* med det bahamasflaggade lastfartyget *M/S Wild Cosmos* utanför den danska kusten. Detta skriver Sjöfartstidningen. De sju besättningsmedlemmarna på *Helge* räddades av en dansk sjöräddningshelikopter, då fartyget tog in vatten och höll på att sjunka. Samtliga i besättningen klarade sig utan allvarligare skador. *Helge* kunde senare bogseras in till Esbjerg, där en kontroll av fartyget kommer att göras. Vad som orsakade kollisionen är ännu okänt.

## 80 procent av godset går på väg

Cirka 80 procent av godsmängderna i Sverige, mätt i ton, transporteras enbart på väg. Sjötrafik har däremot en stor betydelse vid utrikestransporter, särskilt vid import av varor. Detta visar Trafikanalys varuflödesundersökning för 2021. Många kombinationer av transporter används för att föra godset från start till mål. 218 ton gods skickades inrikes under 2021 medan 81 miljoner ton skickades utrikes. Undersökningen inkluderar varuägare inom jord- och skogsbruk, utvinning, industri samt parti- och distanshandel.

## Får bidrag för grön korridor mellan Stockholm och Åbo

Rauma Marine Constructions, RMC, Viking Line, Åbo Akademi och Kempower har fått bidrag från Business Finland för att utveckla en koldioxidneutral sjöväg mellan Stockholm och Åbo. Business Finland har beviljat 1 596 000 euro till ett projekt mellan RMC, Viking Line, Åbo Akademi och Kempower. Projektet syftar till att utveckla en koldioxidneutral "grön korridor" mellan Åbo och Stockholm.

– Lösningarna som utvecklats i projektet kommer att möjliggöra helt koldioxidneutrala frakt- och passagerarresor mellan Åbo och Stockholm, men projektet kommer även att vara skalbart för andra rutter. Detta är viktigt eftersom alla EU-länder, inklusive Finland, har skrivit på för att bygga gröna sjötransportkorridorer, säger Mika Laurilehto, tillförordnad vd, RMC, i ett pressmeddelande.

## Göteborgs hamn får tillstånd att fördjupa och bredda farleden

I slutet av september meddelade Mark- och miljödomstolen att Göteborgs hamn får tillstånd att fördjupa och bredda farleden, förstärka kajerna samt lägga ut muddermassor på avsedd plats till havs.

– Vi är medvetna om att domen kan överklagas vilket är ett steg i processen som vi måste avvakta. Men om domen inte överklagas är vår preliminära bedömning att vi nu har möjligheten att påbörja arbetet med kajförstärkningarna, även om det inte är klart hur de förorenade muddermassorna slutligt ska omhändertas, säger Jan Andersson, projektledare för Skandiaporten på Göteborgs Hamn AB, i ett pressmeddelande.


**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

## Larm om kanotist i vattnet.

### Vi skickade omedelbart ut en hårfrisör.



Till havs kan allting hända. En dröm kan förvandlas till mardröm, en strålande dag kan fortsätta med en åskstorm och en stilsäker hårfrisör kan visa sig vara en flexibel sjöräddare. Man vet aldrig.

Just därför är det så viktigt att Sjöräddningssällskapet och våra frivilliga sjöräddare finns. Välkommen som medlem på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se). Eller swisha en gåva till 900 5000.



**SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET**

FRIVILLIGA SJÖRÄDDARE SEDAN 1907.

Dina pengar kommer fram! Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

# Sjöliv i brytningstid

## Från en bulkfartygsbefälhavares horisont

Befälhavaren Roland Flemk har upplevt mycket under sin karriär. Här kommer en insänd berättelse om hur livet som befälhavare tedde sig under resor i mitten av 70-talet. TEXT OCH FOTO ROLAND FLEMK

**STOCKHOLM** AUGUSTI 2022

Under en sommarledighet ringde en man från ett stockholmsrederi. Skeppare hade pensionerats, jag erbjöds anställning. Reste till rederikontoret för samtal. Det gällde äldre fartyg med stora besättningar, vilka lockade mig att tacka ja. Något problem med ombordanställda kunde förekomma, framkom under diskussion. Jag for till sydsvensk hamn och löste av pensionerad skeppare. Kom ombord några timmar innan avgången, vid tillfället sjukavmönstrade någon ur besättningen. Vi avgick. De ombordanställdas antal låg ej på ett minimum.

Det relativt gamla svenska rederiet hade två systerfartyg av bulktyp kvar. Jag skulle segla omväxlande i dessa. Om sommaren lastades i Luleå. Traden längst uppe i norr var förtjusande den årstiden.

Det måste ha varit annorlunda lotsplikt på den tiden, jag gick ibland in till och ut från Luleå utan lots.

De bägge fartygen var nästan identiskt lika. Däremot bestod besättningarna, i det ena merendels av sydeuropeer, när det gällde befaret däckfolk, och nordbor i det andra. Till och med en överstyrman var spanjor men hade läst svensk examen för behörighet.

Nordgående laster bestod av kol från nordsjöhamnar och koks från tysk östersjöhamn. Den senare fördes också på däck, innanför stöttor med nät, så kallade burar. Däckslasten blev med så lätt last hög. Efter avgångarna brukade jag kontrollera fartygets stabilitet med en egen annan metod än den som räknades, med vikter och moment, innan avgången från hamnen. Komna ut där farvattnet medgav, gavs under gång, hårt roder åt

båda borden, styrbord och babord. Fartygets rullningsperiod blev en mätare på stabiliteten.

### Ibland förekom något gruff

Kol lastades också i polsk hamn. Min längsta törn på bryggan var i Rigabukten, efter en sån lastning, vintertid under isgång, assisterad av rysk isbrytare. Vår, efter skrovets storlek, svaga maskin gjorde att hon ständigt fastnade i isen. Capitan, och något mer namn, fick ständigt vända om och bryta loss vårt fartyg. Ville ej koppla bogserkabel och ta oss på släp. Efter många stopp och satsningar kom vi så småningom ut i mer framkomliga vatten. Jag hade då tillbringat femtiotvå timmar på bryggan. Efter detta kändes det skönt att få möta öppna sjön med god sikt och krypa till kojs.

De äldre fartygen, utan automatisering, tarvade stora besättningar. På däck, i maskin och inom intendenturen fanns nybörjare, unga pojkar. Arbetsmarknaden hade under senare tid förändrats. Det var flera arbetssökande till sjöss. Ibland förekom något gruff, meningsskiljaktigheter, mellan yngre svenskar och sydeuropeer. De förstnämnda blandade in mig. Något befäl menade att jag borde ta ställning för den ena parten. Skepparens neutralitet fick vara gällande, för iordningställande och överenskommelse, oavsett vilka som var de starkaste.

Under en helg till sjöss, uppehöll jag mig på bryggan för diskussioner angående fritidsaktiviteter, när någon meddelade att man bråkade nere i inredningen akter. Jag skyndade dit. Fick gå emellan ungdomar som var i batalj med varandra. Vi kom senare överens om att ägna oss åt någonting annat. Tillbaka på bryggan diskuterades tävlingar i pistol- och luftgevärsskytte, stående längdhopp, med mera. Innan någon märkte att blod på min skjorta skvallrade om att reva uppstått vid handgemänget.

Under tjänstgöringsperiod i ett av fartygen, kom till min kännedom att en av stewarderna vid utdelning eller byte av

### Uteseglare på värmen

Efter månaders uteseglade på värmen  
 efter fuktig och varm resa till sjöss  
 vi stävar för att angöra hamn  
 sätter flaggen symbol för vårt land  
 passerar hamnpirarna och vad hörs  
 från stadens norra strand  
 I de väderbitnas ögonvrår  
 uppstår utan förvarning en tår  
 när man plötsligt sången höra får  
 den just då allra vackraste på vår jord  
 Du gamla du fria du fjällhöga Nord  
 ur sjömanskyrkans högtalare  
 åtföljt av orden: Välkomna till kyrkan ikväll.



Däckslast av koks ombord Arabert (systemfartyg till "Britt")



Musik i salongen Arabritt



Luftgevärsskytte på däck under resa med Arabert.



Assist. av Rycki's brytare med Arabert i Riga-bunkten.

kojkläder, sålde lådor av starköl till de unga besättningsmännen. Detta orsakade en del oro. Personer i yngre tonåren kunde bli för uppspelta efter inmundigande av några starköl. Jag blev tvungen att då förse ölförrådet med hänslås och handhava nyckeln.

### Fartyget fick slagsida

På en kustresa var en bekant musiker passagerare. Han hade en elorgel med sig som vi placerade i salongen. Där besättningen kunde avnjuta underhållning när tillfällen gavs.

En förening för sportiga aktiviteter bildades ombord. Framdeles hamnliggande i Hamburg, deltog besättningsmedlemmar i friidrottsstävlingar anordnade i land för sjöfolk.

I Hamburg lastades också koks. Efter intag avgick man om kvällen. Med följande passage genom Elbefloden och Kielkanalen på natten. Uppkomna i Östersjön,

gick jag, efter det nattliga arbetet vid vaktskiftet klockan åtta, och lade mig. Sikten var god. Framför oss låg Fehmarn belt och Geder rev furskepp. Det skulle bli skönt med en liten lur. Förmodligen hade jag inte mer än slumrat till när jag vaknade av en krängning. Salongsuppassaren kom springande ropande någonting. Jag hoppade ur kojen, fick på mig något ytterplagg och sprang upp på bryggan. Förut syntes öppen sjö. Akterut sågs vattnet grumsas. Fartyget fick slagsida, motsatt sida från krängningen. Hon gjorde god fart. Bäst att hålla maskinen igång, fastställa position och försöka uppnå lämpligt läge om fartyget läckte för kraftigt. Efter decaobservationer och pejlingar visade det sig att vi låg norr om kurslinjen för nära det danska landet. Hade gått på grund, så att säga, med ena sidan. Fartygets mjukhet, med den höga däckslasten, gjorde att hon krängde över utan att fastna. Ständiga pejlingar kontrollerade vattenmängden i

bottentankarna. Resan fortsatte med slagsida.

Det kändes inte bra att via kusttelefoni möta den lättsamma och trevliga rösten på redaren. Alltid kvick att önska allting bra. Och själv säga att det inte gick så bra. Vi fortsatte emellertid resan till lossningshamnen utanför Gävle. Senare vid varvsbesök byttes en del bottenplåtar.

Vid vaktskiftet den tråkiga morgonen kunde jag inte se något fel på den avlösande styrman. Han var gammal och befaren. Föreslog honom innan sjöförklaringen att framhålla någon sorts "black out" vid förhöret. Eftersom vi hamnade norr om ruten mellan furskeppet Fehmarn belt och Gedser rev, upp mot den danska landet.

### Sålades till ett svenskt färjerederi

Det gamla anrika rederiet hade, av de amerikanska ägarna, sålts till ett svenskt färjerederi. Detta innebar en del personal-

M/s Arabritt <sup>Ombord</sup> (Sån) förf. tjänt gj. som bef. h.



förändringar. Salongsuppassaren drogs in. Kock och steward blev samma person. Under lågsäsong vikarierade färjepersonal ombord i bulkbåtarna. Enligt utsagon hade de nya ägarna planer på att köpa någon ny eller modernare bulkbåt. Detta lät hoppfullt för oss som seglade stadigt i dessa. Det kanske också kunde ge arbetstillfällen för personal under vinterhalvåret, när färre passagerare reste och behovet var mindre på de linjerna.

