

Lederne Søfart

nr. 2 | 2023



Forsvarets udsendte:
Vi har ikke set det
sidste til piraterne
ved Somalia

Farvel og tak efter 50 år til søs

Mangler der navigatører?

Eller rettere – hvor stor
er manglen på navigatører?

Stor diskussionslyst
prægede generalforsam-
lingen i Lederne Søfart

Selvstyrende skibe

Kommer de, og hvad
kommer de til at betyde?





”Jeg vil gøre mit bedste for at føre foreningen videre i den ånd, den har eksisteret som en støtte til skibsofficererne i snart 150 år.

”

Vi har et solidt fundament at bygge videre på

Da den nye bestyrelse i Lederne Søfart holdt møde i maj for blandt andet at konstituere sig, valgte den øvrige bestyrelse at pege på mig som ny formand. Det er jeg naturligvis stolt af, og det er med glæde, at jeg påtager mig opgaven. Vi kender alle sammen foreningen som en stærk organisation med lange traditioner og stor tilslutning blandt landets skibsofficerer, og jeg vil gøre mit bedste for at føre foreningen videre i den ånd, den har eksisteret som en støtte til skibsofficererne i snart 150 år. I den sammenhæng vil jeg gerne understrege, at vi har samme interesse som rederne i at fremme Det blå Danmark og for eksempel rekruttere unge til søfartserhvervet.

Vi står overfor væsentlige udfordringer. De to største er nok, at vi som bekendt er midt i en retssag med Danske Rederier om DRO1- og DRO2-overenskomsterne, og at vi – som det tidligere er meldt ud, og som man kan læse om andet steds i bladet her – ikke længere vil være en del af Ledernes Hovedorganisation fra april næste år.

Vedrørende retssagen, så kører den sin gang. Vi har en dygtig advokat på sagen, og han er i fuld gang med forberedelserne til det afgørende retsmøde – det, som juristerne kalder hovedforhandlingen, uden at det skal forveksles med de forhandlinger, vi kender fra overenskomstområdet.

Hvad fremtiden uden for Ledernes Hovedorganisation angår, kommer det naturligvis til at betyde ændringer. Det giver os nye muligheder samtidig med, at vi skal sikre, at vi bringer de gode ting, vi har haft i kraft af samarbejdet med Ledernes Hovedorganisation, videre. Sekretariatet er i gang med at se på de forskellige muligheder, vi har for at sikre, at vi også vil stå stærkt fremover. Det vil I alt sammen høre mere om, så snart der er nyt, og i sidste ende vil det være op til en ekstraordinær generalforsamling at beslutte, hvordan fremtiden skal se ud for foreningen.

Der vil således ske ændringer, men jeg vil gerne påpege, at det ikke skal ses som en følge af, at jeg nu har overtaget stafetten som formand for foreningen, idet jeg som udgangspunkt vil bestræbe mig på at videreføre den udmærkede linje, bestyrelsen har lagt for, hvad vi vil med foreningen.

Lad mig samtidig benytte lejligheden til at takke den afgående formand, Jens Marquard Sørensen, for det store arbejde, han har gjort for foreningen gennem de seneste to år. Gennem den periode har han gjort en kæmpe indsats for foreningen. Det skal han have stor tak for, og jeg er

glad for, at han har givet til kende, at han fortsat vil være aktiv i foreningen.

Sidst, men ikke mindst vil jeg gerne sige, at ja, det er rigtigt, at vi har udfordringer, men vi skal ikke glemme, at vi også opnår fine resultater for medlemmerne – nationalt såvel som internationalt. Vi står på skuldrene af skibsofficerer, der gennem de seneste mange år har gjort foreningen til det, den er i dag. Det betyder, at vi har et solidt fundament at bygge videre på, og det håber jeg at kunne give mit bidrag til.

Sven Thormod Petersen

Formand for Lederne Søfart



Er der mangel på navigatører?

Når 90 procent af verdenshandelen fragtes med skib, kan det godt gå hen at blive et problem, at der vil mangle næsten 90.000 navigatører om bare tre år.

side 12

Nærmere om retssagen

Side 10

Hvordan foregår en retssag ved Arbejdsretten i grunden?



Hvad sker der, hvis halvdelen af besætningen er kvinder?

Det har tankskibsrederiet **Hafnia** sat sig for at undersøge.

Side 14



Stor diskussionslyst prægede generalforsamlingen

Det gik livligt til, da Lederne Søfart holdt generalforsamling sidst i marts

Side 5

Tre unikke lejligheder i Navigatørernes Hus er på vej til at blive taget i brug

Side 18

Danske havne pålagt skærpet kontrol af russiske skibe

Side 21

Vi har ikke set det sidste til piraterne ved Somalia

Forsvarets udsendte forudser, at vi kommer til at se en genopblussen af pirateriet i Adén-bugten

Side 22

Selvstyrende skibe

Kommer de, og hvad kommer de til at betyde?

Side 28

Mercy Ships danske afdeling vil rekruttere flere søfolk

Side 31

Farvel og tak efter 50 år til søs

Navigatør Per Lundgaard er kommet vidt omkring inden for søfarten.

Side 38

Afrika er frontløber på "container-arkitektur"

Side 42

Offentligt ansat – forstå din løn

Side 44



Foreningsnyt:

Af Helle Andsbjerg
Direktør, Lederne Søfart



Kære medlem

”2022 har været et hektisk år for vores forening, Lederne Søfart”, hed det på denne plads i bladet for to numre siden. Og i sidste nummer indledte vi Foreningsnyt med at skrive: ”Det er vist ingen overdrivelse at sige, at der har været travlt i sekretariatet siden sidst”. Så hvis jeg nu for tredje nummer i træk indleder siden her med at skrive, at det har været en heftig periode, vi har været igennem, så er vi vist ved at være der, hvor I læsere vil tænke, at det kunne være rart med en anderledes indledning for en gangs skyld. Og ja, det har I ganske ret i.

Lad mig derfor denne gang indlede Foreningsnyt med at skrive, at der ikke er sket det store siden sidst. Det har blot været ”business as usual”. Retssagen mod Danske Redier om DRO1- og DRO2-overenskomsterne er gået i gang, foreningen har fået ny formand, og vi skal udvikle en ny version af os selv i og med, at vi fra næste år ikke længere vil være en del af Ledernes Hovedorganisation. Men bortset fra det. Så går det stille og roligt.

Vi står stadig op

Spøg til side. Selvfølgelig har det endnu engang været en begivenhedsrig periode, vi har været igennem i foreningen, men ikke desto mindre vil jeg mene, at alt taget i betragtning, så går det godt.

Sagt på en anden måde, så står vi stadig op. Jeg selv er tilbage efter at have været sygemeldt et stykke tid og er nu klar til at tage fat. Jeg kan konstatere, at vi har fået sat et godt hold i sekretariatet, og det er også nødvendigt, for selv om jeg som nævnt mener, at det går godt, så står vi over for store udfordringer, hvor det er nødvendigt med et velfungerende sekretariat.

Ny bestyrelse

Det er også nødvendigt med en stærk bestyrelse, der ledes af et godt formandskab, og det tror jeg, vi har fået med Sven

Thormod Petersen som formand og Barbara Weinschenck som næstformand.

Sven har stor erfaring. Fra søfarten og fra bestyrelsesarbejdet, hvor han har været med i mange år. Han har været flittig og ansvarsbevidst i arbejdet med renoveringen af Navigatøernes Hus, og nu har han så påtaget sig arbejdet – ikke nødvendigvis med at renovere foreningen – men i hvert fald med at lede den fremover.

Han støttes af Barbara som ny næstformand, og hvor Sven står for erfaringen, kommer hun med ny energi som ung – både i livet, i søfarten og i bestyrelsen. Så mon ikke de kommer til at supplere hinanden fint.

Bestyrelsen har ydermere fået tre nye medlemmer: Andreas Forsberg Nielsen Carsten Mogensen og Per Dybro. De kommer med vidt forskellige baggrunde og bringer dermed forskellige erfaringer ind i bestyrelsen, hvilket kun kan gøre den stærkere. Det er således med stor optimisme, jeg ser frem til samarbejdet med den nye bestyrelse og det nye formandskab.

Ny version af os selv

Som nævnt indledningsvist – og som vi tidligere har oplyst i et nyhedsbrev til medlemmerne – er det blevet besluttet, at vi ikke længere skal være en del af Ledernes Hovedorganisation. Vi kan vel siges at være vokset fra hinanden, som det så smukt hedder ved den slags lejligheder. Det tog ikke meget mere end fem år at finde ud af, at vi alligevel ikke passede sammen, men når det nu skulle være, er det måske bedre, at det skete før end siden.

Det endelige brud vil senest ske i april næste år, og vi er gået i gang med at afveje vores muligheder fremover. Og ikke mindst hvilke konsekvenser de forskellige muligheder vil have. Alt sammen vil det blive forelagt på en ekstraordinær generalforsamling, hvor I medlemmer vil kunne give jeres mening til kende og i sidste ende bestemme i hvilken retning,

vi skal gå. Det er jo jer, der bestemmer. Det er jeres forening.

Den ekstraordinære generalforsamling vil blive holdt d. 21. september. Fysisisk vil det foregå i København, men der vil blive sendt link ud, så man også kan deltage virtuelt.

Hvad ellers?

Hvad er der ellers sket? Jo, jeg kan nævne, at overenskomstforhandlingerne er gået i gang. Blandt andet er vi gået i gang med forhandlingerne med færgerederierne. Hvordan det kommer til at gå, er det svært at sige noget om, før forhandlingerne er kommet rigtigt i gang.

Så er resultatet af den undersøgelse af mobning og chikane på danske skibe, som erhvervsministeriet har sat i gang, lige på trapperne. Det skulle have været offentliggjort her sidst i maj, men er blevet udsat. Vi ved ikke, hvad undersøgelsen vil vise, men vi har fået indikationer om, at interessen for den har været stor, og de af jer, der har deltaget, skal have stor tak for jeres medvirken.

Medlemsfremgang

Jeg nævnte før, at det er jeres forening, og det vil jeg gerne holde fast i. Kontakten med medlemmerne er vigtig for os i sekretariatet, og derfor vil vi fortsætte det arbejde, vi startede sidste år med at komme rundt i landet og tale med medlemmerne. Det har været sat lidt i stå i begyndelsen af året på grund af arbejdet med forberedelsen af en mulig konflikt, men nu er vi klar og vil prioritere det højt i det kommende halvår.

Som medlemmer skal I ikke føle, at der er lang vej fra jer til sekretariatet, men at I er en del af en forening - en del af noget større. Den følelse breder sig, og vi kan således se, at vi i første kvartal i år har fået en lille medlemsfremgang. Den er på 2,4 procent. At kalde det markant vil være lidt af en tilsnigelse, men det viser, at vi er på rette vej. ■



De, der kom fra Sjælland, måtte en tur over Storebæltsbroen for at deltage i årets generalforsamling i Ledernes Søfart, der efter medlemmernes ønske foregik på Fyn.

STOR

diskussionslyst
prægede
generalforsamlingen ↪



Der findes foreninger, hvor det hele er afgjort på forhånd, og generalforsamlingen nærmest er en formalitet, der blot skal overstås. Sådan er det ikke hos Lederne Søfart. Tværtimod gik det livligt til, da foreningen holdt generalforsamling sidst i marts. Forsamlingen vedtog enstemmigt at anbefale, at både beretning og regnskab blev godkendt, men først efter en engageret diskussion, hvor mange gav deres synspunkter til kende med indlæg og spørgsmål.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: MORTEN EGHOLM ANDERSEN OG FREDERIK VI'S HOTEL

”Bestyrelsen takker for et godt og begivenhedsrigt 2022”. Med de ord sluttede den daværende formand, Jens Marquard Sørensen, sin fremlæggelse af bestyrelsens beretning for sidste år på dette års generalforsamling, der blev holdt 30. marts på Frederik VI's Hotel lidt uden for Odense. Inden han nåede så langt, var der dog gået et langt forløb med en livlig diskussion af de forskellige punkter i hans beretning.

Som det sig hør og bør var generalforsamlingen startet med, at der blev valgt en dirigent. Det blev Jens Fage-Pedersen. Han konstaterede, at alle formalia omkring indkaldelsen af generalforsamlingen i henhold til foreningens vedtægter var i orden. Men at der desværre ikke var tilstrækkeligt mange aktive medlemmer til stede til, at forsamlingen var beslutningsdygtig, og at der derfor senere skulle holdes en ekstraordinær generalforsamling. Der var imidlertid stor enighed om, at den ordinære generalforsamling skulle gennemføres på trods af dette. Dog som et

orienteringsmøde uden kompetence til at træffe beslutninger. Det var alle med på, og med det på plads overlod dirigenten ordet til formanden, der gik i gang med sin beretning.