Bulkfartygen handhades fortfarande av det gamla bolaget i Stockholm och dess representant i Gävle. När det gällde personalen var också färjerederiet personalavdelning inblandad i nämnda samarbete.

Angående ombordanställda infördes, och hade införts, goda avlösningssystem. Bättre möjligheter till familjeumgängen uppmuntrade sjöfolket. Liksom kvinnor och mäns större möjligheter att arbeta tillsammans ombord i fartyg.

Om man undantager, mindre besätt-

ningar, mindre tid till att umgås ombord och mindre tid till att underhålla fartyg, har villkoren för sjöfararen förbättrats. De två sista påståendena bygger naturligtvis på det första. Minskas besättning minskas möjlighet till umgänge och underhåll av fartyg.

En oerhörd mängd förändringar, på en relativt kort tidsrymd, har skett med fartygs utrustning. Exempelvis fanns i vår svenska handelsflotta på 50-talet kolfyrade steamåtar som fordrade 3–4 man på vakt i maskin. Medan på 60-talet kom fartyg med, utanför dagtid, tomma maskinrum. Automatiken har, under en kort tid, verkligen gjort sitt intåg.

#### **Fick anställning som kronolots**

Trots det uppnådda målet och det intressanta arbetet, lockade, efter en del år som skeppare, möjligheten att få anställning som lots. Att få föra olika fartyg i leder under varierande förhållanden verkade inspirerande. När tjänster annonserades

ut sökte jag och fick också anställning som kronolots. Det var inte så många som sökte så jag kunde till och med välja mellan tre lotsplatser. Valde den närmast bosättningsstället. Ett par år senare, såldes stora delar av vår handelsflotta. Våldigt många sökte när någon ledig lotsjänst utannonserades.

Lotsen främjar sjöfarten, men ofta är man ombord i, och hanterar, gamla och slitna fartyg. Tankarna går då ibland till de svenska fartygen som fanns. När man fraktade det mesta av trä och pappret under egen flagg.

Omsorgen av vår jord talar för kustsjöfart som transportmedel för laster. Under flera år, och i många forum, har detta diskuterats. Vi använder våra svensktillverkade lastbilar för transport längs kusten. För kortare överfarter rullas bilarna ombord i färjor. "We use the wheels", som en amerikan sade i slutet av 50-talet. Men det kommer också att finnas ett behov av kölar på kusten. **RF**

## Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

Medlemmar i Sjöbefälsföreningen kan teckna en inkomstförsäkring som är speciellt framtagen för sjöbefäl.

Inkomstförsäkringen är ett komplement till ersättningen som en nordisk a-kassa lämnar vid ofrivillig arbetslöshet. Det betyder att du, tillsammans med den svenska a-kassans ersättning, kan få upp till som mest 80 % av din lön. Försäkringen kan endast tecknas av medlem i Sjöbefälsföreningen som omfattas av nordisk a-kassa. Läs mer om försäkringen på [www.accept.se/sjobefal](http://www.accept.se/sjobefal).

**20+**  
års erfarenhet

Accept har arbetat med inkomstförsäkringar sedan 1998 och var först i Sverige med produkten.

**95 %**  
av våra kunder får snabb respons

När du ansöker om ersättning, får du återkoppling från en handläggare inom tre arbetsdagar.

**100 - 200**  
dagars ersättning

Du väljer själv hur lång ersättningsperiod du vill ha.

**100 000 kr**  
försäkrad lön

Välj själv hur hög lön du vill försäkra upp till 100 000 kr/mån.

[www.accept.se/sjobefal](http://www.accept.se/sjobefal)



# En sjöman som dör ombord

I värsta fall kan en oseriös redare, som inte tar sitt ansvar, leda till att en sjöman dör. Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde ger en bild på vad som kan förekomma.

Bulkfartyget *M/S Ratzeburg* hemmahörande i Hamburg stävjade mot sin destination Västerås i Mälaren. Det var tidigt en kall novemberdag i södra Östersjön. Matrosen Momodou låg i sin hytt och mådde inte bra. Han var från Gambia och hade genom en sjömansförmedling mönstrat på två år tidigare som matros. Fartyget gick normalt med säd mellan svenska, tyska, franska och spanska hamnar.

Momodou hade meddelat kapten Brehmer att han mådde dåligt. Han hade sedan ett antal dagar haft värk under jobbet ombord men nu var det för mycket. *M/S Ratzeburg* gick in i Mälaren genom Södertälje kanal och på kvällen bad Momodou att Brehmer skulle komma ner till hytten. Momodou talade om att han snabbt måste få något smärtstillande. Brehmer gav Momodou det som fanns ombord, receptfri smärtlindring.

## Bad att få träffa läkare

Nästa morgon när *M/S Ratzeburg* lastades gick Brehmer ner till Momodou igen och fann honom nästan avsvimnad av värk. Momodou bad då att få träffa en läkare. Brehmer kontaktade rederiet som meddelade att det inte var tal om att ta Momodou till sjukhus utan Brehmer fick gå till apotek och köpa mediciner för att mildra hans värk. *M/S Ratzeburg* avgick från Västerås på eftermiddagen och gick åter genom Södertälje kanal ut på Öster-

sjön. Fem timmar senare går Brehmer ner i Momodous hytt och finner honom död. Han hade drabbats av terminal blödning eller det som även kallas blow out-blödning som orsakas av försvagning av blodkärl i hals och lungor. Förhållandena i hytten var obeskrivbara.

## Kollektivavtalet innehöll livförsäkring

Kollektivavtal gällde för *M/S Ratzeburg* som innefattade livförsäkring och efterlevandeskydd. ITF i London kontaktades av det tyska sjöfacket för Momodous fru och efterlevande fyra barns räkning. I kontakter med rederiet blev det ingen överenskommelse om ersättningar. ITF kontaktade då svenska Seko sjöfolks ombudsmän i Stockholm. De ringde mig, då verksam inom LO-TCO Rättsskydd AB, med uppgift att ta ärendena på sjöområdet.

*M/S Ratzeburg* spårades till Östersjön med destination till Västerås igen. Nu är det bråttom. Jag lämnade då in en stämningsansökan mot rederiet och begärde ett beslut om arrest av fartyget. Under tingsrättens handläggning hann fartyget lasta och även börja lämna hamnen. På tingsrätten låg domarna med kartor över Mälaren på golvet och fann att fartyget fortfarande befann sig inom tingsrättens jurisdiktion och tog beslut om arrest. Hur skulle fartyget stoppas? Skulle vi hinna innan *M/S Ratzeburg* försvann ut på Östersjön? Jag ringde till Södertälje slusskontor

och fick kontakt med chef som meddelade att de inte skulle släppa igenom fartyget genom slussen utan beordra in det till kaj. Nu är det fredag eftermiddag och kronofogden Evaldsson som skulle verkställa arresten och plombera styrningen hade lämnat kontoret. Efter välvilja från assistenterna på myndigheten fick jag hans mobiltelefonnummer.

”Ja, hallå vem är det” var svaret när jag ringde. ”Du jag är på väg till Trosa med min familj, vad vill du?”. Jag förklarade situationen och vems rätt aktionen avsåg. Då säger Evaldsson: ”Jag kommer och är där vid slussen om 45 minuter”. Jag själv tog bilen och åkte ner tillsammans med min dotter Sofia och mötte kronofogden på kajen. I mörkret kunde vi skönja *Ratzeburgs* lanternor och hon gled sakta in till kajen. Vi bad om att få komma ombord och Evaldsson meddelade kapten Brehmer att fartyget var under arrest och plomberade rodret på styrbryggan.

Sen satt vi, med respekt för de som var ombord, och samtalande lugnt med besättningen i kajutan om bakgrunden till aktionen. Det tog fyra dagar för rederiet att skaffa en bankgaranti, som garanterade betalning av våra yrkanden, om dessa fastställdes i domstol. *M/S Ratzeburg* kunde då fortsätta mot Spanien.

Svea hovrätt fastställde därefter rederiets skyldighet att utge livförsäkring och efterlevandeskydd till Momodous änka och fyra barn. Alla kostnader för aktionen betalades av den fackliga organisationen. Att företräda sjömän med dessa effektiva rättsliga möjligheter är djupt tillfredsställande. **SG**  
*Namnen på personerna är fingerade.*

## 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](http://www.bergaflex.com) | [info@bergaflex.com](mailto:info@bergaflex.com)

# Ordförande har ordet

Hej!

Åh nej, nu är det han som tjötar om bränder igen tänkte du kanske när du såg bilden?

För omväxlings skull tänkte jag denna gång inte skriva något om det, trots att brand ombord – tillsammans med kollision – är ett av de största fysiska hoten mot fartyg och för oss sjömän.

Fast jag kan inte undgå att nämna att i slutet av augusti fick *Stena Scandica* brand ombord. Det utreds nu av flaggstatens DMAIB, vilka i likhet med svenska Statens haverikommission har en hög integritet, så jag är övertygad om att det kommer en bra genomlysning av den olyckan om ett år eller två. Att det börjar brinna i ett kylaggregat i en lastbärare är ju inget nytt, det jag ser fram emot är att få svar på hur en lastbilsbrand i lastlådan kunde orsaka att fartyget tappade framdrivningen!

Det kanske kommer med åldern, men jag tycker det är trevligt att lösa korsord, men de skall vara svåra, helst näst intill omöjliga. Härförleden höll jag på med ett tio år gammalt DN-kryss där nyckeln var "Förstördes sannolikt 28 mars 1979" och jag fick ut lösningen "reaktor", för det var då som den tre månader tidigare uppstartade reaktorn TMI-2 på Three Mile Island utanför Harrisburg havererade.

För mig är det givande och värdefullt att läsa haverirapporter, för att därigenom försöka lära mig något av till exempel oväntade händelseförlopp, dålig design, handhavandefel eller att man inte följt instruktionerna. Då jag fått ut "reaktor" i krysset, slog det mig att jag inte kunde påminna mig att jag

förstått händelseförloppet vid TMI-2 i detalj, så då läste jag ett par rapporter. Jag började med rapporten av president Carters utsedda kommission. I rapporten anges 17 fel, brister eller orsaker som var för sig, eller tillsammans ledde till att det gick som det gjorde. Som punkt 8 konstaterades att: "Kontrollrummet var inte utformat med hantering av en olycka i åtanke".

Under sju år på 1980-talet seglade jag i *Nihon*, först som motorman ett par år, senare som andre. Ni som var till sjöss under sista fjärdedelen av 1900-talet förstår vad jag menar då jag påstår att *Nihon* var ett extremt fartyg. Ingen i maskin var oberörd – antingen hatade man det, eller också älskade man det – jag tillhör den senare kategorin. Tre tvärstyckare, tre propelleraxlar, över 30 knop!

Det kontrollrummet vi hade i *Nihon* – som levererades för mer än 50 år sedan – var oändligt mycket mer genomtänkt, modernt och användarvänligt än alla kontrollrum jag sett efter det. Framför allt för att där vi satt under in- och utkörare så hade vi full överblick över allt viktigt. Utom kärornas effekt, det fick man vända sig om för att se. Enda nackdelen – med dagens kunskap – var egentligen att vi satt vid kaffebordet med ryggen mot el-tavlan. Att el-tavlorna, med tillhörande magnetfält, flyttats ut från kontrollrummet är en av få saker som är bättre i många nyare fartyg.

Efter *Nihon* var jag under drygt tio år i ACL:s G3:or. Kontrollrummet i de tre som byggdes på Kockums 1984 tycker jag var "näst bäst" efter *Nihons*. Det var relativt överblickbart, även om man fick gå in på larmsystemet för att få upp grafer. Men eftersom vi hade el-tavlan

bakom pulpeten så såg man alla viktiga instrument över pulpetens överdel. Vi hade fjärmanöver av alla viktiga pumpar från pulpeten med strömbrytare, det gick fort att starta, stoppa eller sätta pumpar i stand-by, vilket är mycket viktigt ibland. Och då man stoppade till exempel HT-pumparna så hoppade värminspumpen igång automatiskt. I många "modernare" fartyg måste man gå in i olika grafer i larmsystemet för att starta eller stoppa pumpar, men man kan inte sätta pumpen i stand-by för snabbt, eftersom det inte finns någon tidsfördröjning.

För mig som maskinare tycker jag att det är en skrämmande och beklaglig utveckling, att bortsett från att el-tavlan flyttats ut, så har de kontrollrum jag sett inte blivit bättre på 50 år. Utvecklingen har istället gått bakåt! Men motbevisa mig gärna. Visa mig ett väl designat kontrollrum med funktionella pulpetar och visa mig den redare som bryr sig om layouten i maskin!



MATS HÖGBLOM

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ

[www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)

Katie Higginbottom hade varit stiftelsens ansvarige chef i knappt två år när pandemin bröt ut.



[www.seafarerstrust.org](http://www.seafarerstrust.org)



**Seafarers' Trust**

We Put Seafarers First

We financially support organisations that provide services to maritime workers;

We invest in long-term projects that improve seafarers and families health & wellbeing

and we act as a catalyst for normative change in the maritime community.

### ITF Seafarers' Trust

ITF:s Sjöfolksstiftelse bildades 1981. Målsättningen för stiftelsen är att vara ledande i att genom olika projekt lyfta fram och driva välfärdsfrågor för sjöfolket i världen och deras familjemedlemmar.

Under åren har stiftelsen satsat tiotals miljoner pund i olika projekt för sjöfolk och deras familjemedlemmar.

Ordförande i Sjöfolksstiftelsen är amerikanen David Heindel, som också är ordförande i ITF:s sjöfolkssektion. Ett annat namn i styrelsen är ITF:s generalsekreterare Stephen Cotton.



# De stöttar sjömän – genom allt från pandemi till krig

I drygt 40 år har ITF:s sjöfolksstiftelse, ITF Seafarers' Trust, gett bistånd till sjöfolk och deras familjer på olika sätt och stöd till sjömanscenters runt om i världen. Det är allt från bidrag till inköp av transportfordon till välfärdsanläggningar, till att ge stöd till inköp av medicinsk utrustning för sjöfolk.

– Men i början av 2020 fick vi ändra vårt arbetssätt radikalt på grund av covidpandemin, säger stiftelsens chef Katie Higginbottom. TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON

**LONDON** JUNI 2022

Vi träffas en vacker försommardag på ITF:s huvudkontor i stadsdelen Borough i centrala London strax söder om Themsen. Borough är en stadsdel som de senaste 15–20 åren ändrat karaktär från att vara ett rätt nedslitet område till att idag ha utvecklats till trendiga kvarter med svindlande hyror.

– Vi insåg nästan omgående att pandemin innebar att vi måste lägga om verksamheten, berättar Katie Higginbottom. Att vi enbart kunde ha digitala möten med styrelsen och även behövde förändra våra stödsatser. Samtidigt blev det tufft ekonomiskt. Börsen störtade och stiftelsen förlorade på bara ett par veckor nästan åtta miljoner pund av placeringarna.

Katie Higginbottom hade varit stiftelsens ansvarige chef i knappt två år när pandemin bröt ut. Hon har själv inte seglat utan har en bakgrund av att arbeta för så kallade NGO:s, Non Governmental Organisations.

– Däremot seglade min pappa som telegrafist i många år, säger hon. Så jag fick höra mycket om hur det var att segla när jag växte upp.

## Belyste migrantarbetares villkor

Själv arbetade hon länge med att ge stöd och informera om migrantarbetares, ofta utsatta, arbetssituation i Storbritannien. I

en studie belyste hon bland annat de bedrävliga arbetsvillkoren för flyktingar och migrantarbetare som arbetade som städare.

– När ITF 2005 utannonserade en tjänst på sjöfolkssektionen sökte och fick jag jobbet. Majoriteten av de som arbetar till sjöss på bekvämlighetsflaggade båtar idag är ju också ett slags migrantarbetare.

Katie Higginbottom representerade bland annat ITF i internationella sammanhang på FN-organet ILO:s, International Labor Convention, möten i Genève.

– På ILO pågick då slutfasen av arbetet med att ta fram den nya konventionen för sjöfarten "Maritime Labour Convention nummer 186". På möten i Genève lärde jag känna många personer som representerade olika delar av sjöfarten. En kunskap jag har stor glädje av idag som chef för Sjöfolksstiftelsen.

Ett syfte med stiftelsen är att ge stöd åt olika projekt som kan bidra till en positiv utveckling för sjöfolk och deras familjemedlemmar runt om i världen.

– Däremot ägnar vi oss inte åt välgörenhet i mer traditionell mening, framhåller Katie. Det finns det andra organisationer för. Samtidigt har vi idag ett bra samarbete med sjöfack, sjömansmissioner och välfärdscenters för sjöfolk runt om i världen. Men det är viktigt att exempelvis sjöfack som deltar i våra projekt inte blir ekonomiskt beroende av vårt stöd.

## Sjöfolk hårt drabbade av pandemin

Covidpandemin innebar drastiska förändringar för världens sjöfolk. Det var en yrkesgrupp som drabbades extra hårt av alla restriktioner som infördes i land efter land.

– Vi beslutade snabbt att skapa en så kallad akutfond på en miljon pund. Inledningsvis trodde vi nog, som så många andra, att pandemin skulle vara över på sju–åtta månader men så blev det alltså inte. Akutfonden räckte bara i sex veckor.

Gradvis utvecklades och förändrades stiftelsens arbete under pandemin. Positivt enligt Katie Higginbottom var att man nådde sjöfolk i områden där man tidigare knappt haft några aktiviteter och projekt alls.

– Vi nådde exempelvis ut till hamnar i Afrika och bekostade informationskampanjer till sjöfolk där i Indien och Sri Lanka gav vi stöd till inköp av syrgasutrustning och i Indonesien och Filippinerna medverkade vi till att upprätta vaccinationscenters för sjöfolk och deras familjemedlemmar.

– Stiftelsen tog också fram broschyrer med praktiska råd kring covid-19 som spreds i hela världen. Exempelen på olika projekt som vi gav stöd till är otaliga.

Samtidigt var det inte lätt att nå ut till sjöfolket alla gånger. På grund av alla restriktioner som land efter land införde uppstod snart ett slags besättningskris. I månader tvingades sjöfolk stanna kvar ombord då deras fartyg inte tilläts gå in i någon hamn. De kunde inte mönstra av. Hon fortsätter:

– Att bli kvar ombord i månad efter månad utan att bli avlösta innebar en svår situation både för besättningsmedlemmarna ombord och för deras familjer hemma.

## Fototävling

ITF-stiftelsen tog mitt under pandemin även initiativ till en fototävling. Sjöfolk uppmanades att skicka in foton som skildrade livet ombord under pandemin. Gensvaret blev stort.

– Vi fick in över 3 000 bidrag. Ett antal av tävlingsbidragen samlade vi i boken Out



En pågående projektinsats är att välfärdsstiftelsen hjälper familjemedlemmar till ukrainska sjömän som har tvingats fly hemlandet. Foto: ITF Seafarers' Trust



of Sight Not out of Mind. Boken innehöll 40 porträtt av besättningsmän. Det blev en fin dokumentation av livet ombord och kom ut till vårt 40-årsfirande 2021. Ett antal av bilderna från tävlingen har även använts till en almanacka som Välfärdsstiftelsen gett ut.

Det stora intresset för tävlingen har gjort att stiftelsen utlyst ännu en fototävling även 2022, den tredje i ordningen. Lanseringen av årets fototävling Life at sea 2022 gjordes på den internationella sjöfolksdagen den 25 juni.

– Alla som seglar är välkomna att delta, säger Katie Higginbottom. Första pris är 1 000 brittiska pund. Sista dagen att skicka in bidrag var den 31 augusti.

### Coronapandemin

*Hur skulle du vilja sammanfatta ert arbete under pandemin?*

– På många sätt var det förstas en stor omställning och utmaning. Samtidigt var det nyttigt att tänka i nya banor, svarar Katie. Min bestämda uppfattning är att de erfarenheter vi fick under pandemin har vi stor nytta av i framtiden, vid kommande projektsatsningar.

*Vad hände med de åtta miljoner pund som ni förlorade i inledning av pandemin?*

– Tack vare ett starkt börsår 2021 fick vi tillbaka de pengarna. Idag har ITF:s Sjöfolksstiftelse ett eget kapital på närmare 35 miljoner pund. Jag vill betona att alla de placeringar vi gör är etiska. Självklart satsar vi inget på vapenindustrin eller på miljöförstörande industrier.

Även om pandemiläget ser betydligt bättre ut sommaren 2022 än under 2020 och 2021 är pandemin inte helt över. ITF-huset på Borough Road är normalt en arbetsplats med välfyllda arbetsrum men under mitt besök känns byggnaden ödslig. Fortfarande arbetar många hemifrån och inte minst resandet till olika möten i världen har minskat avsevärt.

– Jag tror det är bra att vi ser över hur vi kan minska vårt resande trots att vi är en internationell organisation, anser Katie. Vi har sett att åtskilliga möten kan genomföras digitalt.

### Nya utmaningar

Även om pandemiläget ljusnat har Rysslands brutala angrepp mot Ukraina i februari 2022 inneburit nya och svåra utmaningar för Sjöfolksstiftelsen. Drygt åtta procent av sjöfolket i världen kommer från Ukraina.

– Kriget har gjort att vi tvingats ställa om

vårt arbete på nytt. Nya och riktade stödinsatser har gjorts och görs. Vi har tvingats hitta nya samarbetspartners för att nå ut, berättar Katie Higginbottom.

En konkret och pågående projektinsats är att välfärdsstiftelsen hjälper familjemedlemmar till ukrainska sjömän som tvingats fly hemlandet.

– Vi har under en tid bekostat hotellnätter för hittills över 400 ukrainska sjömanshustrur och deras barn när de tvingats fly och via Odessa kommit till grannlandet Rumänien. Hon fortsätter:

– Ett stort bekymmer idag för sjöfartsnäringen är att ukrainska sjömän som mönstrar av och åker hem har svårt att mönstra på igen. Landet har infört regler som innebär att alla män som är hemma måste göra en aktiv krigsinsats, delta i kriget.