Årets altoverskyggende begivenhed

Formanden indledte beretningen med at komme ind på den store begivenhed, der havde præget året – opgøret med Metal Maritime og Danske Rederier, der havde udbygget deres samarbejde, idet han fortalte, at:

”Da bestyrelsen konstituerede sig efter sidste generalforsamling i foråret 2022, stod det klart for bestyrelsen og mig selv, at vi stod over for et meget omfattende opgør med Metal Maritime. Vi var også klar over, at Danske Rederier ville udbygge deres alliance med Metal Maritime og forsøge at give vores overenskomster til Metal Maritime. Derfor

valgte vi med det samme at sætte en ledelse, som kunne håndtere de udfordringer, der var på vej, og dernæst at vi skulle have et sekretariat, der kunne håndtere det”.

Han kom ind på, hvordan Metal Maritime i årevis har forsøgt at tage både Lederne Søfarts overenskomster og andre overenskomster i transportsektoren.

”Det gælder søfart, luftrummet og selvfølgelig også jernbanerne. Derfor skal vi være bedre til at stå imod”, sagde han og fortalte, hvordan vi i foreningen har forberedt os på det:

”Over sommeren og i løbet af efteråret forberedte vi vores kommunikation, økonomi og sekretariat på at være klar til, hvad vi forventede ville være et forsøg på at tage overenskomsten fra Lederne Søfart. Bestyrelsen besluttede, at formanden skulle have et større honorar, så han kunne være på hele tiden,



Generalforsamlingen blev afholdt på Frederik VI's Hotel lidt uden for Odense.

” Da bestyrelsen konstituerede sig efter sidste generalforsamling i foråret 2022, stod det klart for bestyrelsen og jeg selv, at vi stod over for et meget omfattende opgør med Metal Maritime,”

- Jens Marquard Sørensen



”Det første strategiske punkt var at få slået det argument, at overtagelsen af DRO2 var en “done deal”, til jorden,

- Jens Marquard Sørensen

frem til den næste bestyrelse blev konstitueret, og vi forøgede også budgettet til advokater og eksterne rådgivere for at gøre sekretariatets kapacitet større på de områder, hvor vi kunne se, at vi ville have brug for det”.

Det gik som forventet, fortalte han:

”Som forventet forsøgte Danske Rederier at få det til at lyde, som om vi rent administrativt ville miste overenskomsten DRO2, ligesom man også forsøgte at gøre det med DRO1. Vi forventede også, at man ligesom dengang ville forsøge at beskyldte Lederne Søfart for selv at være ude om det, og at Danske Rederier og Metal Maritime ville samarbejde om den strategi. Derfor havde vi forudset, at vi skulle vinde narrativet i den offentlige debat ved at slå fast, at sagen selvfølgelig ikke var afgjort. Men at vi nu skulle i gang med at kæmpe om overenskomsterne.

Det første strategiske punkt var at få slået det argument, at overtagelsen af DRO2 var en “done deal”, til jorden. Derfor prioriterede vi at få alle parter til at anerkende, at overenskomsten med Lederne Søfart gjaldt, frem til den udløb i april. Det var vigtigt både for, at vi kunne give medlemmerne mulighed for at konflikte, hvis de ønskede det. Men også

for at holde muligheden for en retssag åben. Det lykkedes for os”.

Afstemning om konflikt

Sagens kerne var for ham selv og bestyrelsen, at navigatørerne skulle høres i deres egne overenskomster.

”Derfor havde vi også lagt os fast på, at vi ville lade navigatørerne stemme om, hvorvidt de ville konflikte. Det var plan A, fordi det var det rigtige at gøre for navigatørerne”, sagde han og kom efterfølgende ind på resultatet af afstemningen.

”Mange har været skuffede over, at ikke flere stemte. Det var jeg også. Jeg accepterer, at folk har ret til at have en mening. Men i dette tilfælde synes jeg, problemet er, at de ikke havde en. Jeg synes, at jeg ser mange, der gerne vil sige fra på sociale medier, hvilket tager tid for foreningen. Men jeg tror også, at det er vigtigt for vores forening og vores erhverv, at vi taler åbent om alt. Derfor ville jeg have ønsket, at flere havde sagt fra i denne sag. Hvis man vil høres i sin egen overenskomst, sine hyre- og arbejdsvilkår, må man også tage pligten på sig og sige noget, når man bliver bedt om at svare”, sagde han og fortalte videre, at det ikke var svært at afgøre, at

vi ikke skulle konflikte, da resultatet af afstemningen forelå:

”Selvom der var et flertal af dem, der havde stemt, der stemte ja, var der ikke nok, der havde stemt. 30 procent af dem, der var berettigede til at stemme, havde stemt. Det er prænt for den slags afstemninger, hvis man kigger på stemmetallet, men det giver problemer, når man skal bruge fuldmagterne. Vi skal have fuldmagter fra hver enkelt, der vil konflikte, og vi kan kun konflikte der, hvor der er givet fuldmagter til at konflikte. Det er derfor ikke bestyrelsen, der afgør, hvor vi kan konflikte, men dem, der afgiver deres fuldmagt. Det er med andre ord en demokratisk handling, som har direkte konsekvenser”.

Han understregede, at det i sidste ende går ud på at beskytte medlemmerne bedst muligt.

”Vi er sat i verden for at repræsentere jer og sikre jer gode løn- og arbejdsvilkår. Men vi kan ikke gøre mere, end vi får hjemmel til af medlemmerne. Hvis bestyrelsen var gået uden for de rammer, vi fik ved afstemningen, havde vi været en fagforening, som agerede uden opbakning fra medlemmerne. Og den forening skal vi ikke være”, fastslog han.





Generalforsamlingen blev traditionen tro sluttet af med en middag.

*”Uanset hvordan det går,
skal alle vide, at vi kæmpede,
- Jens Marquard Sørensen*



Næste skridt: Arbejdsretten

I stedet for at tage konflikten vedtog bestyrelsen at flytte kampen ind i retssale-
ne.

”Kernen i retssagen vil være, at Danske Rederier har handlet i strid med overenskomsten for DRO2, når de har nægtet at forhandle med Lederne Søfart, og målet er fortsat, at Lederne Søfart får forhandlingsretten på både DRO1 og DRO2, eftersom foreningen har over 80 procent af navigatørerne som medlemmer”, fortalte formanden og nævnte, at retssagen står helt åben.

Han nævnte, at retssager er lidt ligesom fodboldkampe. Det ene hold kan score et

mål i sidste minut, og der kan være dommerfejl, så intet er afgjort på forhånd.

”Uanset hvordan det går, skal alle vide, at vi kæmpede, og hvis vi mister overenskomsten, mistede vi den, fordi det simpelthen var umuligt at bevare den”, sagde han og stillede spørgsmålet, hvad vi har opnået.

”Vi har opnået, at alle i Det Blå Danmark ved, at Lederne Søfart er den ubetinget største forening for ledere i Det Blå Danmark. At vores organisationsgrad til søs er meget stor, og at den hele tiden har været det. Den er generelt over 80 procent, men i mange rederier er den større”, svarede han selv.

Løn og overenskomstforhandlinger

Konflikten om DRO1- og DRO2-overenskomsterne fyldte meget i året, der var gået, men ikke det hele, og formanden nævnte, at Lederne Søfart forhandlede overenskomster for en række færges og

havne i 2022, og at det endelig lykkedes at få DanPilot-overenskomsten lukket, samt at også lodserne i Danish Pilot Service og Limfjord Pilot har fået deres overenskomster forhandlet færdige.

Videre fortalte han, at der har været afholdt en række virtuelle medlemsmøder og det første kursus for tillidsrepræsentanter.

Han nævnte også det internationale arbejde, foreningen har været involveret i.

Herefter kom han ind på målsætningen, der var sat for foreningen under navnet Sejlplan 2025. Den handler blandt andet om, at foreningen skal have flere medlemmer, og i den forbindelse sagde han:

”Vi vil opnå større medlemstilgang ved at give god rådgivning som tidligere, men i fremtiden ved også at opnå politiske resultater, der skal garantere, at medlemmerne får bedre arbejdsforhold, og sikre danske arbejdspladser i fremtiden”.

*”Verdens bedste søfolk skal have verdens bedste fagforening,
- Jens Marquard Sørensen*



Middagen er en vigtig del af generalforsamlingen. Her har man mulighed for at mødes med gamle venner og bekendte, man måske har sejlet med tidligere eller kender fra andre sammenhænge.

”For at opnå den ønskede medlemstilgang, kræves et effektivt sekretariat, positive overenskomstresultater og synlig politisk indflydelse og kommunikation, der viser, hvad et fagligt fællesskab kan præstere, når det står sammen og arbejder for hinanden”, fortsatte han og satte afslutningsvist en tyk streg under, at:

”Verdens bedste søfolk skal have verdens bedste fagforening”.

Spørgsmål og indlæg

Efter at formanden havde sluttet af, åbnede dirigenten op for spørgsmål til beretningen, og det ledte til en livlig diskussion.

Der blev blandt andet spurgt til, hvad potentialet er for, hvor mange medlemmer det er muligt at skaffe til foreningen, og i den forbindelse var der enighed om, at det gjaldt om at få flere unge medlemmer.

Der blev også spurgt, om der er mulighed for, at konflikten med Danske Rederier om DRO1 og DRO2 kan smitte af på forhandlingerne om en overenskomst for færgerederierne, og her var svaret, at Dan-

ske Rederier har forsikret os om, at det ikke vil ske.

Så blev der spurgt ind til uenighederne på lodsområdet, og her var der enighed om, at det var bedst, hvis gammelt nag blev glemt, og at lodserne stod samlet. På den måde ville de stå stærkere.

Det blev i den sammenhæng nævnt, at medierne er dygtige til at blæse konflikter op, og at man i det hele taget skal passe på den misinformation, der spredes.

Sidst, men ikke mindst blev det i løbet af debatten nævnt, at hvis man ville have indflydelse og samtidig gøre et stykke arbejde for foreningen, kan man gøre det ved at stille op til bestyrelsen.

Generalforsamlingen var som tidligere nævnt ikke beslutningsdygtig, men dirigenten sluttede debatten af med at spørge, om de tilstedeværende ville anbefale, at beretningen blev godkendt på den ekstraordinære generalforsamling, og det blev enstemmigt vedtaget.

Regnskab, budget og kontingentforhøjelse

Næste punkt på dagsordenen var regnskabet, der blev gennemgået, og igen før-

te det til en diskussion, hvor man kom vidt omkring.

Som med beretningen blev regnskabet enstemmigt anbefalet til godkendelse på den ekstraordinære generalforsamling.

Budgettet for det år, vi er i gang med, blev herefter gennemgået, og igen var diskussionen livlig. Det skulle ikke godkendes. Det skulle bestyrelsens forslag om en kontingentforhøjelse imidlertid, og også det blev diskuteret indgående. Konklusionen blev, at det også blev enstemmigt anbefalet til godkendelse.

Dermed var man igennem de officielle punkter på dagsordenen, og dirigenten kunne for sin part slutte af med at sige tusind tak for god ro og orden.

Han overlod ordet til formanden en sidste gang, og han takkede for alle indlæg og spørgsmål i dagens løb – ikke mindst de kritiske, idet han understregede, at det er vigtigt, vi har en åben debat. Han fulgte op med at ønske de nye bestyrelsesmedlemmer velkommen samtidig med, at han sagde tak til de afgangende, og som et sidste uofficielt punkt holdt man herefter et minuts stilhed for at mindes de medlemmer, der var gået bort siden sidst. ■

NÆRMERE OM RETSSAGEN



TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: COLOURBOX, MORTEN EGHOLM ANDERSEN OG PRIVATFOTO

Som et led i kampen om DRO1- og DRO2-overenskomsterne har Lederne Søfart som bekendt anlagt sag mod Danske Rederier ved Arbejdsretten. Advokat Michael Møller Nielsen, Lund Elmer Sandager, fører sagen for Lederne Søfart, og vi har talt med ham om, hvordan sådan en retssag i grunden foregår, og hvad der er stridspunkterne, når de koges ned til den juridiske kerne.

Lederne Søfart: Er det rigtigt forstået, at det, retten skal tage stilling til, først og fremmest er det juridiske, ikke om noget er rimeligt eller ej, som almindelige mennesker vil opfatte det?

Michael Møller Nielsen: Både ja og nej. Det er rigtigt, at i en retssag er det grundlæggende det juridiske, der tæller, men vi er også nødt til at se på det udenom. Nu er det ikke noget lovbestemt, vi skal tage stilling i denne sag. Det er en aftale mellem to parter. Hvis det havde været noget lovbestemt, ville man også se på det

arbejde, der er gået forud for, at loven er blevet vedtaget. Hvad man for eksempel kan læse i referaterne fra arbejdet med loven om, hvad politikernes hensigt med loven var. Det kan vi ikke gøre her, men man vil alligevel se på det, der ligger omkring den aftale, sagen drejer sig om – blandt andet, at det for Lederne Søfart handler om ved kollektive forhandlinger at tage sig af medlemmernes interesser. Man vil også se på, hvad der giver mening med en aftale som den, man strides om. Punkter-

ne i en aftale må for eksempel ikke være indholdsløse.

Lederne Søfart: Kan du kort skitsere, hvordan det arbejdsretlige system er i forhold til en normal retssag?