– Här bedriver vi lobbyverksamhet mot Ukrainas myndigheter och förklarar hur viktigt det är att den internationella sjötrafiken kan upprätthållas. Att landets sjöfolk troligen gör större nytta till sjöss än som soldater.

Utöver ITF:s Sjöfolksstiftelse har en lång

rad sjöfack runt om i världen gett ekonomiskt bistånd till Ukrainas sjöfack.

– Hela situationen med kriget i Ukraina är komplicerad, menar Katie Higginbottom. Åtskilliga sjömän kommer även från Ryssland. Det har tidigare inte heller varit ovanligt med blandade besättningar från just Ryssland och Ukraina.

– Fler och fler rederier väljer idag att sluta använda ryskt sjöfolk. De är rädda för att utsättas för sanktioner om de använder ryska besättningar. Vad jag har hört är det inte heller så vanligt längre med mixed crew-besättningar från Ukraina och Ryssland. Kriget har inneburit nya utmaningar som vi bara måste kunna hantera.

### Har framtidstro

Trots de tuffa åren med en pandemi och idag ett krig i Europa ser Katie Higginbottom positivt på framtiden för Sjöfolksstiftelsen.

– Vi har lärt oss otroligt mycket de senaste åren. De lärdomarna kommer vi definitivt att ha nytta av framöver. Positivt är även att vi kommit närmare ITF efter att tidigare kanske ha upplevts varit lite isolerad från ITF:s övriga verksamhet. Ekonomiskt står vi oss idag också, som jag nämnt tidigare, starka.

Trots pandemin och det pågående kriget fortsätter stiftelsen även att driva mer traditionella projekt. Ett exempel är stöd till ett nytt sjukhus för sjöfolk och deras familjer i staden Bacolod i centrala Filippinerna. Sjukhuset kommer att drivas av det filippinska sjöfacket AMOSUP.

Ett annat projekt som pågår är att på olika sätt informera om vilka rättigheter sjöfolk har.

– Under pandemin fungerade ett antal av minibussarna som vi donerat som minibusar där livsmedel och annat såldes till subventionerade priser till sjöfolksfamiljer.

– Samarbetet med organisationer som sjömansmissionernas paraplyorganisation liksom med olika välfärdscenters har utvecklats och fördjupats under pandemin och nu under kriget. Så även om jag inte hade räknat med pandemin och kriget när jag började här, trivs jag verkligen med att arbeta för ITF:s Sjöfolksstiftelse. Enligt min mening är vi idag en av de absolut viktigaste aktörerna vad gäller att driva välfärdsfrågor för världens sjöfolk och att lyfta fram sjöfolkets situation. Jag är övertygad om att vi kommer fortsätta vara det i framtiden, säger Katie Higginbottom. **L J**



Under pandemin startade ITF-stiftelsen en fototävling med bilder som skildrade livet ombord. Detta resulterade i en bok som innehåller 40 porträtt av besättningsmän. Här "Life At Sea" av Han Lwin Oo.



"Spark" av Ivan June Tumampos



"A Sailor With A Golden Heart" av Micheal Obaje Enefolo

## Grund kurstillfällen

### BASIC SAFETY

12-14 sep  
7-9 nov  
5-7 dec  
16-18 jan  
13-15 feb  
28 eb-2 mar  
13-15 mar  
28-30 mar 11-13 apr



### ADVANCED FIRE FIGHTING

8-9 nov  
6-7 dec  
17-18 jan  
14-15 mar



### MARITIME CREW RESOURCE MCRM

På begäran



### GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

15 nov  
13 dec  
9 jan  
23 jan  
6 feb  
20 feb 20 mar  
6 mar 3 apr



### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

25 okt 10 jan  
15 nov 24 jan  
29 nov 7 feb  
13 dec mfl...



### SHIP SECURITY OFFICER

22-23 nov  
mfl...



### MEDICAL FIRST AID

14 nov 20 feb  
12 dec 20 mar  
23 jan



### SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

7-8 nov  
5-6 dec  
13-14 mar



### FAST RESCUE BOAT

16-17 nov  
30 nov-1 dec  
11-12\* jan  
8-9\* feb  
22-23\* mar  
4-5 apr



\*med reservation för isläge

### CROWD CRISIS MNG

15-17 nov  
7-9 feb  
7-9 mar  
3-4 apr



### MEDICAL CARE

14-15 nov  
12-13 dec  
23-24 jan  
20-21 feb  
20-21 mar



Med reservation för eventuella ändringar.

# ns modernaste utbildningscenter centralt i Stockholm

## Refresh kurstillfällen

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

### CROWD CRISIS MNG

24 okt  
28 nov  
23 jan  
20 feb



### RESCUE BOAT

25 okt mfl...  
15 nov  
29 nov  
13 dec  
10 jan



### BASIC SAFETY

25-26 okt 24-25 jan  
15-16 nov 7-8 feb  
29-30 nov 21-22 feb  
12-14 dec 7-8 mar  
10-11jan mfl...



### FAST RESCUE BOAT

17 nov 23\* mar  
1 dec 5 apr  
12\* jan  
9\* feb



\*med reservation för isläge

### MEDICAL FIRST AID

14 nov 20 feb  
12 dec 20 mar  
23 jan



### ADV FIRE FIGHT.

26 okt 25 jan  
16 nov 8 feb  
30 nov 22 feb  
14 dec 4 apr  
11 jan



### MEDICAL CARE (inkl. styrd praktik)

14-16 nov 20-22 feb  
12-14 dec 20-22 mar  
23-25 jan



Med reservation för eventuella ändringar.



STCW-guide



Wistas nya ordförande:

”Vi vill att fler kvinnor söker sig till branschen och stannar kvar”

**Christina Palmén arbetar på branschorganisationen Svensk Sjöfart med säkerhets- och miljöfrågor. Sedan i våras är hon också ordförande för Wista Sweden, en organisation för sjöfartskvinnor i Sverige. Wista har mycket på gång, bland annat håller de på att starta upp ett nytt mentorsprogram.** TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO SVENSK SJÖFART

GÖTEBORG SEPTEMBER 2022

### Hur känns det att ha blivit vald till ordförande i Wista Sweden?

– Jag känner mig hedrad över förtroendet och glad över att få fortsätta att jobba med styrelsen och med våra medlemmar i Wista för att stärka Wista och varandra med ökad kompetens och nätverk. Jag var tidigare vice ordförande i Wista Sweden.

### Hur kommer det sig att du ville bli ordförande?

– Jag är tacksam för allt arbete som alla gjort för att göra Wista till vad det är idag. Wista är ett unikt nätverk inom sjöfartsklustret och bidrar till en bättre och starkare sjöfartsbransch. För mig är det viktigt att ha ett nätverk där jag känner mig trygg att ventilera saker och min förhoppning är att bidra till att Wista ska vara ett tryggt och kompetenshöjande nätverk.

Att jag trivs så bra i branschen beror på alla personer som jag får träffa. Folk i sjöfartsbranschen är väldigt drivna och intresserade av sitt yrke. Här får jag möjlighet att påverka utvecklingen och får kontakter som är till nytta i mitt arbete och dessutom gå på föreläsningar och delta i studiebesök. Det är alltid kul att få träffa andra som också delar intresset för sjöfart.

### Vad vill du åstadkomma som ordförande?

– Vi har många viktiga frågor att jobba vidare med inom Wista, som Vågrätt, ett mentorsprogram, nordisk samverkan och internationellt samarbete. Wista Sweden firar dessutom 35 år i år, något som kommer att uppmärksammas på vårt höstmöte i oktober. Jag vill bland annat bidra till en ökad nordisk samverkan och att vi fortsätter att lyfta och samverka med varandra. Vi hade ett nordiskt Wista-möte på Åland i våras där vi bland annat besökte *Viking Glory* och fick träffa befälhavaren

Pamela Mäkela, som är en otroligt inspirerande person!

Vi har många aktiva medlemmar och för mig är det viktigt att engagemanget för Wista, både i styrelsen och bland medlemmar, är någonting positivt och som ger energi. Jag hoppas kunna bidra till att vi tillsammans fortsätter att arbeta för en starkare och bättre sjöfartsbransch.

### Berätta om mentorsprogrammet?

– Det är en grupp från Wista och Redo 2 som har tagit fram upplägget. Jag är så imponerad över arbetet de har gjort. De som ingår i gruppen är Angela Jenhed och Linda Mickelson från Stena som stått för HR-kompetens, Sofia Lundmark som aktivt befäl, Elin Kristensson som ledare, Eva Nordström som kommunikatör och Cajsa Jersler Fransson som projektkoordinator.

Tanken är att mentorsprogrammet startar vid årsskiftet. Det kommer att anordnas tre gruppträffar med alla deltagare och sex träffar mellan mentor och adept. Varje träff kommer att ha olika teman, till exempel drivkraft och vision. Det vänder sig till de som är nya på sjöfartsarbetsmarknaden och till sjöfartsstudenter. Mentorererna kommer från Stena där det finns representanter från hela sjöfartsbranschen. Vi har sneplat på Wista Norways liknande program och kikat på den struktur Stena har, de har ett liknande koncept med mentorer där.

### Varför är det viktigt med ett mentorsprogram för kvinnor?

– Vi vill att fler kvinnor söker sig till branschen och stannar kvar. Vi har pratat länge om att starta ett mentorsprogram så det känns jättekul att det äntligen blev av. Syftet är att synliggöra kvinnor inom sjöfarten, stärka förutsättningarna för att fler ska stanna i branschen, att stötta och bidra med kontaktnät. Att jag har fortsatt i branschen beror till stor del på alla som stöttat mig. Jag är övertygad om att mentorsprogrammet kommer bidra till att

fler kommer att stanna kvar i branschen och att det här kommer vara givande för både adept och mentor.

### Vad har du själv för bakgrund?

– Jag kom in i sjöfarten via segelfartyg. Jag seglade skuta några år, först som appren-tis, sedan däckare och bås. Jag pluggade till sjökapten på Åland. Jag har seglat på roro, ropax och tankfartyg. Innan jag kom till Svensk Sjöfart så jobbade jag på finska redareföreningen.

”Att jag har fortsatt i branschen beror till stor del på alla som stöttat mig.

### Vad hade det betytt för dig att få vara med i ett mentorsnätverk?

– Jag tror det hade bidragit till att jag ville stanna i branschen och det hade i ett tidigt skede gett mig ett nätverk. Jag har haft tur att komma i kontakt med folk som har uppmuntrat och stöttat mig. Även om jag inte har deltagit i ett formellt mentorsprogram så har jag alltid haft folk som jag kan ringa. Men bara att man får igång ett mentorsprogram och visar att det finns tror jag är positivt för hela branschen.

### Hur många sökanden har ni fått hittills?

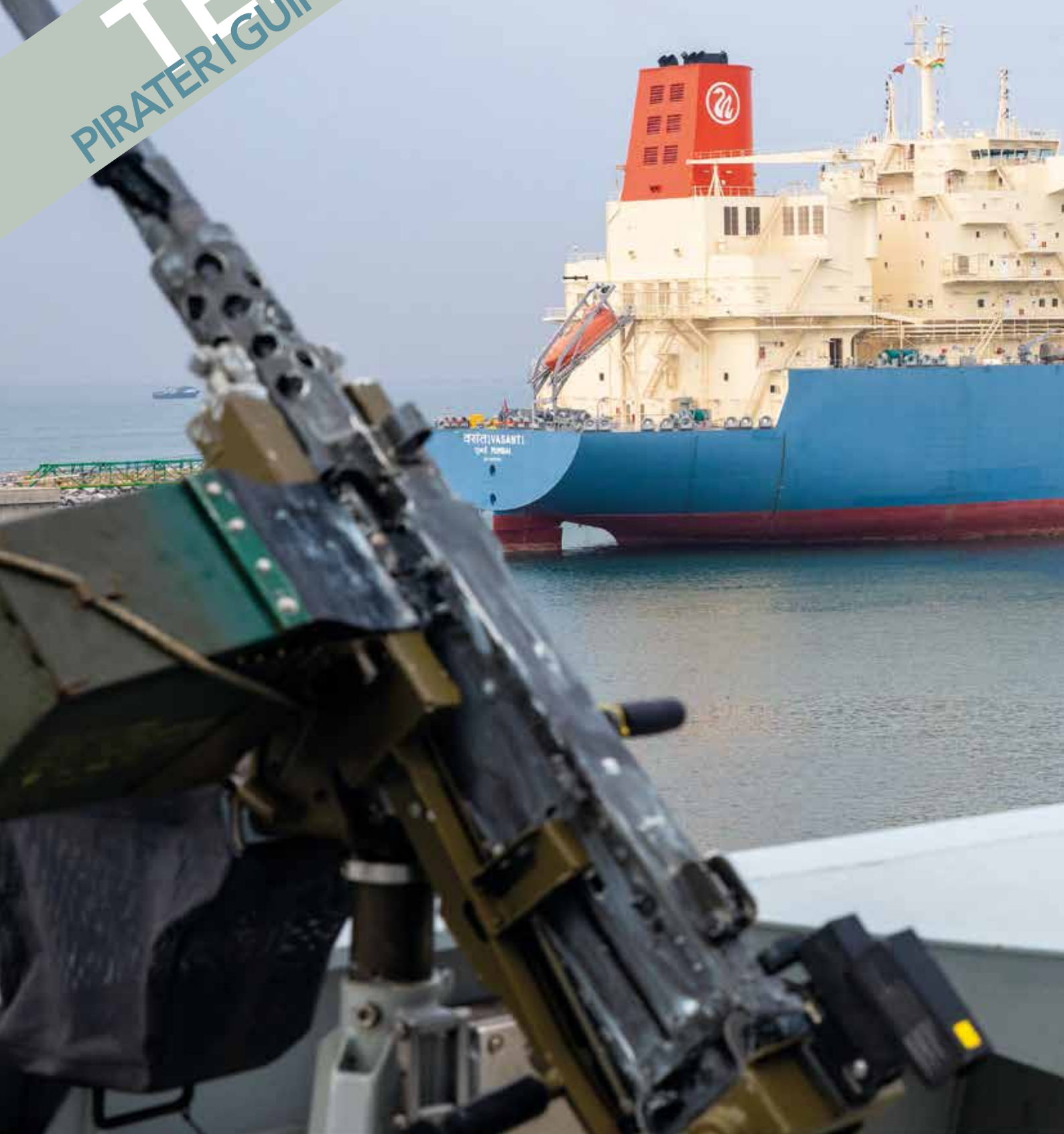
– Nu under hösten lämnar man in en intresseanmälan. Sista ansökningsdag är 31 oktober. Sen kommer arbetsgruppen att matcha ihop mentorer med adepter. Och då försöker vi få en spridning så att man lär sig någonting nytt. Jag vill verkligen uppmuntra både mentorer och adepter att söka. Jag vet inte hur många ansökningar det har kommit in i nuläget.

### Hur ska man göra om man är intresserad av att vara med?

– Då kan man kontakta någon i arbetsgruppen, till exempel Cajsa eller Angela, eller gå in på vår hemsida som vi har skapat för Wistas mentorsprogram. Där finns det mer information om programmet och hur man söker. Man är såklart också välkommen att kontakta mig eller någon i styrelsen. **SC**

# TEMA

PIRATERI GUINEABUKTEN







Piratattacker utgör ett allvarligt hot mot den sjöfart som passerar genom Guineabukten. Välorganiserade och allt bättre utrustade och beväpnade pirater kan på kort tid ta över ett fartyg och tvinga till sig gisslan. Militär närvaro i området har haft en hämmande effekt på piraternas aktivitet, men på längre sikt krävs det andra åtgärder för att få bukt med piraterna.

TEXT JOHAN ERICHS FOTO ANDERS FRIDBERG/FORSVARET

# Framgångsrik dansk insats mot pirater



Det danske forsvaret arbejder aktivt for at på plads stoppe pirater utanför Afrika. Insatsen har varit framgångsrik och tryggheten för handelsfartyg har stärkts. Fregatten *Esbern Snare* och dess besättning har deltagit i strider som slagit ut piraterna. FOTO ANDERS FRIDBERG/FORSVARET

**FREDRIKSHAVN** JUNI 2022

Pirater utgör ett betydande hot mot handelsfartyg som går genom Guineabukten utanför Västafrika. Idag betraktas området som ett av de mest riskfyllda för den civila sjöfarten att passera. I snitt går mellan 30–40 danska fartyg dagligen genom Guineabukten med ett uppskattat årligt godsvärde på närmare 15 miljarder svenska kronor. Fartygen är därmed intressanta objekt för pirater och kriminella organisa-

tioner som vill tvinga till sig lösesumma genom gisslantagning. Enligt det danska Försvarsministeriet inträffar 40 procent av alla globalt rapporterade piratattacker i Guineabukten. Under 2020 blev minst 140 sjömän kidnappade i området.

Danska rederier har under lång tid framfört krav mot den danska regeringen att upprätta en dansk militär styrka anpassad för att bekämpa piraternas verksamhet på plats. Danmark har tidigare bidragit med militär personal i den multinationella

koalitionsstyrkan Combined Maritime Forces (CMF) och även medverkat med övervakningsflyg i området kring Afrikas Horn (Somalia).

## Scenarier

Söndagen den 24 oktober 2021 lämnar den 137 meter långa fregatten *Esbern Snare* hemmahavnen i Fredrikshavn med destination Guineabukten. Besättningen uppgår till 180 personer i form av specialoperationsstyrkor, bland annat en maritim insatsstyrka med specialistdykare, militärpolis, sjukvårdsteam, personal från flygvapnet och en präst. Fregatten har även en Seahawk-helikopter ombord. Stambesättningen är på 121 personer och resten är handplockad personal.

Operation "Meridian" med syfte att avskräcka pirater och utgöra ett skydd för de civila fartyg som passerar genom området, kunde påbörjas.



Lars Povl Jensen

lyckats att ta skydd och är i säkerhet i ett citadell (bunker) ombord.

### Skillnader

Hur nära verkligheten går det att komma vid träning?

– Det går att träna realistiskt förutom att verkligheten ofta har en fantastisk förmåga att vara kreativ och man blir ofta överraskad när det är skarpt läge. Men jag vill ändå säga att vi var så förberedda som vi kunde vara, säger Lars Povl Jensen.

Teoretiskt har man läst på mycket om området och fått input från både forskare inriktade på piratverksamhet och forskare inom antropologi. Dessutom har man inför resan haft ett tätt samarbete med en dansk verksamhet specialiserad på risker till sjöss, Risk Intelligence.

– Vi har även noga satt oss in i FN:s havsrättskonvention för att få insyn i inom vilka ramar vi kan agera vid olika situationer med piraterna.

Utifrån din erfarenhet både från kusten utanför Somalia och från kusten utanför Guineabukten, finns det några skillnader i uppdraget?

– Uppgiftens utformning är ganska lika – att genom närvaro och informationsutbyte kartlägga och avskräcka piraterna från att gå till attack och så tidigt som möjligt avvärja deras angrepp mot fartygen. Metoderna som piraterna använder är någorlunda samma. Men det finns skillnader. Den största är att på Östafrikasidan finns Somalia som kan klassas som en "failed state" vilket innebär att det inte finns någon myndighet som bryr sig nämnvärt när det gäller den pirataktivitet som utspelar sig innanför 12-milsgränsen, förklarar Lars Povl Jensen.

Men situationen är annorlunda på västra sidan av Afrika.

– Vissa länder har kustbevakning och försöker att stävja pirateriet. Men oftast har de mindre båtar med svaga motorer och är överhuvudtaget långsamma i sin kapacitetsupbyggnad.

Även sjövanan och förmågan att utrusta sig är annorlunda.

– Piraterna från Nigerdeltat (Guineabukten) är närmast uppvuxna i havet och har mycket god sjövana och så är det inte riktigt på östkusten. De pirater som är verksamma på västkusten kan klassas som heltidskriminella vilket innebär att de ägnar sig åt annan kriminell verksamhet när de inte sysslar med överfall av fartyg. Många gånger är de otroligt professionella och väl förberedda i sitt agerande. På östsidan handlar det ofta om löst sammansatta grupperingar som inte alltid är särskilt väl förberedda, förklarar Lars Povl Jensen.

Har piraternas vapenarsenal förändrats under senare år?

– En skillnad är att numera verkar alla pirater vara beväpnade, nästan alltid med AK 47:or. Vi har dessutom funnit sprängmedel, sannolikt tänkt att användas för att spränga upp dörrar och luckor ombord, det har vi inte sett förr, säger Lars Povl Jensen.

På östkusten har det inte varit ovanligt att de sjömän som blivit övermannade av pirater tvingats sitta som gisslan under lång tid, upp till ett år vid vissa tillfällen. Detta innebär ett starkt lidande för gisslan och stora påfrestningar för anhöriga.

– I Guineabukten håller de vanligtvis gisslan högst en månad och kräver inte heller så stora lösensummor. Detta pekar

Befälhavare är kommandörkapten Lars Povl Jensen. Han har tidigare varit ansvarig för två uppdrag utanför Afrikas Horn i syfte att motverka piratverksamheten där.

– Inför avresan tränade vi tre-fyra olika scenarier med besättningen. Det var också en fördel för oss att vi hade två veckors resa ned till Guineabukten där det gavs många tillfällen till träning. Framförallt koordinationsövningar mellan helikoptern och specialoperationsstyrkorna, berättar Lars Povl Jensen.

Vilket scenario tränade ni mest och oftast?

– Utifrån de episoder vi sett därnere så är det hur vi ska agera när ett fartyg som vårt, upptäcker en piratgrupp på öppet hav och konstaterar att de har stora motorer och vapen klara att användas. Sedan har vi lagt en hel del träning på "citadellscenariet" där piraterna har kommit ombord samtidigt som besättningen

mot att piraterna i Guineabukten är bättre organiserade och förberedda.

### **Samarbete**

Hur är motivationen bland *Esbern Snares* besättning för den typen av uppdrag som kan vara både svåra att genomföra och emellanåt väldigt riskabla?