Michael Møller Nielsen: I en normal civil retssag er der flere instanser. Byretten, landsretten og i sidste ende også Højesteret. Det gælder også i strafferetssager for den sags skyld. Sådan er det ikke ved Arbejdsretten. Her er kun et skud i bøssen. En sag kan ikke ankes. Arbejdsretten er en særdomstol, der er indført som en tvisteløsningsmekanisme efter aftale mellem parterne på det pulserende danske arbejdsmarked. Her kan parterne mødes og få løst tvister, der måtte opstå hen ad vejen.

Lederne Søfart: Vi er jo ikke omfattet af hovedaftalen. Gør det en forskel, eller er

Sagen, som Lederne Søfart har anlagt mod Danske Rederier om DRO1- og DRO2-overenskomsterne, vil blive afgjort af tre højesteretsdommere på grund af dens principielle karakter.

det stadig ved den normale arbejdsret, at sagen skal afgøres?

Michael Møller Nielsen: Normalt er det sådan, at en sag ved Arbejdsretten afgøres af mindst fem personer. Fire af dem er udpeget af hver af parterne på arbejdsmarkedet – to fra hver – og de vil jo af gode grunde så godt som altid stemme for, at sagen bliver afgjort til fordel for den part, de repræsenterer. Og så er der en neutral opmand i form af en juridisk udpeget dommer, der derfor reelt afgør sagen. I og med at Lederne Søfart står uden for det normale system, er det blevet besluttet, at der i sagen mellem Lederne Søfart og Danske Rederier ikke skal være de fire personer udpeget af arbejdsmarkedets parter. På grund af sagens karakter er man til gengæld blevet enige om, at sagen skal afgøres af et udvidet formandskab – det vil sige tre højesteretsdommere.

Lederne Søfart: Der er tre punkter, der udgør kernen i retssagen – er det rigtigt forstået?

Michael Møller Nielsen: Ja, sagen kommer til at dreje sig om følgende tre punkter:

1. Danske Rederier har ikke overholdt overenskomsten ved ikke at ville genforhandle den. Får vi ret i det, vil det udløse en bod, som Danske Rederier skal betale til Lederne Søfart. Vi kan ikke sige noget om størrelsen.
2. Hvis ikke overenskomsten bliver genforhandlet – eller der har været forsøg på at genforhandle den – så løber den videre – i princippet uden egentlig slutdato.
3. Der står i overenskomsten, at alle overenskomster for navigatører, som sejler på DIS-ordningen, skal forhandles med Lederne Søfart. Her vil man ud over det, der står i overenskomsten, også se på det historiske. Den nye part, der er kommet ind i billedet, har jo kun været på området de seneste ti år, mens Le-



Det er her i arbejdsretten på Sankt Annæ Plads, at sagen mellem Lederne Søfart og Danske Rederier vil blive afgjort.

derne Søfart har en historie, der går – er det 150 år tilbage?

Lederne Søfart: Ud over bøden til Danske Rederier, hvad vil der så ske, hvis vi får medhold i de tre punkter?

Michael Møller Nielsen: Det er sådan set ikke op til retten at afgøre. Den kan kun slå fast, hvad der er rigtigt eller forkert. Hvad der skal ske derefter, er op til forhandlinger mellem parterne.

Lederne Søfart: Vi har kunnet læse nogle af modpartens argumenter i medierne, men er der kommet nye juridiske argumenter frem i de skrivelser, der har været mellem parterne indtil videre?

Michael Møller Nielsen: Nej, der er ikke kommet noget overraskende frem. Ingen wow-oplevelser så at sige. De siger blot, at de læser overenskomsten på en anden måde, end Lederne Søfart gør, og at det hele bunder i, at vi er uenige om, hvordan aftalen skal fortolkes, og at de har al mulig ret til blot at opsige overenskomsten uden at forhandle med Lederne Søfart.

Lederne Søfart: Er det her en normal sag i det arbejdsretlige system, eller er der noget usædvanligt i den?

Michael Møller Nielsen: Det er langt fra en sag, man ser hver dag. Jeg har faktisk ikke kendskab til en lignende sag.

Lederne Søfart: Er det også derfor, at parterne er enige om, at der skal være tre højesteretsdommere

Michael Møller Nielsen: Ja, det er netop, fordi sagen er principiel, og fordi man ikke i forvejen har en lang række afgørelser, man kan læne sig op ad vedrørende de forskellige punkter.

Lederne Søfart: Tre højesteretsdommere lyder af meget – er det som i USA, hvor der i alt kun er 7 højesteretsdommere, der er udnævnt af præsidenten og godkendt af kongressen, eller er det anderledes i Danmark?

Michael Møller Nielsen: Jeg tror, der er 17 højesteretsdommere i Danmark, og det man skal tage med i betragtning er, at det at møde i Arbejdsretten er en sidebeskæftigelse for dem, som de tager sig af, når de er færdige med deres øvrige arbejde. Så cykler de om eftermiddagen fra Højesteret ned og varetager deres opgaver i Arbejdsretten.

Lederne Søfart: Det, at Danske Rederier tilsyneladende negligerer, at der er en retssag, og blot forhandler en overenskomst på plads med Dansk Metal uden



Michael Møller Nielsen fører sagen for Lederne Søfart. Han understreger, at han ikke ville have rådet til at anlægge sagen, hvis han ikke mente, der var hold i den ud fra et juridisk fagligt synspunkt.

om Lederne Søfart på trods af retssagen – betyder det noget for, hvordan der vil blive dømt i sagen?

Michael Møller Nielsen: Nej, det skal de gøre. Jeg ville have gjort det samme. Når man har valgt at gå i en bestemt retning, som Danske Rederier har gjort, må man følge beslutningen og handle efter den i praksis. Men nej, det har ingen betydning for udfaldet af retssagen.

Lederne Søfart: Dansk Metal har været ude at sige noget om, at hvis vi vinder, vil de overveje at anlægge en selvstændig retssag ved Arbejdsretten – kan du sige noget om, hvad den i givet fald vil gå ud på?

Michael Møller Nielsen: Nej, det har jeg svært ved at forestille mig.

Lederne Søfart: Vi går ikke ud fra, at du kan give et bud på, hvordan sagen vil ende, men vi synes alligevel, vi vil spørge?

Michael Møller Nielsen: Det er fuldstændig rigtigt. Det kan jeg ikke give et bud på. Men lad mig samtidig sige, at jeg ikke ville have rådet til at anlægge sagen, hvis jeg ikke mente, der var hold i den ud fra et juridisk fagligt synspunkt. ■



90 procent af verdenshandelen fragtes med skib, og verdens samlede handelsflåde bestod i 2021 ifølge rapporten Seafarer Workforce Report af 74.000 fartøjer bemandede af 1,89 millioner søfolk.

ER DER MANGEL PÅ NAVIGATØRER?

Èller rettere sagt – hvor alvorlig er manglen på navigatører?
For det er snarere det spørgsmål, man skal stille.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: COLOURBOX

”Der er for mange skibe, der er på jagt efter for få søfolk. Det er et af de største problemer, søfarten står over for i dag”. Det var budskabet på en konference for internationale søfartsorganisationer, som blev holdt i Grækenland her i foråret.

”Vi lever i dag med en stor mangel på søfolk, og det må der gøres noget ved”, sagde Emanuele Grimaldi, der er formand for International Chamber of Shipping, på konferencen. Han blev suppleret af Paolo D’amigo, der er formand for Intertanko,

som er en medlemsforening for ejere af uafhængige tankskibe over hele verden.

Om manglen på søfolk sagde han: ”Det er et problem, vi er nødt til at løse”, og fortalte, at da han startede i søfarten, var der masser af søfolk, og at det dengang var umuligt at forestille sig, at der en dag ville komme en situation, hvor der ikke var nok af dem. Ikke desto mindre kom det frem på konferencen, at det allerede var et strukturelt problem i traditionelle søfartsnationer som Italien og Grækenland, at antallet af søfolk er faldende.

I dag mangler 25.000 søofficerer, om tre år er det 90.000

International Chamber of Shipping laver hvert femte år sammen med den internationale søfartsorganisation Bimco rapporten Seafarer Workforce Report, hvor beskæftigelsessituationen i søfarten kortlægges. Den seneste udgave kom i 2021, og her blev der advaret om, at skibsfarten mangler tusindvis af uddannede skibsofficerer, og at manglen på certificeret personale vil vokse kraftigt i de kommende år. Konkret angives det i rapporten, at der

på det tidspunkt manglede mere end 25.000 officerer i handelsflåden på verdensbasis, og at man kunne forvente, at det tal ville vokse til næsten 90.000 i 2026, hvis der ikke blev gjort noget.

"For at dække den fremtidig efterspørgsel efter søfolk er det afgørende, at industrien aktivt fremmer karrieremulighederne til søs og styrker maritime uddannelser verden over med fokus på behovet for kompetencer til en grønnere og mere digitalt forbundet industri," lød det dengang i en pressemeddelelse fra International Chamber of Shipping. Vi har kontaktet Bimco for at høre, om de har nyere tal, der kan belyse, om situationen har ændret sig fra 2021 til i dag, men de svarer, at eftersom de producerer rapporten hvert femte år, har de ikke opdaterede tal og data.

Tank og offshore

I rapporten fra 2021 blev det fremhævet, at der især er mangel på officerer med teknisk erfaring på lederniveau og inden for tank og offshore.

Dengang blev Covid-epidemien nævnt som en af de faktorer, der havde haft betydning for manglen på søfolk. I dag tyder meget på, at krigen i Ukraine er en anden faktor, der har betydning i og med, at en stor andel af verdens søfolk er ukrainere og russere, og at de ikke står til rådighed for søfarten på samme måde som tidligere. ■

I 2021 manglede der ifølge rapporten Seafarer Workforce Report mere end 25.000 officerer i handelsflåden på verdensbasis. Et tal, der forventes at stige til næsten 90.000 i løbet af de næste tre år. →



HVAD MED I DANMARK?

For at relatere manglen på søfolk til danske forhold, har vi spurgt Managing Director Jakob Le Fevre fra rekrutteringsbureauet MARPRO om, hvordan han ser situationen.

I et mailsvar skriver han:

Beskæftigelsessituationen for navigatører generelt og specielt i Danmark, er særdeles gunstig lige nu. Vi ser en stor efterspørgsel efter kandidater med en navigatørbaggrund, ikke kun til de traditionelle stillinger til søs, men også til landbaserede stillinger, hvor navigatører med den solide faglige baggrund, de besidder, kombineret med stærke administrative og ledelsesmæssige evner, er meget populære.

For de navigatører, der er eks-traverte og har flair for forretning, er der også store muligheder i at arbejde med salg, da mange maritime leverandører ønsker sig sælgere med navigatørbaggrund.

I MARPRO assisterer vi på daglig basis navigatører med at afdække, i hvilken retning deres karriere skal gå, når de afslutter deres sejlede karriere. Efter corona så vi et stort antal navigatører gå i land, da deres familier var blevet trætte af de ustabile rejseforhold og forlængede udmønstringer.

Vi er indtil videre 4 navigatører i MARPRO, så det er jo på en måde også et godt eksempel på hvordan ens evner kan benyttes på en anden måde end oprindeligt tiltænkt. I det daglige har vi mange dialoger med vores kunder, og her arbejder vi aktivt for at se, om vi kan inkludere navigatører i deres betragtninger om en fremtidig medarbejder. Fordi vi selv kender uddannelsen, ved vi også, hvor stærk den er fagligt, og hvor stor en forskel den gør i det daglige virke i den maritime branche.

Selv i Shipping, som vi i MARPRO kalder den del af branchen, der

primært uddannes på CBS, er det lykkedes mange gange at placere kandidater i roller som f.eks. Operatør, Befragter eller Skibsagent. Desuden ser vi en stor efterspørgsel i alle de mange nye maritime digitale løsninger.

På længere sigt, ser vi ikke at efterspørgslen bliver mindre. Snarere tværtimod. For fødekæden bliver generelt langsomt mindre, da mange yngre mennesker ikke er parate til et liv offline, og bredbånd stadig ikke er normen til søs. Desuden er uddannelsen akademiseret i en grad, hvor der skal et vist uddannelsesniveau til, før man har forudsætninger for at fuldføre uddannelsen. Endelig er skibsassistentuddannelsen og jobmuligheder jo nærmest skrumpet ind til ingenting, sammenlignet med fordums storhedstider. Tidligere var der jo en del assistenter, der over tid blev inspireret til at læse videre.

Hafnia med ambitiøst mål: HALVDELEN OM BORD SKAL VÆRE KVINDER

Tankskibsrederiet, der driver over 200 skibe, har udvalgt fire af dem, hvor kvinder skal udgøre halvdelen af besætningen inden udgangen af 2023. Rederiets tekniske direktør erkender, at det er noget af en vild udfordring, men at nogen er nødt til at gå foran og gøre forsøget.

”

I stedet for at blive ved med at snakke om det, har vi bestemt os for at afprøve konceptet med ligelig kønsfordeling på fire af vores tankskibe. Kun på den måde kan vi blive klogere på, hvordan vi kan gøre det mere attraktivt for kvinder at forfølge en karriere til søs” – Ralph Juhl, teknisk direktør i Hafnia.