– Den har vi inga problem med. Jag är övertygad om att alla i besättningen tycker att vi ute på ett viktigt och högst meningsfullt uppdrag. Uppdraget i sig, att skydda den civila sjöfarten och dess sjöfolk, är motivation i sig, menar Lars Povl Jensen.

Förutom *Esbern Snare* har även andra stora europeiska maritima nationer haft militär representation i området.

– Italienska, franska, brittiska och ett enkelt portugisiskt. Bra samarbete och vi har övat tillsammans och utbytt erfarenheter.

Piratverksamheten i Guineabukten följer ett visst säsongsmönster.

– Oktober-april är högsäsong. Resten av året är det svårare väder (regnperioden) som gör att piraterna inte är så bekväma med att gå ut.

### **Attack**

Uppdraget var att stoppa piraterna, avvärja dem och släppa dem fria igen. Inför

avresan definieras tydligt vilka åtgärder som *Esbern Snares* besättning får vidta för att fullfölja sitt uppdrag.

– Det upprättas en katalog ”Rules of Engagement” med vilka åtgärder som är tillåtna. När vi har hamnat i situationer som kan kräva en insats så har vi direkt kontakt med Søværnskommandoen (kommandocentralen i Danmark) hemma för att få klartecken att agera.

Onsdag kväll den 24 november 2021, hamnade *Esbern Snare* i en skarp situation. Seahawk-helikoptern som var uppe på en rekogniseringsrunda, fick syn på en snabbgående motorbåt med åtta misstänka pirater utanför den nationella territorialgränsen. Helikopterns besättning konstaterade att det fanns vapen ombord och rapporterade det till kommunikationscentralen på *Esbern Snare*. Dykargruppens Ribb-båt gjordes förberedd och satte kurs mot piraternas båt. Dykarna försökte att borda och stanna piratfartyget. Detta misslyckades. Därefter avfyrade de danska soldaterna ett varselskott för att markera allvaret i situationen och få stopp på piratbåten. Efter detta öppnade piraterna direkt verkanseld mot soldaterna. Detta föranledde en kort eldstrid där fyra pirater dödades.

Kvarlevorna av dessa och övriga fyra, varav en svårt skadad, togs ombord på

*Esbern Snare*. I samband med eldstriden sjönk piraternas båt.

Enligt det danska försvaret är handlingen att beteckna som självförsvaret och ett besvarande av piraternas attack mot de danska soldaterna. Ingen dansk soldat skadades fysiskt.

– Det var tal om självförsvaret och de sköt mot oss på nära håll, förklarar Lars Povl Jensen, som berättar vidare:

– Vi blev överraskade när de öppnade eld. Något sådant har jag eller de andra inte upplevt på andra sidan av Afrika. Där ger piraterna ofta upp när de blir konfronterade.

### **Atmosfär**

Efter den omtumlande händelsen förändrades atmosfären ombord, om än kortvarigt.

– Vi fick bland annat de tillfångatagna piraterna ombord, tre bodde i celler, en på sjukvårdsavdelningen och fyra döda kroppar förvarades i ett kylrum, förklarar Lars Povl Jensen.

Standardproceduren i det danska försvaret är att alla som har varit med i skottväxling ska ha en psykologdebriefing.

– Vi fick två psykologer som hjälpte till med debriefing av hela besättningen, både i grupp och vid behov individuellt. Det fungerade bra. En sådan händelse

Seahawkhelikoptern ombord på *Esbern Snare* har ett viktigt uppdrag att upptäcka fartyg som kan knytas till pirataktivitet.



som den vi råkade ut för ställer krav på besättningen och det visade sig ganska snabbt hur sammansvetsade vi var.

Den skadade piraten har transporterats till Danmark och sitter häktad för mordförsök på danska soldater. Rättegången förväntas att inledas i höst.

Ombord fanns också en örlogspräst.

– Vi har alltid med en präst på sådana här missioner. Han håller gudstjänster en gång i veckan och är en bra kontaktperson som ser till att alla mår bra. Dessutom skapade han lite ”julehygge” för oss under jul och nyår.

### Lokal insats

På längre sikt hoppas Danmark och andra europeiska länder i området, att hanteringen av piratverksamheten i allt större omfattning kan ledas och drivas nationellt från de olika länderna i Guineabukten. Danmark samarbetar idag med myndigheter i Ghana för att få till stånd en kapacitetsuppbyggnad. Dessutom finns en dansk försvarsattaché i Nigeria och en i Ghana.

– Vi får jobba hårt för att etablera metoder för dokumentation, insamling och utbyte av information. Våra synsätt är inte helt lika för att säga det mildt och vi är ganska långt från att komma i mål. Men vi ser det som en långsiktig nödvändig satsning att bygga upp en nationell lokal kapacitet i kampen mot piraterna, säger Lars Povl Jensen.

Lars Povl Jensen berättar att EU har pekat ut Guineabukten som ett maritimt fokusområde.

– Etablerar EU en satsning i området får vi en spelare som sannolikt underlättar etableringen av ett bra informationssystem vilket är avgörande för att kartlägga och förutse aktiviteter från piraternas sida. Men det är även viktigt att hela tiden försöka involvera de lokala länderna och absolut inte uppträda som några kolonialherrar, menar Lars Povl Jensen.

Under tiden *Esbern Snare* befann sig i området så innebar Corona-smittan och dess risker, att arbetet med de lokala styrkorna inte blev möjligt.

Det var även svårt med försörjningarna till följd av pandemin.

– Vi har saknat grönsaker och fått bygga upp måltiderna kring ris som vi haft ett överflöd av. Det blev en hel del måltider på olika risvarianter. Vi överlevde, men det kunde varit lite högre kvalitet på maten.

De fyra pirater som dödades i Guineabukten, när danska soldater från *Esbern Snare*s ribbåt tvingades att öppna eld, överförs till nigerianska myndigheter.



Handelsflottan som seglar genom Guineabukten löper risk att utsättas för pirattackor.



### Internationell ledning

Sett i backspegeln är Lars Povl Jensen nöjd med operationen.

– På sikt tror jag dock att vi måste arbeta mer på djupet med de lokala myndigheterna och etablera en bra organisation därmed syfte att förhindra piratverksamhet. Men kulturen kräver tålmodighet och insikt om att det tar tid. Sedan måste vi också inse att det är många olika nationaliteter på kuststräckan som vi ska samarbeta med.

Uppdraget i Guineabukten var tidsbestämt och *Esbern Snare* seglade hemåt i februari.

Vilka är dina intryck efter missionen?

– I det stora hela är vi nöjda. Nästa gång vore det bättre om vi kunde samlas i en internationell mission under styrning av EU eller NATO. Det skulle ge oss ännu bättre möjligheter och öka effektiviteten.

Hur är situationen idag, juni 2022, i Guineabukten (sträcker sig från Liberia i norr till Gabon i söder, en sträcka på 2 000 kilometer)?

– Det var ett angrepp i våras. Så länge piraterna inte blir stoppade redan på land så lär det fortsätta. Men det är lågsäsong nu och det är först nästa år vi kan se om det vänder tillbaka till normalbilden.

Är det på sikt möjligt att stoppa pirataktiviteterna i Guineabukten?

– Ja, det tror jag. Men det kräver en koordinerad och systematisk insats. Det är färre piratgrupper i Guineabukten och det är viktigt att avlägsna deras kapacitet, vapen och båtar, ifrån dem för att stoppa verksamheten. Det är dyrt för dem att hålla på, vi räknar med att ett pirat-setup kostar 250 000–500 000 dollar. Det ska mycket ekonomi till för att kunna vara aktiv. Idag är det kanske tio olika grupper som opererar. Två-tre fartyg med helikoptrar ombord kan räcka och gärna då med avtal om vi kan få operera ända in till kusten. Men alla lokala myndigheter måste då vara intresserade av att medverka, säger Lars Povl Jensen. **J E**

# Långsiktig framgång kräver nya insatser

En dansk militärforskare menar att en landbaserad insats med fokus på samarbete, stärkta sociala förbättringar och skärpt arbete mot korruption, är nödvändigt för att på sikt lösa problemet med pirater i Guineabukten. FOTO FORSVARSAKADEMIET KÖPENHAMN

KÖPENHAMN JUNI 2022

Rikke Haugegaard forskar i kulturförståelse i samband med militära uppdrag i Västafrika och Sahel, vid Institutet för Antropologi hos Köpenhamns Universitet och är anställd som forskare och lärare i kulturförståelse vid danska Forsvarsakademiet.

I sin forskning konstaterar Rikke Haugegaard att piraterna i sin uppbyggnad är att likna vid maffialiknande organisationer.

– Det är kultliknande grupper som är starkt våldsinriktade och har kontakter in i den sydeuropeiska maffian.

Organisationerna, i synnerhet i Nigeria, vilar på tre intäktsben.

– Trafficking av kvinnor som de skickar till prostitution i Europa, narkotikasmuggling och piratangrepp. När det gäller piratangrepp handlar det om lösensummor som betalas ut i samband med frigivande av gisslan.

## Organisation

Hur utvecklad är verksamheten?

– Grupperingarna är mycket väl organiserade och arbetar professionellt med rekrytering, beväpning och logistik från sina läger i det svårtillgängliga Nigerdeltat. I grupperna ingår ofta individer med militär erfarenhet, förklarar Rikke Haugegaard.

Vilka finns i toppen av organisationen?

– Det är personer med starka finanser som ser en möjlighet att investera och tjäna pengar på piratverksamhet.

Vilken betydelse har den utbredda korruption som finns i flera västafrikanska

besättning vilket kan innebära att det går att ta flera personer som gisslan. Kidnappning har blivit mer lukrativt än att stjäla laster då det från piraternas synvinkel är mer ekonomiskt gynnsamt att förhandla till sig lösensummor än att sälja stulen last.

## Insatser

Den militära närvaron i området har haft effekt och minskat antalet piratattacker. Vilka andra insatser kan ge resultat?

– En insats på land är nödvändig för att långsiktigt få bukt med pirateriet. Många unga ser kriminalitet som den enda utvägen ut ur arbetslöshet. Här behövs insatser för att skapa arbetstillfällen för de unga som riskerar att hamna i kriminalitet. Det andra är att de internationella aktörerna måste ställa krav på länderna att bekämpa korruption och utveckla effektivare rättssystem.

Hur skapas stabilitet i området och hur stoppas piratverksamheten på sikt?

– Det är nödvändigt att tänka långsiktigt. När det gäller kapacitetsuppbyggnad genom kompetens och förbättrad utrustning exempelvis snabbgående fartyg, talar vi om en tidshorisont på minst fem år. Under ett sådant scenario är det viktigt att det finns ett lokalt inflytande från myndigheterna i syfte att få en lokal förankring och förståelse, säger Rikke Haugegaard. **JE**



Rikke Haugegaard

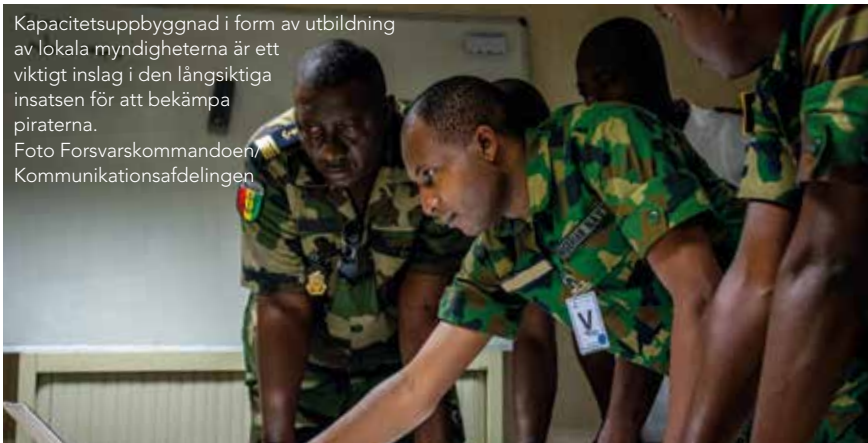
länder för piraternas planering och aktiviteter?