TEKST: PIA ELERS | FOTOS: HAFNIA

”Kvinder bærer halvdelen af himlen”, sagde Kinas formand Mao Zedong engang under Kulturrevolutionen i 70'erne, da det nye kommunistiske styre havde brug for at få kvinderne ud i produktionen. Det er dog næppe det citat, der har fået rederiet Hafnia til at sætte et mål om, at halvdelen af besætningen på fire af rederiets skibe skal være kvinder. Men som den tekniske direktør Ralph Juhl siger fra Hafnias kontor i Singapore, er det jo en skam ikke at udnytte det store potentiale, som kvinderne rent faktisk udgør.

”Som det er nu, udnytter vi slet ikke, at halvdelen af hele verdens befolkning er kvinder. Og det er jo håbeligt ikke at gøre brug af den store ressource, når vi står og mangler arbejdskraft – især når det gælder søfolk. Så det, vi har gjort, er at prøve at åbne den dør og finde ud af, hvad der er realistisk at hente ud af denne

store ressource, som kvinderne udgør,” siger Ralph Juhl, der oprindeligt er uddannet navigatør og siden 2014 teknisk direktør i Hafnia.

Handling frem for snak

Som han siger, er der jo egentlig ikke noget nyt i, at der er kvinder til søs. Han har da også selv sejlet sammen med adskillige i årenes løb, men der var næsten aldrig flere kvinder ombord, end at de kunne tælles på en hånd. Det, der efter Hafnias mening, nu er brug for, er en systematisk indsamling af erfaringer med skibe, der er bemandedt ligeligt af mænd og kvinder.

”Vi vil gerne måle på rigtige langfartsskibe, hvad det er for mekanismer, der gør sig gældende. Der vil formentlig være en anden kultur og andre normer, når halvdelen af besætningen er kvinder. Og der vil helt sikkert blive nogle udfordringer,

når skibet eksempelvis anløber havne i arabiske lande, hvor kvindesyntet er noget anderledes end vores. Hvordan håndterer de kvindelige søfolk stressede situationer, eksempelvis et piratangreb. Det ved vi jo af gode grunde ikke ret meget om, så i stedet for at blive ved med at snakke om det, har vi bestemt os for at afprøve konceptet med ligelig kønsfordeling på fire af vores tankskibe. Kun på den måde kan vi blive klogere på, hvordan vi kan gøre det mere attraktivt for kvinder at forfølge en karriere til søs,” påpeger Ralph Juhl.

Svær rekruttering

Rederiet Hafnia råder kommercielt over mere end 200 skibe, hvoraf 113 er ejet. Pt. er der omkring 5000 søfolk i puljen, og de kommer hovedsageligt fra Filippinerne og Indien. Men eftersom der kun er 250 kvinder i puljen, bliver det ikke nogen helt



Tankskibsrederiet Hafnia driver over 200 skibe og har en målsætning om, at kvinder skal udgøre halvdelen af besætningen på fire af dem inden udgangen af 2023.

let opgave at skaffe så mange kvalificerede kvindelige søfolk.

”Vi kan få næsten alle de kvindelige kadetter, det skal være, og de bliver typisk uddannet til dæksofficerer. Derimod kniber det gevaldigt med menige søfolk samt maskinfolk. Og her skal vi jo gøre en indsats for at fortælle de unge kvinder, der måtte have interesse for en karriere til søs, at et arbejde i maskinen ikke længere handler om at trække stempler og have fuelolie til op over begge ører. I de moderne skibe, vi får bygget i dag, er mestrene mindre ude i maskinrummet og klarer mange opgaver fra kontrolrummet. Så her har vi brug for teknisk dygtige og IT-kyndige folk til at styre hele den proces med skibets fremdrift, og det kan sagtens være et job også for kvinder,” mener Ralph Juhl, der sådan set er ret optimistisk i forhold til rekruttering. Også fordi de begynder at kigge mod nye lande som for eksempel Ghana, hvor Danmark i en række år har støttet landets opbygning til søfartsnation.

”Vi har hentet rigtig mange af vores søfolk fra Filippinerne og Indien, men nu har vi opdaget, at Ghana har maritime universiteter, hvor uddannelsen er på et meget højt niveau. Derfor var det oplagt for os at kigge den vej, og da de havde svært ved at finde uddannelsespladser til deres kadetter, blev vi enige om at lave et

samarbejde, så vi kan hjælpe dem i gang på den måde. Vi skal så finde ud af, om der er bund i det, men vi håber da, at det bliver en succes for begge parter,” siger Hafnias tekniske direktør.

Pipeline af kvindelige søfolk

Men, som han påpeger, er det ikke bare gjort med rekruttering. For man kan ikke tage en hel besætning af nye udefra kommende kvindelige dæksofficerer og så sætte dem ombord på de fire udvalgte skibe. De skal være kvalificerede og kunne deres job, for Hafnia kunne aldrig drømme om at gå på kompromis med kvaliteten.

”Hvis vi ansætter en kvindelig 2. styrmand, der har sin erfaring fra bulkcarrier- eller passagerskibe, så skal hun selvfølgelig på et tankkursus. Men derudover skal hun ud med et af vores andre tankskibe for at opbygge erfaring. Først derefter kan vi med god samvittighed sende hende over på et af de fire projektskibe, hvor vi sigter efter, at halvdelen skal være kvinder,” forklarer Ralph Juhl og fortsætter:

”På et tidspunkt løber vi måske ind i det problem, at der bliver et overskud af kvindelige juniorofficerer, og så bliver det svært at rykke videre op i systemet og blive kvalificeret til seniorofficer. Men det problem skal vi nok få løst, og indtil videre er vi i fuld gang med at etablere en



Når vi står og mangler arbejdskraft – især når det gælder søfolk – er det tåbeligt ikke at gøre brug af den store ressource, der udgøres af den halvdel af verdens befolkning, som er kvinder, mener Ralph Juhl, teknisk direktør i Hafnia.





Efter Hafnias mening er der brug for en indsamling af erfaringer med skibe, der er bemanded ligeligt af mænd og kvinder.

”

Vi har haft en situation, hvor myndighederne nægtede at tale med den kvindelige kaptajn. Hun løste problemet ved at bytte med den mandlige overstyrmand og bad ham tage de fire striber på og repræsentere skibet.“ – Ralph Juhl, teknisk direktør i Hafnia.

pipeline af kvindelige søfolk og give dem de uddannelsespladser, der skal til.”

Mangel på respekt

Men – for der er også et stort MEN, man ikke kan komme uden om. Og det er, at et tankskibsrederi som Hafnia ofte vil anløbe havne, hvor der kan opstå utroligt meget bøvl og ballade både med myndigheder, lodser og agenter i det øjeblik, kaptajnen er en kvinde. Og det er en kæmpe udfordring, der også kan komme til at koste på bundlinjen.

”Vi har haft en situation, hvor myndighederne nægtede at tale med den kvindelige kaptajn. Hun løste problemet ved at bytte med den mandlige overstyrmand og bad ham tage de fire striber på og repræsentere skibet. Det gjorde han, og så var de lokale myndigheder tilfredse. Men hvad sker der så den dag, størstedelen af navigatørerne er kvinder – for så er der jo ikke nogen at bytte med. Og ja – der må vi nok se i øjnene, at det her projekt godt kan komme til at koste os forsinkelser og andre former for ubehageligheder,” ind-

rømmer Ralph Juhl og tilføjer: ”Men altså – come on – vi skriver 2023. Det kan ikke passe, at de bliver ved med at have det kvindesyn. Det ved jeg godt, vi ikke kan lave om på, men vi kan måske være med til at påvirke det.”

Stadig udbredt chikane

Den største udfordring ved at sende kvinder til søs er imidlertid stadig den måde, de meget ofte bliver behandlet på ombord. En global undersøgelse fra 2022 foretaget af Women’s International Shipping & Trading Association viste, at 66 pct. ud af de 1.128 kvindelige søfolk, der deltog i undersøgelsen, havde været vidne til chikane eller mobning. Det har den filippinske navigatør Ma Jellyca Lumag også oplevet i de 12 år, hun har været til søs, fortæller hun til ShippingWatch. Netop derfor er hun begejstret for det initiativ, Hafnia har taget, fordi det kan være med til at skabe bedre forhold for kvinder til søs.

”Gennem initiativet vil kvindelige søfarende få et moralsk og følelsesmæssigt løft ombord, hvilket jeg tror vil gøre dem

både bedre, mere produktive og kompetente søfarende. Det vil også lette ethvert ubehag, som kan opstå hos kvindelige søfarende, der til dagligt arbejder sammen med et flertal af mandlige kolleger,” siger hun.

Faktisk har Hafnia været rimeligt langt fremme i skoene, når det gælder ligestilling og andre udfordringer indenfor søfartserhvervet. I 2020 tog rederiet initiativ til at oprette Maritime DEI Lab, en platform eller en slags tænketank på tværs af flere rederier, hvor alle kan komme med ideer til konkrete initiativer, som kan rulleres bredt ud og skabe bedre diversitet. Ideen blev vurderet til at være så god, at Hafnia blev den første vinder af Danske Rederiers diversitetspris 2022.

”Det var et stærkt felt med rigtig gode initiativer fra andre store rederier, men når vi vandt, tror jeg, det var fordi, det var en ny måde at tænke på og løse problemer på. For det handler om at arbejde sammen på tværs af rederier og organisationer. Det var ikke nødvendigvis et initiativ, der ville give Hafnia benefit, men hele industrien,”



Sidste år blev Hafnia den første vinder af Danske Rederiers diversitetspris 2022 for initiativet til at oprette Maritime DEI Lab. Det er en platform eller en slags tænketank på tværs af flere rederier, hvor alle kan komme med ideer til konkrete initiativer, som kan rulles bredt ud og skabe bedre diversitet. "Når vi vandt, tror jeg, det var fordi, det var en ny måde at tænke på og løse problemer på", siger Mia Krogslund Jørgensen, ansvarlig for HR, kultur og strategi i Hafnia.

forklarer Mia Krogslund Jørgensen, ansvarlig for HR, kultur og strategi i Hafnia.

Ny app til klager

En af de konkrete ting, der kom ud af den maritime tænketank, var platformen Sea-Code. En app, som både mænd og kvinder til søs kan bruge til at indrapportere alt fra mobning til sexchikane. Det kan være svært for den enkelte søfarende at klage til kaptajnen ombord, hvorimod det bliver noget nemmere at rapportere til denne platform, som i dag varetages af ISWAN (International Seafarers' Welfare and Assistance Network).

De workshops, der har været afholdt i Maritime DEI Lab regi, har også givet Hafnia nogle ideer til, hvordan man kunne gøre forholdene på et skib mere attraktive for kvinder. Noget af det er simple ting som at stille hygiejnespande op på toiletterne og udlevere kedeldragter, der passer til kvinder. Og så er der også de lidt større ting, der kræver en lidt anden indretning af skibene.

"Det er egentlig også simpelt nok, at omklædningsrummene ikke skal ligge lige der, hvor alle folk går forbi. Sådan er det lige nu på de fleste af skibene, og det skal vi bare have lavet om. Men ellers handler det mest om mentaliteten, og hvor godt rustet kvinder er til at modstå presset fra eksempelvis myndighedspersoner i land. Jeg tror, det bliver utroligt spændende at følge vores projekt med half and half kvinder og mænd på fire af vores skibe," lyder det fra Hafnias tekniske direktør, Ralph Juhl.

På spørgsmålet om rederiet ikke sætter barren lige lovlig højt ved at erklære, at det må skal nås inden årets udgang, svarer han: "Jo – det gør vi – men vi gør det hard core. For det vil da nok tage lidt tid at få opbygget den her pool af kvinder ombord på de fire skibe. Og det er heller ikke sikkert, vi når målet 100 procent i år, men vi går benhårdt efter det," fastslår han. ■

KVINDER I SØFART



Ud af ca. 24.000 ansatte i de danske rederier er kun 14 pct. kvinder. Men blandt søfarende er antallet af kvinder kun 6 pct. Og hvis man undlader at tælle færgerne med, er det kun 3 pct.

Danske Rederier lancerede i 2020 det såkaldte kvindecharter med det formål at tiltrække flere kvinder til branchen. Målet var, at 75 pct. af medlemsbasen skulle tilslutte sig charteret inden for det første år. Det er endnu ikke sket.

Flere af de store danske rederier har dog lagt sig i selen for at til-

trække flere kvinder. I DFDS er målsætningen, at 30 pct. af de ansatte i 2023 skal være kvinder.

Mærsk Tankers har indført en ligestillingsstrategi og en målsætning om at ansætte 50 pct. kvinder i nye stillinger. Det mål blev nået i 2021 med 55 pct. af nyansatte kvinder.

Hafnia har også et mål om at rekruttere flere kvinder. I 2021 var 45 pct. af alle nyansættelser i selskabet kvinder. Andelen af kvinder til søs er ligeledes vokset og var i 2022 4 pct. Blandt de 250 kvindelige søfarende er der tre kaptajner.

Nej, det er ikke et rumskib. Det er kuplen, der topper Navigatørernes Hus og udgør en del af en af de tre nye lejligheder, der er indrettet i tagetagen. Ligesom resten af tagetagen er kuplen blevet gennemgribende restaureret og fremstår nu med zinkbeklædning.