– Korruptionen är utbredd. Exempelvis kan medarbetare i hamnmyndigheterna tjäna pengar på att samarbeta och sälja upplysningar om laster och fartygens ruter. Detta samarbete sker med de lokala myndigheternas acceptans.

Det är framförallt de större fartygen som piraterna riktar sig mot.

– Detta på grund av att där finns större

Kapacitetsuppbyggnad i form av utbildning av lokala myndigheterna är ett viktigt inslag i den långsiktiga insatsen för att bekämpa piraterna.  
Foto Forsvarskommandoen/ Kommunikationsafdelingen



# Utbredd korruption försvarar piratinsats

Danske Rederier har en viktig roll som kunskapsbärare och politisk påtryckare när det gäller att stärka säkerheten för de danska fartyg som passerar genom Guineabukten.

KÖPENHAMN JUNI 2022

Piratöverfall utanför olika avsnitt längs de afrikanska kusterna har förekommit sedan lång tid tillbaka. Farvattnet utanför Somalia var ett högriskområde för några år sedan och idag är det området längs Guineabukten som anses värst utifrån risk för överfall.

– Det finns dock en avgörande skillnad. I Somalia passerar fartygen genom Adenbukten. I Västafrika är fartygen ofta involverade i handel och tvingas därför gå in och ut från hamnarna längs kusten. Därmed blir fartygen sårbarare för överfall, inte minst när de befinner sig på territoriellt vatten, berättar Morten Glamsø, säkerhetsansvarig hos bransch- och arbetsgivareorganisationen Danske Rederier.

Enligt Morten Glamsø har piraternas strategi när det gäller val av transport förändrats under de senaste åren.

– För fem-sex år sedan gick piraterna mer efter oljelaster och tankers var de



Danske Rederier hoppas att danska marinen bidrar med nya fartygsinsatser när regnperioden är över och piratverksamheten riskerar att starta igen.  
Foto Anders Fridberg/Forsvaret

mest utsatta, tankar tömdes helt eller delvis. Men numera är piraterna mer inriktade på kidnappning och gisslantagning.

Framförallt är det Nigeria längs kusten, som är det land som hyser de farligaste piraterna.

– De är det mest våldsbenägna och är bättre beväpnade och bättre förberedda. Det märkte vi när oljefartygen kapades, piraterna kunde föra fartygen och visste hur oljan skulle överföras till annat fartyg.

## Militär närvaro

Den stora frågan för branschen är hur piratattackerna ska kunna stoppas?

– På kort sikt handlar det om att det finns militär närvaro i området, som *Esbern Snare* och internationella militärfartyg, så att piraterna förhindras och blir avskräckta att operera obehindrat.

Vilka åtgärder krävs på längre sikt?

– Kunskapsöverföring till länderna i området om hur piraterna agerar organisatoriskt och operationellt. Kapacitetsuppbyggnad i form av nödvändiga resurser måste till. Det handlar om system för övervakning, informationsutbyten och ett etablerat samarbete mellan kuststaterna och en flotta med effektiva bevakningsfartyg. Därutöver krävs en lagstiftning som

kriminaliserar pirateri och ett rättsystem som medför att piraterna kan gripas och ställas inför domstol.

Korruptionen bland de olika ländernas myndigheter och tjänstemän ställer också till problem.

– Framförallt i Nigeria. Ett annat bekymmer är också den säkerhetsapparat som byggts upp kring skydd av fartyg. Det kan vara eskort av fartyg in och ut ur hamn och det innebär avsevärda intäkter för exempelvis den nigerianska marinen. Det ska tolkas som om det inte från alla håll finns ett överdrivet starkt intresse av att utrota piratverksamheten, menar Morten Glamsø.

## Samarbete

Problem med piratöverfall har lett till ett partibrett politiskt engagemang i Danmark och som en konsekvens av detta beslutade folketinget om att fregatten *Esbern Snare* tidigare i år, skulle patrullera utanför 12-milsgränsen längs Guineabukten.

– Vi har fått bra gehör från politikerna. Vi hoppas att danska marinen bidrar med nya fartygsinsatser när regnperioden är över och piratverksamheten riskerar att starta igen, säger Morten Glamsø. **JE**

FOTO: DANSKE REDERIER

Morten Glamsø



# ”Härligt att vara på plats igen efter ett par trista pandemiår”

– Att äntligen fysiskt efter tre år kunna träffas i Sjöfartsmontern på bokmässan i Göteborg var stimulerande och härligt, säger Sjöfartens Kultursällskaps ordförande Staffan Strive. Han var en av drygt 82 000 besökare på årets bokmessa. TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSSON

**GÖTEBORG** SEPTEMBER 2022

I vimlet på bokmässan syntes bland annat Greta Thunberg, Jan Guillou, Agnes Wold och hundratals andra författare och kulturkändisar. I Sjöfartsmontern var det närmare 20 oftast välbesökta programpunkter.

En av de som intervjuades i Sjöfartsmontern inför en rekordpublik var Sveriges idag kanske mest uppmärksammade författare Karin Smirnof. Att hon berättade om sitt författarskap beror på att hon 2020 fick Ove Allansonsällskapets stipendium med bland annat följande motivering:

*För att försörja sig arbetar Jana Kippo i hemtjänsten, en hemtjänst på väg att rustas ned. Besöken hos de äldsta och svagaste ska klaras av på kortast möjliga tid. Passen är pressade och schemat läggs ofta akut med inringningar i sista minuten. Lojaliteten provas ... Karin Smirnof lyfter i sina böcker fram villkoren för de anställda i hemtjänsten, med en självklar dialektal röst som når vida och är hennes alldeles egen.*

Efter den prisbelönta trilogin om Jana Kippo tar Karin Smirnof över stafettpinnen och har skrivit nästa bok i Millenniumserien med Lisbeth Salander som huvudperson.

## En utmaning

– Visst känns det som en utmaning att ta över efter Stieg Larsson och David Lagercrantz, säger Smirnof. Men skrivandet har flutit på bra och i november lanseras den första boken av de tre jag ska skriva om Lisbeth Salander. Jag har valt att flytta Salander till norra Sverige där jag själv bor i en liten by med 12 invånare.

Karin Smirnof framhåller att det finns många likheter mellan Lisbeth Salander och Jana Kippo.



Karin Smirnof berättade om sitt författande i ett samtal med Lennart Johnsson i Sjöfartsmontern.

– Båda är egensinniga, självständiga och på många sätt starka kvinnor som har utsatts för sexuella övergrepp och långt senare hämnas på gärningsmännen.

Flera kvinnor framträdde denna gång i Sjöfartsmontern. Aino Trosell berättade i ett samtal med bokförlaget Breakwater Publishings vd Lennart Fougelberg om sin tid som kvinnlig svetsare på Arendalsvarvet.

Sjöfartsjournalisten och författaren Linda Sundgren presenterade sin nya Vaxholmsdeckare ”Cellen”, en ruggigt spännande bok.

Britt Edensjärna talade om sin kommande bok ”Enda kvinnan ombord – min egen berättelse”. Hon har skrivit om sina upplevelser till sjöss på 1970-talet.

– Att ofta vara ensam kvinna ombord i båtarna denna tid var inte lätt alla gånger, säger Edensjärna.

## Kvinnor till sjöss

Besökarna i montern kunde även få se en utställning med ett antal foton av dagens sjöfarande kvinnor. Fotografen

Nina Varumo har under en tid dokumenterat kvinnligt sjöfolk.

– Min vän Petra Sviberg som själv seglar tyckte att jag borde börja fotografera kvinnor som arbetar till sjöss, berättar Nina. Tack vare stöd från Stiftelsen Sjömanshus kunde jag genomföra detta. Totalt har jag varit ombord i ett tiotal båtar. Vad som driver mig är nyfikenhet på människor. Det kändes extra spännande att fotografera kvinnor som arbetar till sjöss. När jag och Petra började leta bakåt upptäckte vi att det knappast finns någon fotodokumentation alls av kvinnligt sjöfolk varken i Sverige eller i övriga världen.

Samtidigt var det för Nina Varumo komplicerat att arbeta med projektet under en pandemi. Det gällde att hitta kreativa lösningar. Totalt har hon fotograferat 12 kvinnor i åldrarna 22 till 63 år.

– Spännande var bland annat att följa en kvinnlig lots under hennes arbete, säger Nina. Av Sveriges 230 lotsar är bara sex kvinnor. Förhoppningsvis blir det både en bok och en utställning framöver med mina bilder.

## Drog storpublik

Ett par andra författare som drog stor publik var DN:s utrikeskorrespondent Nathan Shachar och Titanicexperten Claes-Göran Wetterholm.

Shachar skildrar i en intressant ny bok Johnsonlinjens linjetrafik på Latinamerika, en trafik som drog igång 1904.

– För de flesta är historien bakom denna linje troligen okänd, säger Nathan Shachar. Trafiken var länge betydelsefull för Sveriges exportnäringar. Johnsonlinjens vision var att knyta samman Sverige med nya marknader. Tack vare linjen kom bananer för första gången till vårt land.

Claes-Göran Wetterholms nya bok har titeln ”Svenskarna på Titanic”. Wetterholm som är en av världens främsta Titanic-kännare redovisar i boken hur det gick för samtliga av de 123 svenskar som reste med. Boken är rikt illustrerad med bland annat foton på de svenska passagerarna.

– Det har varit ett verkligt detektivarbete att redovisa hur det gick för alla de som kom från Sverige som var ombord på





Titanickännaren Claes-Göran Wetterholm har skrivit en ny bok om svenskarna som reste med fartyget.

*Titanic*, säger Wetterholm. Majoriteten av svenskarna reste i tredjeklass. Bara 34 räddades.

### Skulle fyllt 90

Sveriges meste sjöförfattare Ove Allansson skulle i år ha fyllt 90. Från debuten 1967 med romanen "Resan till Honduras" fram till 2016 skrev han närmare 40 romaner, novellsamlingar och reseberättelser. Ove Allanssonsällskapet uppmärksammade 90-årsjubileet i flera programpunkter på lördagen.

En ny bok med titeln "Afton i Ilhéus och andra noveller av Ove Allansson" lanserades av Allanssonsällskapet i samarbete med Breakwater Publishing.

Tolv författare och kulturpersonligheter har i boken valt en favoritnovell av Allansson och de motiverar också sina val. Några av medförfattarna på plats i Sjöfartsmontern var författaren och lastbilschauffören David Ericsson, författarna Anders Wällhed, Aino Trosell och Torbjörn Dalnäs samt Bosse Andersson från musikgruppen KAL.