Tre unikke lejligheder i Navigatørernes Hus er på vej til at blive taget i brug

TEKST OG FOTOS: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | KILDE TIL OPLYSNINGERNE OM NAVIGATØRERNES HUS: FRITZ TROELS FREDERIKSEN

Delvis tvunget af omstændighederne er taget på Navigatørernes Hus, som Lederne Søfart ejer, blevet renoveret. Som et led i renoveringen er der blevet indrettet tre lejligheder i tagetagen. Lejlighederne er forbeholdt medlemmer af Lederne Søfart, og det er svært at finde lejligheder, der kan matche dem noget sted i København, ja, vel i hele landet.

Det var en mørk og stormfuld aften. Det er en af de mest klichéfylde måder, man kan indlede en fortælling på, men i det her tilfælde er den faktisk god nok. Det var bogstavelig talt en mørk og stormfuld aften, der førte til, at der blev sat gang i et projekt med at renovere taget på Navigatørernes Hus.

Nærmere bestemt var det en aften med historisk skybrud og oversvømmelser, tordenvejr og kraftig blæst i København. Den voldsomme regn kombineret med den kraftige blæst gjorde, at vi fik fyregren i en grad, så vandet ligefrem løb opad. Det gav vandskader helt op på de øverste etager af Navigatørernes hus på hjørnet af Nyhavn og Havnegade.

Skadernes omfang blev undersøgt, og det afslørede, at det var nødvendigt at renovere tagetagen. Samtidig havde kommunen et skævt øje til, om tårnværelset øverst på bygningen var i en tilstrækkelig god stand, så alt i alt stod det klart, at der måtte gøres noget.

Nye lejligheder skulle finansiere renoveringen

Der blev valgt en løsning, hvor man indrettede tre lejligheder i tagetagen, og huslejen herfra skulle så finansiere udgifterne til arbejdet med renoveringen. Arkitekter og ingeniører var inde over, og ud fra tegninger og planer kunne man så gå i gang.



Fra de runde vinduer i kuplen har man vid oversigt over byens tage.



Som det ofte sker med byggeprojekter, viste det sig dog, at et er teori og noget andet praksis. En masse uforudsete udfordringer opstod i løbet af processen. Det har kostet tid og kræfter, og derfor var det først i april, at man kunne annoncere, at lejlighederne var klar, og de heldige medlemmer af foreningen vil først kunne flytte ind i juli.

Udfordring på udfordring

En af udfordringerne, der har forsinket renoveringen, er, at det er et gammelt hus, og gamle huse er ikke så lige at gå til som mere moderne byggerier. For at sige det lige ud, viste meget i huset sig at være vind og skævt, og det har givet nogle problemer med opmålingen.

Samtidig skulle kommunen ind over og godkende ændringer i planerne. Det har også taget tid og kostet ressourcer.

Det gamle tag viste sig ydermere at være fyldt med asbest – mere end man troede. Igen kostede det tid og penge.

Oven i alt det andet fik vi så også lige en corona-epidemi. Det gjorde heller ikke det hele lettere.

Bygget til at holde

Et princip bag byggeprojektet har været, at der er valgt langtidsholdbare løsninger. Da vi skulle tage billeder til bladet i begyndelsen af maj, hvor håndværkerne var ved at lægge sidste hånd på indretningen af lejlighederne, spurgte vi en af håndværkerne, der gik deroppe, om renoveringen var lavet, så det kunne holde de næste 100 år.

”Så længe russerne ikke invaderer os”, var hans klare svar, og ja, det er selvfølgelig svært at lave et byggeri, der kan holde til krig og ufred. Men bortset fra den slags yderligheder er byggeriet altså lavet til at kunne holde til det meste af, hvad man kan forestille sig, det vil blive udsat for de næste mange år.

Taget er blevet pilleret af helt ned til spærene. Der er sat nye stålkonstruktion

Der er blevet installeret en helt ny trappe til de tre nye lejligheder i tagetagen. Bemærk, at metalstængerne, der holder gelænderet, er udskåret på samme kunstfærdige måde som på den gamle trappe. Det har smedene i trappefirmaet sørget for.

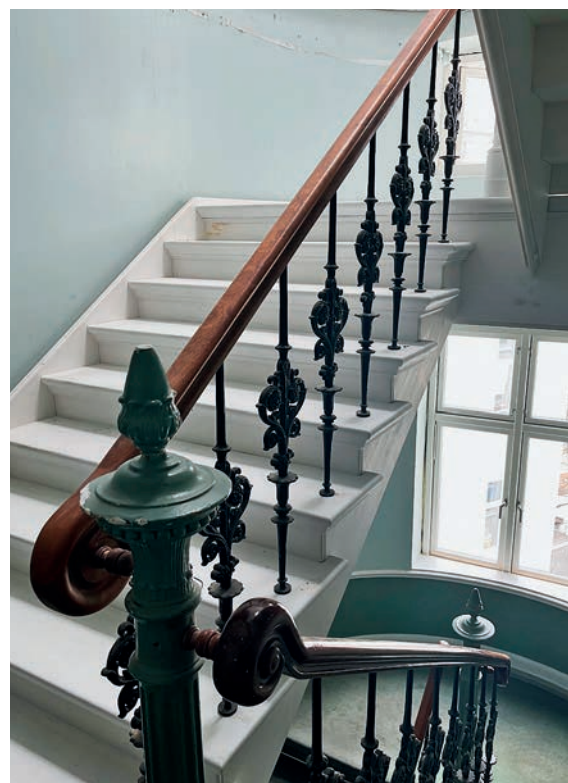
De nye lejligheder er taglejligheder med skrå vægge. Der er valgt de bedste materialer – egetræsplankegulve, fyldningsdøre med smagfulde greb og lækre køkkener og badeværelser.



ner op til at bære det nye tag, som er blevet beklædt med naturskifer og forsynet med zinktagrender. Der er kommet kviste og altaner, og hovedtrappen er blevet forlænget med en helt ny sektion til de nye lejligheder.

Smagfuldt

Samtidig med at byggeriet er udført, så det kan holde, er der blevet lagt vægt på, at det ser ordentligt ud – udadtil og indenfor. Det kan man blandt andet se på egetræsplankegulvene i lejlighederne,





Altanerne vender ud til den hyggelige gård bag Navigatørernes Hus.



Der er kommet altaner i de nye lejligheder.

fyldningsdøre med smagfulde greb og lækre køkkener og badeværelser.

Der er gulvvarme og tre-lags glas i vinduerne, så energistandarden er i top.

Det gælder også brandsikkerheden. Det hjælper de nye trapper med til. Det samme gør ovenlysvinduerne, der er lavet, så brandvæsenet kan komme ind ad dem, hvis det skulle blive nødvendigt. Der er således flere veje at flygte af, hvis der skulle ske noget – ligesom på et skib.

Huset har sin egen historie

Navigatørernes Hus blev skænket til foreningen, der senere er blevet til Lederne Søfart, efter 1. verdenskrig.

Udsigten fra de nye lejligheder ud over Københavns havn og over mod Christianshavn og Amager er ganske spektakulær.

Før det boede blandt andre Georg Brandes, der var med til at grundlægge dagbladet Politiken, i bygningen. Han boede der samtidig med den daværende provst fra Holmens Kirke. Efter hvad historien fortæller, kunne de to ikke udstå hinanden og var uenige om det meste. Det resulterede efter sigende i nogle gevaldige skændier i opgangen.

En anden, der har boet i bygningen, er Henri Nathansen, der i 1912 skrev teaterforestillingen *Inden for murene*, som handler om en traditionel jødisk familie i København. Det er optaget i den danske kulturkanon og er det teaterstykke, der er opført flest gange på Det kongelige Teater.

Huset deler gård med andre sømandsorganisationer. Det havde tidligere den fordel, at hvis der opstod uenigheder, kunne man mødes i gården og tale sig til rette om tingene. Det kunne lade sig gøre, da det var en tid, hvor fagforeningerne inden for branchen respekterede hinanden og ikke søgte at trænge sig ind på hinandens områder.

De nye lejligheder i Navigatørernes hus er taglejligheder med skrå vægge. Der er bopælspligt, og huslejen er fastlagt, så den er fair i forhold til, hvad lignende lejligheder ellers koster i den del af byen. ■





De danske havne – som her havnen i Fredericia – har med et udvidet anløbsforbud som følge af krigen i Ukraine fået en ekstra administrativ opgave, men foreløbig har det ikke været det store problem.

DANSKE HAVNE PÅLAGT SKÆRPET KONTROL AF RUSSISKE SKIBE

EU's sanktioner mod Rusland giver ekstra arbejde i havnene, fordi anløbsforbuddet nu også omfatter skibe fra flagstater, der benytter russiske certifikater.

TEKST: PIA ELERS | FOTO: COLOURBOX

Siden 16. april sidste år har russiske skibe haft forbud mod at anløbe havne i EU og dermed også danske havne. Det var konsekvensen af den femte sanktionspakke, som EU vedtog efter Ruslands invasion af Ukraine. Og som Trafikstyrelsen dengang gjorde opmærksom på i deres orientering til havnene, så omfatter dette forbud ikke bare skibe med russisk flag, men også dem der har skiftet deres registrering til en hvilken som helst anden flagstat.

Det har i sig selv givet en del ekstra arbejde til havnefolkene, der nu fik til opgave at finde ud af, hvilke russiske skibe der eventuelt havde benyttet sig af den smutvej. Og nu bliver der lagt endnu mere administrativt arbejde over på de ansatte i de danske havne, eftersom EU har vedtaget at skærpe sanktionerne mod Rusland. Så nu omfatter anløbsforbuddet ikke kun skibe med russisk flag, men også skibe fra andre flagstater, der er certificeret af klassifikationselskabet Russian Maritime Register of Shipping.

Ekstra ansvar for havnene

Brancheforeningen Danske Havne udsendte 1. april en orientering til deres medlemmer med en liste over syv flagstater, som typisk ville anvende det russiske klassifikationselskab, og blandt dem var Liberia, Panama og Bahamas. Men som foreningen også gør opmærksom på, er listen ikke udtømmende, da den blot omfatter de flagstater, hvorfra skibe hyppigst anløber danske havne, og som anvender det russiske selskab til at udstede certifi-

kater. Det betyder, at det er havnefolkene, der sidder med aben og ligeledes strafansvaret, hvis et skib, der viser sig at være certificeret fra Rusland, alligevel får tilladelse til at gå i havn.

Er det rimeligt?

Inden EU's udvidede anløbsforbud trådte i kraft d. 8. april, var der blandt havnefolk lidt murren i krogene. Derfor er det også på sin plads at spørge Danske Havne, om det er rimeligt at pålægge havnene det ansvar.

"Vi forstår godt, hvis nogle havne oplever, at det er træls, at de har fået pålagt en ekstra administrativ opgave, som måske kunne være placeret et andet sted. Men nu er det en beslutning, der er truffet i EU på baggrund af den ekstraordinære situation, som vi befinder os i, og det er vores klare opfattelse, at havnene løser opgaven," mener Henriette Obitsø, erhvervs-politisk konsulent i Danske Havne. Derudover tilføjer hun: "Vi har haft en god dialog med Trafikstyrelsen og har sammen med dem udarbejdet en orientering og fundet nogle platforme, hvor havnene kan slå skibene op og tjekke flagstaten og klassifikationselskabet."

Havnedirektør Rune D. Rasmussen fra ADP, der omfatter havnene Fredericia, Nyborg og Middelfart, medgiver, at det udvidede anløbsforbud er en ekstra administrativ opgave, men at det foreløbig ikke har været det store problem.

"Med årligt cirka 1500 skibsanløb til vores havne, så er der lidt ekstra arbejde

forbundet med at tjekke oplysninger om skibene. Vi tjekker op via det nationale system Safe Sea Net, hvor alle skibe, der anløber danske havne, skal anmeldes," forklarer havnedirektøren fra ADP.

Tjek af certifikater

Nogenlunde samme melding er der fra Odense Havn, hvor havnedirektør Carsten Aa forklarer, hvordan de rent praktisk griber det an og sikrer, at det udvidede anløbsforbud bliver overholdt.

"Alle fartøjer, der melder anløb til Havnen, tjekkes i Safe Sea Net, og ved skibe, som benytter sig af det russiske klassifikationselskab Russian Maritime Register of Shipping eller fra flagstater, der accepterer russiske skibe, anmodes om skibets certifikater. Herudover fører vi intern log på udleverede certifikater. Vi tjekker alle skibe og bruger vel 5-10 min. i gennemsnit pr. skib", oplyser Carsten Aa.

Tilsyneladende er der ikke det helt store arbejde forbundet med at sikre, at sanktionerne mod Rusland bliver overholdt, men da disse sanktioner er en direkte konsekvens af krigen i Ukraine, kunne man også forestille sig, at det skulle være en opgave, Søværnet skulle tage sig af. Men her melder begge havnedirektører hus forbi, og som Carsten Aa fra Odense siger:

"I den nuværende trusselsituation har vi stor forståelse for, at den type opgaver varetages af havnene. Pt. har Søværnet givetvis langt vigtigere opgaver at tage sig af." ■



Forsvarets udsendte:

VI HAR IKKE SET DET SIDSTE TIL **PIRATERNE VED** SOMALIA

Det er lykkedes at bekæmpe pirateriet i Østafrika ud for Somalia og Kenya, men det er ikke en garanti for, at det ikke kan blusse op igen.

Kommandørkaptajn Kjeld Gaard-Frederiksen har de seneste godt fire år arbejdet som dansk forbindelsesofficer i Kenya og bor i Kenyas næststørste by, havnebyen Mombasa.



Vi kommer til at se en genopblussen af pirateriet ud for Somalia, forudser forsvarrets udsendte med ansvar for bekæmpelse af maritim kriminalitet i Østafrika.

TEKST: MORTEN BONDE PEDERSEN | FOTOS: MORTEN BONDE PEDERSEN, FORSVARET OG COLOURBOX

Det er en erfaren herre, der har sat sig med en kop kaffe på hotel English Point ved havnefronten i Mombasa. I baggrunden går containerskibene tæt forbi på vej ind til Østafrikas største havn, og på den modsatte side af vandet ligger det historiske Fort Jesus. Det har tidligere tjent til udskibning af slaver og har præget kenyanernes syn på søfart.

Her, i Kenyas næststørste by, har kommandørkaptajn Kjeld Gaard-Frederiksen boet og arbejdet de seneste godt fire år som dansk forbindelsesofficer. Han har i en lang årrække arbejdet i grænselandet mellem det maritime og militære, både i Danmark og i udlandet. Nu er han ansvarlig for at gennemføre den danske indsats for at styrke maritim sikring og dermed imødegå pirateri, smugling og anden maritim kriminalitet langs Østafrikas kyst.

10 års samarbejde med Kenya

For 10 år siden indledte Danmark et formaliseret samarbejde med Kenya om at arbejde for fred og stabilitet i regionen. Samarbejdet kom efter flere år med en dansk indsats mod pirateriet ved Somalia, hvor antallet af kapringer toppede i 2010 og 2011. I løbet af de to år var der 415 piratangreb. I 80 tilfælde lykkedes det at kapre skibe, hvor også danske søfolk blev taget som gidsler. Efterfølgende blev sikkerheden skærpet, og antallet af angreb faldt drastisk. De seneste fem år har der ikke været et eneste kapringsforsøg.

Men det betyder næppe, at det er slut med pirateri ved Afrikas østkyst, vurderer Kjeld Gaard-Frederiksen:

"Pirateriet kan genopstå ud for Somalia, og det vil genopstå. Jeg vil godt lægge hovedet på blokken på, at pirateriet kommer tilbage. Det vil ske i det øjeblik, pirateri igen bliver den mest lukrative forret-

ningsmodel for bandelederne i Somalia. Jeg ved godt, at det er upopulært at sige, men jeg tror, der kommer en dag, hvor jeg siger "Hvad sagde jeg?", hvis ikke vi fortsætter med en bred indsats for at bekæmpe de dybereliggende årsager til pirateriet. Så længe Somalia er ustabil, og man ikke kan skabe den myndighedsstruktur, der skal til for at bekæmpe problemerne inde fra Somalia, så vil pirateriet blusse op igen."

Kjeld Gaard-Frederiksen forklarer, at det er lykkedes at bekæmpe pirateriet gennem en flersidet international indsats. Indsatsen indebærer blandt andet patruljering med krigsskibe, anbringelse af bevæbnede vagter på skibene og vedtagelse af, at et område er et højrisiko-område, som skibene skal udenom.

"Ved at køre hårdt på med en flersidet indsats har vi gjort risikoen ved piratangreb for stor. Bandeledeerne ved godt, at de





Fort Jesus ligger på en ø ud for Mombasa. Det blev bygget af portugisiske søfarere for mere end 400 år siden og har blandt andet tjent til udskibning af slaver. Derigennem har det præget kenyanernes syn på søfart.

højest sandsynlig bliver taget, hvis de forsøger at snuppe et skib i dag. Derfor har de kriminelle grupper i stedet kastet sig over mere lukrative og mindre risikofyldte forretningsmodeller, blandt andet narkotikasmugling,” siger han.

Smugleri og pirateri er to sider af samme guldmønt

Den danske indsats langs Østafrikas kyst retter sig ikke kun mod pirateri men mod alle former for maritim kriminalitet. Blandt andet har Danmark støttet Kenya med en brosimulator, en brandskole og hjulpet med at opbygge landets dykkerkapacitet. Alt sammen brikker til opbygning af en mere kompetent flåde, der kan patruljere farvandene ud for Kenya og Somalia.

I kraft af den 10-årige danske aftale med Kenya har den danske kommandørkaptajn et tæt samarbejde med Kenyas flåde om at skærpe den maritime sikkerhed. Det er vigtigt at se på de for-

skellige former for maritim kriminalitet i regionen under ét, understreger Kjeld Gaard-Frederiksen og uddyber:

”Hvis man alene fokuserer på pirateri og overser andre former for maritim kriminalitet, er det som at se på én kræftform og overse de andre. Hvis den ene aktivitet bliver for besværlig eller for omkostningskrævende, kaster bandederne sig over andre kriminelle aktiviteter. Der er tre-fem meget rige og magtfulde bandedere, som simpelthen bare er forbrydere. Intet andet. De finder den forretning, hvor der er størst indtjeningsmuligheder og mindst risiko, og så slår de sig på den. Tidligere var det pirateri. Nu er det smugling af blandt andet narko, våben og sprængstoffer. Så længe de kriminelle netværk kan drive smuglervirksomhed nogenlunde uhindret, holder de gang i en parallel økonomi i Somalia. Det gør det meget vanskeligt for myndighederne at oprette lov og orden og styrke et stabilt Somalia. Og så længe Somalia er ustabil,

er der en risiko for, at pirateriet blusser op igen. Derfor skal vi betragte og bekæmpe alle kriminelle aktiviteter under ét. Det er ikke nok at måle succesen alene på, at pirateriet er gået ned.”

Advarer mod at slække på sikkerheden

Kjeld Gaard-Frederiksen tilføjer, at der de seneste år er sket små fremskridt i Somalia, når det gælder lov og ordenshåndhævelse. Men han advarer mod at slække på indsatsen mod pirateri ud fra den begrundelse, at der ikke har været angreb de seneste år.

Eksempelvis blev de internationale søfartsorganisationer i september 2021 enige om at fjerne det såkaldte højrisiko-område i Det Indiske Ocean med virkning fra 1. januar 2023.

”Jeg kan se et scenarie for mig, hvor man fra skibsfartens side begynder at føle sig sikker og tænke, at det går jo godt. Selv i Danmark kan det være svært at holde fo-



Danmark har doneret to dykkerbåde til Kenyas flåde og hjulpet Kenya med at opbygge sin dykkerkapacitet.



Kjeld Gaard-Frederiksen har i det daglige et tæt samarbejde med Kenyas flåde om at skærpe den maritime sikkerhed.



kus på indsatsen her ud for Somalia efter så mange år uden væsentlige problemer med pirateri. Nogen vil måske begynde at tale om, at vi har bekæmpet pirateriet. Så kan det være, vi begynder at slække på de forskellige sikkerhedsforanstaltninger. Rederne begynder måske at tænke, at det er for dyrt at betale for bevæbnede vagter ombord, så de bliver skippet igen. Uden det anbefalede højrisiko-område begynder man igen at sejle en kortere rute tættere på Somalia. Hvis vi slækker på sikkerheden på den måde, og man samtidig begynder at trække de internationale krigsskibe hjem, opstår der nye muligheder for de kriminelle netværk. På et eller andet tidspunkt vil de vurdere, at der er et window of opportunity til at tage et skib igen. I første omgang bliver det nok de mindre rederier, der først begynder at slække på sikkerheden," forudser Kjeld Gaard-Frederiksen.

Øget sikkerhed vil åbne nye danske muligheder

Ifølge Udenrigsministeriet er der på ethvert givet tidspunkt omkring 70 dansk-kontrollerede skibe i farvandene ud for Somalias kyst. Tallet er dog mindre, hvis man kun tæller skibe under dansk flag. Formentligt i underkanten af 20 skibe, vurderer Kjeld Gaard-Frederiksen:

"Men farvandet ligger jo på en af de store hovedveje til Asien via Suez. Så der vil konstant være skibe fra Mærsk og Torm og de andre store rederier i transit. Men det er ikke dem, der er i farezonen for at blive taget. De er så langt fra kysten og sejler med så høj fart, at det er svært for piraterne. Det er de mindre skibe, som er potentielle ofre – dem der trader lokalt fra havnene langs kysten her. De kommer ned i fart og sejler tættere på land."

Netop den regionale skibstrafik mellem havnene i Østafrika er der gode økonomiske perspektiver i, både for landene

i regionen og for danske rederier. Kenyas regering har derfor vedtaget en vækststrategi for landets blå økonomi. Men væksten kommer kun, hvis den maritime sikkerhed skærpes. Og sikkerheden bliver kun skærpet, hvis nogen kan se behovet for det, understreger Kjeld Gaard-Frederiksen.

"I Kenya ser man ikke potentialet i havet på samme måde, som vi gør hjemme. Man kan sige, at Afrika i vid udstrækning er seablind. Jeg fik en forklaring fra en kenyaner, som sagde, at man er vant til, at alt ondt kom fra havet, for eksempel slavehandel. Man er ikke vant til at se havet som en ressource. Den seablindness skal vi have overvundet, hvis vi skal skabe en blå økonomi i regionen. Det handler dels om maritim sikkerhed, men også om maritim lovgivning, om at skabe velfungerende havne og om at bekæmpe korrupsion ind og ud af havne. Det er klart i danske rederiers interesse, at den blå øko-





Der er væsentlige forskelle på pirateriet øst og vest for Afrika. I Adenbugten på østsiden er piraterne oftest gået efter at tage gidsler, mens der i Guineabugten på vestsiden er sket meget olietyveri fra skibe. Man kan derfor ikke tale om, at pirateriet blot er flyttet, forklarer kommandørkaptajn Kjeld Gaard-Frederiksen.



nomi vokser i regionen, så danske skibe kan øge trafikken på havnene i regionen. På sigt vil der også være mulighed for at rekruttere kenyanske søfolk til danske skibe. Kenyanerne er generelt veluddannede og taler godt engelsk. Det kan vise sig at blive værdifuldt for den maritime sektor i Danmark. Men det sker ikke, hvis ikke der kommer bedre styr på sikkerheden. Det er endnu en god grund til ikke at slække på indsatsen mod maritim kriminalitet," siger han. ■

INGEN SAMMENHÆNG MED KAPRING I GUINEABUGTEN

Mens der har været ro omkring pirateriet ved Afrikas østkyst gennem en årrække, ser det anderledes ud i Guineabugten på Afrikas vestkyst. I november 2021 blev fregatten Esbern Snare sendt til Guineabugten for at patruljere og endte i skudveksling med pirater. Og den 25. marts i år blev den danskejede olietanker Monjasa Reformer angrebet og forsvandt fra radaren. Det skabte debat om, hvorvidt pirateriet var flyttet fra Afrikas østkyst til vestkysten. Men det afviser Kjeld Gaard-Frederiksen.

"Der er ingen sammenhæng mellem det, der for nylig er sket på vestkysten i Guineabugten, og så det, vi har her på Østkysten. Og derfor er der ikke tale om, at pirateriet er flyttet," slår han fast.

Den maritime kriminalitet ved Somalia indgår i en særskilt økonomi, der er drevet i et samarbejde mellem islamiske terrorgrupper og bandedere, forklarer Kjeld Gaard-Frederiksen og tilføjer, at der er væsensforskelle på pirateriet i de to områder.

"Ud for Somalia har piraterne oftest gået efter at tage skib og besætning som gidsler, og sådan vil det formentligt også være, hvis pirateriet genopblusser. I Guineabugten er der sket meget olietyveri fra skibe. Her ved Somalia sejles der mest med stykgods og bulk og containere. Det kræver et andet distributionsnetværk at afsætte. Men der er ingen tvivl om, at bandederne vil vurdere, om de kan omsætte en skibslast. Men det kræver meget logistik. Hvis man ikke har kontrol over en havn, så kan det blive svært at afsætte en skibslast. Derfor tror jeg, fokus også i fremtiden vil være på gidseltagning og løsesum her ved Somalia," siger han.

A man with a beard, wearing a blue blazer over a white t-shirt, is looking down at his smartphone with a smile. He is standing outdoors in front of a light-colored stone wall. The background is slightly blurred, showing some greenery on the left and a railing on the right.

Pssst! ...Hvordan går det med din pensionsopsparing?

Vi giver dig hurtigt overblik over
din opsparing, dit afkast og dine
forsikringer på mitpfa.dk

PFA

Mere til dig

Selvstyrende skibe – kommer de, og hvad kommer de til at betyde?