Många kom också för att lyssna när förre finansministern Bosse Ringholm förklarade varför Ove Allansson är en av hans favoritförfattare. Stolt visade Ringholm upp ett signerat exemplar av Allanssons tredje roman "Oståkaren" som kom ut 1969.

– För mig är Ove Allansson en av Sveriges mest spännande arbetarförfattare, anser Bosse Ringholm. Under åren har jag haft stor glädje och lärt mig mycket om arbetsvillkoren till sjöss genom att läsa Allansson.



I ett unikt projekt har fotograf Nina Varumo dokumenterat kvinnor som arbetar till sjöss.



Aino Trosell talade om hur det var som kvinnlig svetsare på Arendalsvarvet.

### Litteraturpris

Traditionellt delade 50-årsjubilerande Stiftelsen Sveriges Sjömanshus på bokmässan ut sitt litteraturpris. Årets pris gick till författaren och tidigare örlogskaptenen Claes-Göran Dahl. Han fick priset för boken "Vår Marin 500 år", ett praktverk i två delar på 800 sidor.

"Dahl har en lång meritlista inom den maritima litteraturen under många år. Han är därför en välförtjänt mottagare av Sjömanshusstiftelsens litteraturpris" förklarade stiftelsens ordförande Kenny Reinhold när han lämnade över prischekken på 20 000 kronor.



Claes-Göran Dahl fick Stiftelsen Sveriges Sjömanshus årliga författarpris.

Nästan lika traditionell som litteraturprisutdelningen är det att Bosse Andersson och Leif Pedda Pedersen från musikgruppen KAL avrundar Sjöfartsmonterns programpunkter. På allmän begäran avslutade de som vanligt med Kim Larsens sång Lille Du.

– Ingen bokmessa hos oss kan avslutas utan Lille Du, säger Karl-Erik Finnman, teknisk chief och allt i allo i Sjöfartsmontern. Det var härligt att vara på plats igen efter ett par trista pandemiår.

Nästa års bokmessa äger rum mellan den 28 september och den 1 oktober. Sjöfartens Kultursällskap har redan bokat monterplats för 2023. **L J**

# Danish action successful against pirates

The Danish Armed Forces are working actively to stop pirates off the coast of Africa and have been successful in protecting the safety of merchant ships in the area.

TRANSLATED BY ALAN CRANMER

Crewmembers of the frigate *Esbern Snare* have taken part in sea battles that have defeated pirates, which pose a significant threat to commercial ships passing through the Gulf of Guinea, of West Africa. This is considered to be one of the highest risk areas for merchant ships. On average, between 30–40 Danish ships pass through the Gulf of Guinea every day with an estimated annual cargo valued at nearly SEK 15 billion, so they are tempting targets for pirates and criminal organizations. According to the Danish Ministry of Defence, 40 per cent of all pirate attacks reported around the world take place in the Gulf of Guinea. In 2020, at least 140 seafarers were kidnapped in the area.

For a long time, Danish shipping companies have requested that the Danish government establish a military force in the area to combat pirate activities there. Denmark has earlier sent military personnel to join the multinational coalition force, Combined Maritime Forces (CMF).

## Scenarios

On 24 October 2021, the 137-metre-long frigate *Esbern Snare* left Fredrikshavn for the Gulf of Guinea. Its crew consisted of 180 people in the special operations forces, including a maritime task force with specialist divers, military police, medical teams, air force personnel and a priest.

“Before leaving, we practised three or four different scenarios with the crew,” says Commander Lars Povl Jensen.

To gain an understanding of the situation and the area, they studied in detail with the assistance of researchers in piracy as well as anthropology. In addition, there was close cooperation with a Danish organization specializing in risks at sea, Risk Intelligence.

“We also familiarized ourselves in detail with the UN Convention on the Law of the Sea in order to understand the framework in which we are able to act in different situations with pirates.”

Based on your experience from the Somali coast and the Gulf of Guinea, are

there any differences in the missions?

“The structure of the task is similar – to monitor and deter pirates from attacking through our presence and the exchange of information, and to ward off any attacks on ships as early as possible. The methods used by pirates are in many ways similar, but there are differences. The most important one is that on the East African side, Somalia can be classified as a ‘failed state’, meaning that there is no authority that cares much about pirate activity taking place within the 120-kilometre limit,” explains Lars Povl Jensen.

The situation is different on the west coast of Africa.

“Some countries have coast guards and try to curb piracy, but they usually have relatively small boats with weak engines.”

“Pirates from the Niger Delta (the Gulf of Guinea) have practically grown up at sea and know it very well. Pirates operating on the west coast can be described as full-time criminals, meaning that they are involved in other criminal activities when they are not attacking ships. They are often very professional and well prepared for their operations.”

## Attack

On the evening of Wednesday 24 November 2021, *Esbern Snare* became involved in a live situation. The Seahawk helicopter sighted a speedboat carrying eight suspected pirates outside national territorial waters. They noted that there were weapons on board and reported the information to the communications centre on *Esbern Snare*. The diving group’s RIB headed towards the pirates’ boat and the divers attempted to board the boat but failed. The Danish soldiers then fired a warning shot to warn the pirates of their serious intentions, upon which the pirates opened direct fire on the soldiers. This led to a brief firefight in which four pirates were killed.

Their bodies and the remaining four pirates, one of whom was seriously injured, were taken aboard the *Esbern*

*Snare*. The pirates’ boat sank during the firefight. According to the Danish Armed Forces, the action was taken in self-defence as a response to the pirates’ attack on the Danish soldiers. None of the Danish soldiers was physically injured.

“It was a case of self-defence and they shot at us at close range,” explains Lars Povl Jensen, who continues:

“We were surprised when they opened fire. Neither I nor the others had experienced anything like this on the other coast of Africa.”

## Atmosphere changed

After the dramatic event, the atmosphere on board changed radically.

“Among other things, we had captured pirates on board, three locked up in cells and one in the medical ward, and four bodies in the cold room.”

Standard procedure in the Danish Armed Forces is that everyone involved in an exchange of fire must go through a psychological debriefing.

“We had two psychologists who helped in debriefing the entire crew, both in groups and, when necessary, individually. It went well. An event such as this puts big demands on the crew and it quickly became clear just how tightly knit we were.”

The injured pirate has been taken to Denmark and is now in custody for the attempted murder of Danish soldiers. The trial is expected to start this autumn.

In the long term, Denmark and other European countries that operate in the area hope that actions against piracy will be organized more and more by countries in the Gulf of Guinea. In retrospect, Lars Povl Jensen is satisfied with the operation.

“In the long term, though, I think we have to work more closely with the local authorities and establish a good organization with the aim of preventing piracy.”

The mission in the Gulf of Guinea was limited in scope and *Esbern Snare* sailed back to Denmark in February.

“On the whole, we are satisfied. Next time it would be better if we could organize an international mission led by the EU or NATO. It would give us even better opportunities and increase efficiency.”

This is a translation of the article  
on page 26-29.



Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller skriv till e-postadressen [sbf.stugor@sjobefal.se](mailto:sbf.stugor@sjobefal.se). Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2022, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor 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	6 000 kr*
17–53	3 500 kr*

\*inklusive städning



### 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 STÄNGD

Lägenheten i Skarpnäck kommer inte att hyras ut längre utan kommer att användas 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**

**08-518 356 00**

**sbef@sjobefal.se**

#### Verkställande direktör

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

#### Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Karl Huss – 08-518 356 10

#### Förbundsjurister i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Alicia Krossling – 08-518 356 70

#### Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

#### Ombudsman i Helsingborg

Malin Persson – 08-518 356 66

#### 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

Jimmy Nilsson – 08-518 356 97

Elin Mehlqvist – 08-518 356 20

#### 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 sbef@sjobefal.se

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

#### Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

#### Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2

252 21 Helsingborg

Telefon 08-518 356 66

## Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – [www.wavelink.se](http://www.wavelink.se)

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madelaine Edlund – 0702-33 38 59

## Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

## Frågor om arbetslöshet?

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

**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](http://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](http://www.sjobefalsforeningen.se) och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

på 08-518 356 00 eller [sbef@sjobefal.se](mailto:sbef@sjobefal.se)

så skickar vi ett medlemsformulär!

**AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA**

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

**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

**KLUBB DJURGÅRDSFÄRJAN**

Stefan Boye  
tel 0705 23 45 29 e-post klubbldjurgardsfarjan@sjobefal.se

**ECKERÖLINJEN**

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

**EUROVIK SHIPPING**

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

**FINNLINES**

Fredrik Nylund  
e-post finnlinesklubben@sjobefal.se

**FLOATELKLUBBEN**

Patrik Sundqvist  
e-post floatelklubben@sjobefal.se

**FORSEA FERRIES**

John Borgman  
tel 070-77 55 845, e-post scandlinesklubben@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

**KUNGÄLVSKOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

Vakant

**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  
tel 070-287 38 18 e-post: resselklubben@sjobefal.se

**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  
Jesper Svensson (kontaktperson)  
tel: 070-691 16 20 e-post sbf.sjofartsverket@sjobefal.se

**SJÖVÄGEN**

Daniel Nilsson  
tel 073-981 32 89, e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

**STENA LINE**

Mikael Johansson  
tel 0739-42 16 94, e-post stenaklubben@sjobefal.se

**STOCKHOLMS SKÄRGÅRD**

Stefan Boye  
tel 0705 23 45 29 e-post klubbldjurgardsfarjan@sjobefal.se

**STRÖMMA**

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

**STYRSÖBOLAGET**

Linda Öhrbom  
Tel: 073-939 47 42, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

**SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB**

Patrik Holgersson  
tel 0735-76 33 15, e-post isbryarklubben@sjobefal.se

**SVITZER SVERIGE**

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

**TALLINK SILJA**

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

**TERNTANK**

Vakant

**TT-LINE**

Ricky Söderberg  
tel 073-730 54 66 e-post ttlineklubben@sjobefal.se

**WALLENIUS**

Vakant

**VENTRAFIKEN**

Michael Olsson  
tel 073-340 35 69, e-post ventrafikkklubben@sjobefal.se

**VIKING LINE**

Oskar Fahlén  
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

**ÖRNSKÖLDVIKS 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**

Rebecka Kindeberg  
e-post ordforande@lambdastudentforening.se

# Hjälp oss att rädda dig.

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





# ÖVA PÅ RIKTIGT I ÖPPET HAV

## GÖTEBORGS & STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Våra kurscenter på Öckerö och Rindö erbjuder utbildningar som uppfyller alla krav och är anpassade för dig, som har valt havet som arbetsplats.

ÖMC är en ideell förening med över 20 års erfarenhet av att utbilda i att rädda liv till havs och ombord. Vi har säkerhet, miljö och lärande i fokus i allt vi gör, och vi återinvesterar allt överskott i att vidareutveckla vårt kurserbudande till nytta för dig.

**BOKA ENKELT DIN STCW-KURS ONLINE**



ÖCKERÖ MARITIME CENTER  
ÖCKERÖ & RINDÖ | [WWW.OMC.NU](http://WWW.OMC.NU)