Vil selvstyrende skibe revolutionere skibsfarten inden for en overskuelig årrække? Det diskuteres livligt, men hvad er det egentlig, vi taler om, når vi taler om selvstyrende skibe, autonom skibsfart eller mass-fartøjer (Maritime Autonomous Surface Ships), som de også kaldes? Det vil vi se på i artiklen her.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: KNUT BREVIK ANDERSEN, WILHELMSSEN SHIP SERVICE OG COLOURBOX

Visionerne er mange, når vi taler om selvstyrende skibe. De vil kunne gøre sejladserne sikrere, lettere, grønnere og langt mere effektivt forudses det, men lige så vidtløftige visionerne om de selvstyrende skibe er, ligeså relevante er alle de spørgsmål, der melder sig, når vi ser på, hvordan de kan tænkes at passe ind i fremtidens søfart.

Hvor langt er vi for eksempel, når vi taler om autonome skibe? Er det en fjern fremtidsvision, eller er det en hverdag, der venter lige om hjørnet?

Det har selvfølgelig noget at gøre med, hvordan vi definerer autonome skibe, for taler vi om skibe, der sejler helt uden besætning, eller taler vi om skibe, hvor der er besætning ombord, men hvor de ikke behøver have faste vagter på broen som i dag, men måske blot behøver være til stede på skibet for at håndtere eventuelle uforudsete situationer? Eller eventuelt sidde klar inde på land til at styre skibene via fjernstyring?

Det har igen noget at gøre med, hvilke skibstyper vi taler om, og et andet spørgsmål er derfor, hvor autonome skibe først vil blive til virkelighed og hvor det vil blive mest udbredt? Vil det blive på korte færgetur, som vi har set eksempler på i dag, eller vil det tværtimod blive på oceangående fartøjer, hvor der jo i teorien er plads til større udsving i sejladserne? Og vil det først og fremmest blive på fragtskibe, eller kan man også tænke sig det på skibe, der sejler med passagerer? Med det forbehold, at der jo her skal være en eller anden form

for besætning, der tager sig af passagererne – eller hvad?

Hvad er fordelene, når det kommer til stykket?

Der er også et spørgsmål som, hvilke fordele man kan forestille sig, at der grundlæggende er ved autonome skibe?

Vil det gøre sejladserne mere sikre, fordi den menneskelige faktor med alle dens fejlmuligheder er ude af ligningen?

Vil det kunne gøre sejladserne mere effektivt, fordi et autonomt skib bedre vil kunne udregne den mest fordelagtige rute end selv den mest erfarne styrmand vil kunne gøre?

Vil det blive brændstofbesparende, fordi man kan forestille sig, at skibene kan bygges anderledes end i dag, da der ikke vil være brug for så meget plads til besætningen på fremtidens skibe, hvis der ikke bliver brug for så stor en besætning i og med, at skibene i højere grad vil kunne sejle sig selv?

Som det ses, spænder spørgsmålene vidt, hvis vi går lidt dybere ned i, hvad selvstyrende skibe kan komme til at betyde, og for at få kvalificerede svar på nogle af de mange spørgsmål, har vi henvendt os til Søfartsstyrelsen. Herfra har vi fået følgende svar fra Malene Loftager Mundt:

Muligheder

Svarene på jeres spørgsmål er i høj grad kontekstafhængige og varierer afhængigt af, hvilket scenarie der er tale om. Taler vi for eksempel om fuldt ud ubemandede og

autonome lastskibe og/eller færger eller taler vi om mindre ubemandede fartøjer og droner såsom USV'er (unmanned surface vessels), og taler vi inden for dansk territorialt farvand eller uden for.

Helt overordnet kan vi sige, at der med den grønne og digitale omstilling af skibsfarten følger muligheder for anvendelse af nye digitale og automatiserede systemer med potentiale for at øge sikkerhed og effektivitet samt reducere udledninger. Denne udvikling ønsker vi fra Søfartsstyrelsen at understøtte. Vi anser MASS - Maritime Autonomous Surface Ships - og anvendelse af nye automatiserede teknologier som et spørgsmål om at bruge digitaliseringens muligheder til at øge sikkerhed og optimere operationer, logistik med videre.

Regulering

Der findes i dag ikke en helt klar regulering af MASS. Der arbejdes i IMO på et ikke-obligatorisk MASS Kodeks, som medlemslandene kan anvende ved udarbejdelse af national regulering i form af egne regler og vejledninger for sejladser med MASS-fartøjer inden for landenes territorialfarvande. IMO's MASS kodeks forventes klar i 2025/2026. Det er endnu uafklaret, hvor

I godt et år har Yara Birkeland sejlet med mineralsk gødning på en ca. 13 km. lang rute i Norge. Foreløbig er der mandskab om bord, idet man i de første to år vil indhente erfaringer med henblik på, at skibet kan sejle turen ubemandet fra næste år og frem. →



Verdens første selvstyrende containerskib

Yara Birkeland er tænkt at skulle være verdens første selvstyrende, batteridrevne containerskib. Det er ca. 80 meter langt og sejler mineralsk gødning fra produktionsanlægget for Yara (det tidligere Norsk Hydro) i Porsgrunn, Norge til den regionale eksporthavn i Brevik. Planen er, at man derved sparer 40.000 dieseldrevne lastbiler hvert år med alt, hvad det ellers ville have indebåret af CO₂-udledninger, støv og støj og mulighed for trafikuheld.

Lastning og losning af skibet vil ske med fjernbetjente elektriske kraner, og skibet vil også være udstyret med et automatisk fortøjningssystem, så fortøjning vil ske uden menneskelig indgriben.

Skibet vil sejle inden for 12 sømil fra kysten. Langs ruten skal hastigheden sættes ned under Brevik-broen, nogle dele af ruten går gennem stærkt befærdede farvande, og der er udfordrende strømme.

Skibet blev forsøgsvis taget i brug i foråret 2022. De første to år vil der dog være mandskab ombord, idet man vil bruge de to år til at indhøste erfaringer med skibet og sejladsen med henblik på, at det vil sejle ubemandet fra 2024 og fremover.

I første omgang har skibet således en aftagelig bro med udstyr til manøvrering og navigation. Meningen er, at den vil blive fjernet, når skibet er klar til autonom drift. Herefter vil et fjernstyringscenter overvåge sejladsen og håndtere eventuelle nødsituationer og andre aspekter forbundet med sikker drift af skibet.





når der kan komme egentlige internationale regler for MASS.

MASS Kodekset tager udgangspunkt i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen); og kodekset fokuserer derfor på lastskibe med en brutto tonnage på over 500. Hovedparten af henvendelserne til Søfartsstyrelsen om autonome eller fjernstyrede fartøjer falder imidlertid uden for SOLAS-konventionens anvendelsesområde. Det er overvejende mindre, fjernstyrede droner og ubemandede fartøjer til offshore vindbranchen, som eksempelvis kan foretage søopmålinger, inspektioner samt analyse af vindforhold i forbindelse med etablering af havvindmøller. Ved sejladis med disse enheder, finder søfartslovgivningen ikke direkte anvendelse, men hensynene bag lovgivningen skal dog sta-

Selvstyrende skibe kan komme til at betyde, at nogle af de jobfunktioner, der er på et skib i dag, vil ændre sig, men det er svært at forestille sig, at der ikke også fremover vil være brug for søfolk og teknikere.



dig opfyldes, forstået på den måde, at rederen/operatøren skal godtgøre, at enheden for eksempel er sikkerhedsmæssig forsvarlig, sejler med sikker fart, er bygget, udstyret og drives, så menneskeliv på søen er sikret fuldt betryggende samt opereres i overensstemmelse med de internationale søvejsregler og så videre.

Ikke sandsynligt i en nær fremtid

Generelt arbejder Søfartsstyrelsen for, at reguleringen ikke bliver en barriere for innovation og udvikling, samtidig med at sikkerheden til søs opretholdes, og da der i dag ikke findes et egentligt regelsæt på MASS-området, behandles henvendelserne gennem DMA Regulatory Future Lab. I Future Lab behandler vi henvendelserne fra sag til sag, og sammen med industrien samarbejder vi om at finde sikre og miljøvenlige løsninger, der kan godkendes.

Fuldt ud ubemandede, autonome lastskibe og færger er ikke sandsynligt i nær fremtid. I de igangværende projekter, som Søfartsstyrelsen er involveret i, udvikles og afprøves digitale hjælpesystemer, der kan understøtte besætningen med for eksempel beslutningsstøtte og navigation.

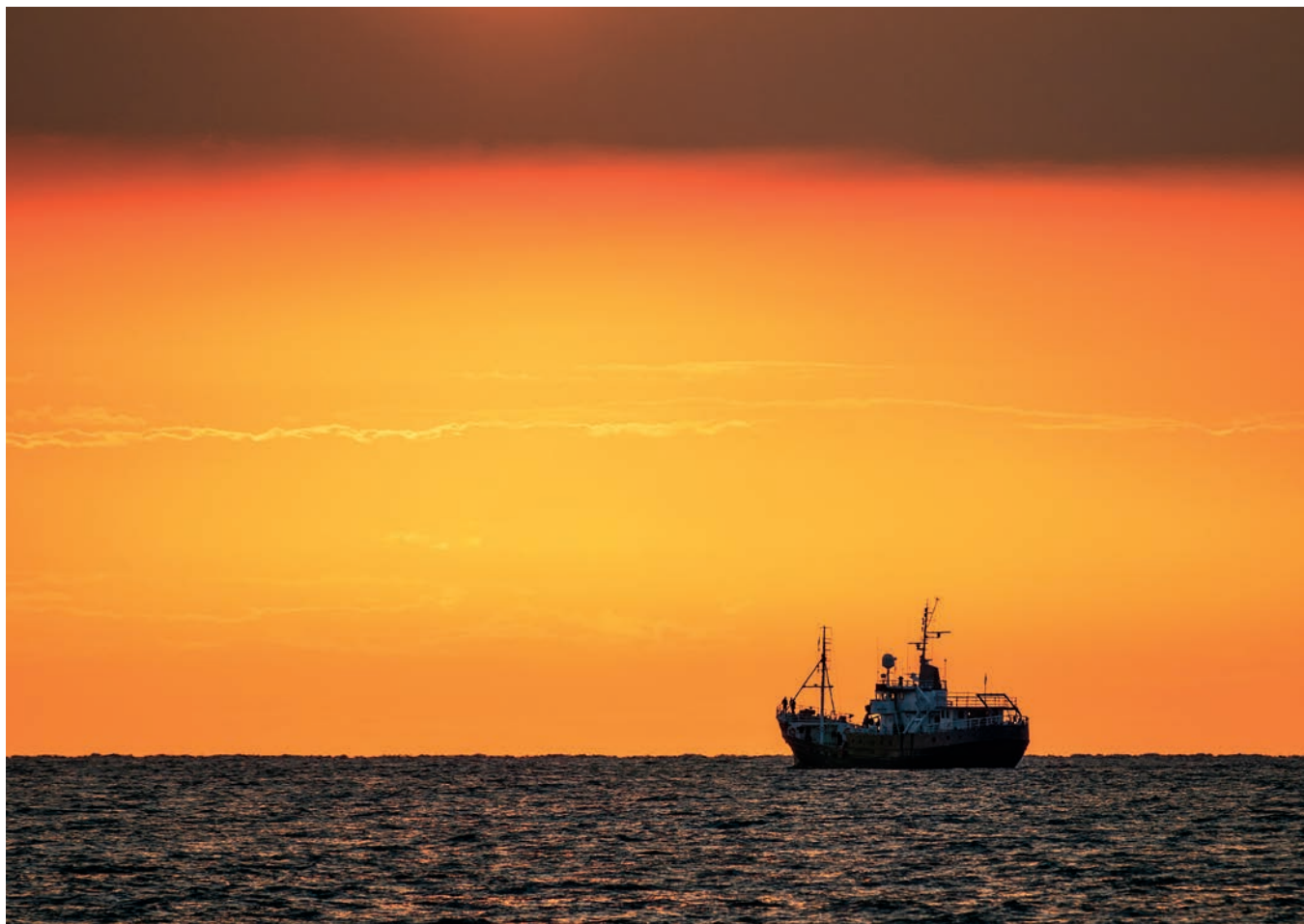
Vi har ikke et kvalificeret bud på, hvornår fuldt ud autonome skibe bliver til virkelighed. Pt. ser vi ikke fuldt ud ubemandede færger eller fragtskibe som et realistisk scenarie i overskuelig fremtid. Vi ser konstruktivt på anvendelse af ny teknologi, der kan øge sikkerhed og effektivitet samt frigøre ressourcer hos besætningen til at varetage andre funktioner.

Udfordringer

I vores dialog med Søfartsstyrelsen spurgte vi specifikt ind til, hvad de ser som de væsentligste udfordringer ved selvstyrede skibe, og hertil lød svaret:

Med nye digitale systemer følger nye risici, der ligeledes skal tages højde for - for eksempel cyber- og informationssikkerhed. Søfartssektorens cyber- og informationssikkerhedsudfordringer indgår som en integreret del af Søfartsstyrelsens arbejde med maritim sikkerhed.

MASS kan også give anledning til, at jobfunktioner ændrer sig, men der kommer stadig til at være behov for både søfolk og teknikere. ■



Mange sygeplejersker og andet medicinsk personale melder sig som frivillige til Mercy Ships to hospitalsskibe. Derimod kniber det med at skaffe tilstrækkeligt med navigatører og maskinmestre. Men det skal et nyt set-up lave om på, forsikrer generalsekretær Vibeke Hauge Førriisdahl.

Mercy Ships danske afdeling vil rekruttere flere søfolk

TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: MERCY SHIPS

Efter i næsten tre årtier at have været flagskibet i Mercy Ships blev hospitalsskibet Anastasis lagt op i 2007. Siden da har den tidligere Storebæltsfærge Dronning Ingrid omdøbt til Africa Mercy været organisationens eneste aktive skib. Derfor var det tiltrængt, at det specialdesignede hospitalsskib Global Mercy i 2021 blev leveret fra værftet i Kina. Marts i år var skibet endelig klar til at tage imod de første patienter i Senegal. Det er selvfølgelig en glæde for den verdensomspændende organisation at have fået fordoblet kapaciteten og dermed kunne yde lægelig hjælp til dobbelt så mange af verdens fattigste. Men det betyder samtidig, at der skal skaffes mere end dobbelt så mange frivillige til alle de

forskellige funktioner om bord. På årsbasis skal der bruges omkring 4.500 frivillige, hvoraf halvdelen er den medicinske stab, mens resten tager sig af en lang række servicefunktioner lige fra rengøring, madlavning og skole til al det tekniske og maritime.

”Det er selvfølgelig en kæmpe udfordring for alle 16 landekontorer, at vi nu skal til at rekruttere dobbelt så mange frivillige til skibene. Her i den danske afdeling har vi relativt let ved at skaffe medicinsk personale, hvor det at arbejde på et skib er et spændende nyt eventyr. Men søfolkene har vi noget svære ved at få fat i, og det burde ellers ikke være noget problem for os, eftersom Danmark er blandt verdens største søfartsnationer,” siger Vibe-

Vibeke Hauge Førriisdahl blev for tre år siden ansat som den første generalsekretær i Mercy Ship Danmark.



MERCY SHIPS INTERNATIONAL

Mercy Ships blev stiftet i 1978 af det amerikanske ægtepar Don og Deyon Stephens. Visionen var at bruge skibe til at bringe hospitalsudstyr og sundhedspersonale ud til verdens fattigste mennesker med tilbud om livsforandrende lægehjælp.

Den sejlbende hjælpeorganisation, der hviler på et kristent grundlag, blev først for alvor kendt i Danmark, da

Mercy Ships i 1999 købte den tidligere Storebæltsfærge ”Dronning Ingrid”. Efter en større ombygning til hospitalsskib blev skibet omdøbt til Africa Mercy og stævned i 2007 ud som organisationens flagskib.

I 2010 blev foreningen Mercy Ships Danmark etableret, og i dag er der 16 afdelinger over hele verden. Mercy Ships har et internationalt hovedsæde

i Schweiz, mens det operative center er placeret i Texas, USA.

I 2021 blev det sidste nye skud på stammen leveret i form af det specialdesignede hospitalsskib Global Mercy. Med to skibe kan Mercy Ships mere end fordoble indsatsen for at hjælpe titusindvis af mennesker i verdens fattigste lande, primært Afrika.

Kilde: Mercy Ships International.

ke Hauge Førrisdahl, der blev ansat for tre år siden som den første generalsekretær i Mercy Ship Danmark.

Mercy Ships Danmark på skinner

De fleste frivillige kommer fra USA, hvor den kristne hjælpeorganisation har hovedkontor, og hvor den derfor også er velkendt. Derudover kommer der ret mange fra Australien og New Zealand, og fra Europa kommer der en del fra Storbritannien, Holland og for den sags skyld også fra Norge og Sverige. Danmark halter lidt bagefter nabolandene, men som Vibeke Hauge Førrisdahl bemærker, hænger det måske sammen med, at den danske afdeling først blev stiftet i 2010 og dermed er den yngste i Skandinavien. Indtil for nylig har Mercy Ships Danmark kørt som en NGO på frivillig basis. Nu er det lykkedes at få midler til fire fuldtids ansatte, som skal tage sig af både indsamling og PR, herunder også rekruttering.

”Det er selvfølgelig vejen frem, hvis vi gerne vil have flere til at støtte vores arbejde økonomisk og ligeledes få flere frivillige til at tage ud på skibene. Vi skal jo fortælle, at de frivillige udover at yde en uvurderlig indsats for mennesker i Afrika med gratis kirurgisk hjælp eller uddannelse også vil få nogle fantastiske oplevelser med sig hjem. På det nye skib Global Mercy tæller besætningen 641 menne-

sker fra 60 nationer, og med restaurant, café og faciliteter som fitnesssal og swimmingpool er der rig mulighed for at være sammen med alle de andre ombord efter fyraften. Det er ganske enkelt en global landsby, som i øvrigt også kan tilbyde skolegang helt op til gymnasieniveau,” fortæller generalsekretæren.

Familier afsted som frivillige

Når der findes skoler på både Africa Mercy og Global Mercy hænger det sammen med, at det for mange børnefamilier er en attraktiv mulighed at tage af sted sammen og udføre et meningsfuldt stykke arbejde. Der er dog ingen børnehaver, så hvis børnene er under fem år, må den ene forælder tage sig af pasningen. Ud over familier er der mange unge, der ser det som en mulighed for at komme afsted på eventyr, og endelig er der også seniorer, der måske er stoppet på arbejdsmarkedet, men stadig har lyst til at yde en indsats i et humanitært projekt som Mercy Ships. Dog må man ikke være over 70 år og skal have gennemgået et lægetjek, inden man kan blive godkendt som frivillig.

”Hvis man er ved godt helbred og har sine uddannelsespapirer og certifikater i orden, er der ikke så mange andre betingelser for at komme ud som frivillig. Man skal dog som udgangspunkt forpligte sig til at være om bord i minimum to mæne-

der, for ellers giver det ingen mening, da man først skal sætte sig ind i arbejdsrutinerne og vænne sig til livet ombord på et skib med så mange mennesker. Men ellers er det vigtigste, at ønsket om at rejse ud og gøre en forskel for de her mennesker er den drivende kraft. Endelig skal man også acceptere, at Mercy Ships hviler på et kristent grundlag om at hjælpe sin næste,” siger Vibeke Hauge Førrisdahl og vender selv tilbage til spørgsmålet om søens folk, der stadig er lidt svære at rekruttere. Nu arbejdes der nemlig på flere fronter for at få flere ind i folden, blandt andet har Mercy Ships indledt et samarbejde med MARPRO, en virksomhed der står for rekruttering af arbejdskraft til handelsflåden og i det hele taget Det Blå Danmark.

”De arbejder jo professionelt med rekruttering, så vi tænker, at de må have de nødvendige kompetencer til at finde frem til den tekniske og maritime besætning, vi har brug for. Derudover er vi i gang med fundraising, så vi får midler til at udbrede kendskabet til Mercy Ships på flere platforme. Så jeg håber da, at mange flere danskere vil opdage denne mulighed for at komme ud som frivillig på et af vores hospitalsskibe,” lyder det optimistisk fra generalsekretæren, der dog godt er klar over, at det kan være en hindring, at de frivillige selv skal have penge med på ar-



Den tidligere Storebæltsfærge Dronning Ingrid blev ombygget til hospitalsskib i 1999 og omdøbt til Africa Mercy. Det var i mange år Mercy Ships eneste aktive skib, men i 2021 blev det specialdesignede hospitalsskib Global Mercy leveret fra et værft i Kina, og dermed fik organisationen fordoblet sin kapacitet. Her ses begge skibe i Senegals hovedstad Dakar.

bejde. Systemet er nemlig, at de frivillige selv betaler rejseudgifter samt kost og logi om bord, hvilket beløber sig til 400 dollar om måneden. "Men her arbejder vi også på at lave et bedre system, så det bliver nemmere både for søfolk og medicinsk personale at søge tilskud til opholdet. Vi håber i hvert fald, at flere søfolk – både officerer og menige – har lyst til at tage en tårn på vores skibe." ■



Det hele giver mening, når sundhedspersonalet på Mercy Ships skibe kan hjælpe verdens fattigste mennesker.

AFRICA MERCY

Oprindelig bygget i 1978 som en af DSBs Intercity-færger og i 1980 sat i drift over Storebælt under navnet "Dronning Ingrid". Sejlede som togfærge indtil 1997, hvor de tre IC-færger blev lagt op.

I 1999 solgt til Mercy Ships, der byggede den gamle færge om til hospitalsskib. Under det nye navn Africa Mercy blev hun indsat som organisationens flagskib i 2007.

På det gamle togdæk blev der indsat et ekstra dæk, og det skabte plads til et moderne hospital med fem operationsstuer, en intensiv afdeling og en opvågningsstue med 77 senge. Derudover findes

der røntgen, en CT-scanner og alle nødvendige laboratoriefaciliteter.

På de øverste dæk kan der indkvarteres op til 484 besætningsmedlemmer, herunder familier, par og enkeltpersoner fordelt på 126 kahytter. Halvdelen af besætningen er medicinsk personale, mens resten tager sig af al det maritime og tekniske samt servicefunktioner som madlavning og rengøring.

Med frivillige fra over 60 lande er skibet som en global landsby. Der findes både en skole, et supermarked, en gymnastiksal, en restaurant og såmænd også en cafe doneret af Starbucks.

Den gamle "Dronning" ligger p.t. på værft i Durban i Sydafrika for at gennemgå en større ombygning og modernisering. Målet er at forlænge skibets funktionsdygtighed med 10-15 år, reducere vedligeholdelsesomkostninger og forbedre forholdene for de frivillige ombord.

Når værftsopholdet er slut i november, skal Africa Mercy være træningscenter for medicinsk personale i Sydafrika. Derefter sætter hospitalsskibet i starten af 2024 kursen mod Madagaskar, hvor det bliver liggende i 10 måneder.

Kilde: Mercy Ships International.

GLOBAL MERCY

I 2013 besluttede Mercy Ships at få bygget et specialdesignet hospitalsskib. Hidtil havde organisationen klaret sig med ombyggede færger og RoRo skibe, men nu skulle der være fokus på skibets hovedformål som et flydende hospital og uddannelsescenter.

Byggesummen for det nye hospitalsskib blev 200 millioner US dollars, som blev samlet ind via både virksomheder og private donorer. Så dermed var regningen allerede

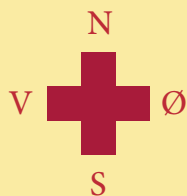
betalt, da Global Mercy blev leveret fra Tianjan Xingang værftet i Kina i 2021.

Med nybygningen har Mercy Ships mere end fordoblet kapaciteten. Udover seks operationsstuer er der 199 sengepladser og aptering til en besætning på 641. I alt kan der være 950 ombord, når skibet ligger i havn, og dermed er Global Mercy verdens største civile hospitalsskib.

Efter en præsentationstur i Holland, hvor også en del medicinsk udstyr blev installeret, modtog det topmoderne hospitalsskib de første patienter, da hun anløb Dakar i Senegal februar 2023.

Til sommer venter et kort værftsophold på De Kanariske Øer. Herefter er næste destination Sierra Leone, hvor skibet bliver liggende frem til begyndelsen af 2024.

Kilde: Mercy Ships International.



Navigator på verdens største hospitalsskib

Milan Falsing er godt tilfreds med sit job i Søfartsstyrelsen, men hans hjerte banker rigtig meget for det frivillige arbejde i Mercy Ships. For her kan man virkelig være med til at gøre en forskel for verdens fattigste, påpeger han.

TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: MERCY SHIPS OG PRIVATFOTO

Det hele er faktisk Dronning Ingrid's skyld – altså Intercity færgen, der i mange år sejlede danskerne frem og tilbage over Storebælt, indtil Storebæltbroen blev taget i brug. Som barn var Milan ellevild, hver gang han og familien skulle ud at sejle med jernbanefærgerne og ikke mindst "Dronningen", der også blandt de ansatte i DSB-rederiet dengang blev regnet for at være den fineste af de tre færger at sejle med. Da det i 1997 gik op for Milan, at hans elskede færge skulle lægges op og aldrig mere sejle over Storebælt, var han nærmest utrøstelig. Men på opfordring fra sin mor skrev den 11-årige knægt et brev til Scandlines, og så fik han lov til at komme ombord en sidste gang.

"Jeg ved helt præcist, at det var den 23. september 1997, og "Dronningen" lå i leje 4 i Korsør. Det var overfartsleder Nils Munk, der var så venlig at lade mig komme ombord en sidste gang inden oplægningen, og det var altså en stor ting for en 11-årig dreng som mig. På det tidspunkt var det vel det største, der var sket i mit liv, og på en eller anden måde blev det også ved den lejlighed, grundstenen til min maritime karriere blev lagt," fortæller Milan Falsing, der siden holdt snuden i sporet ved at tage på Sydlangelands Mari-

time Efterskole, efterfulgt af HF Søfart for derefter blive aspirant i rederiet Norden. Derefter gik det slag i slag med skibsfører-eksamen i Marstal, som han blev færdig med i 2010.

I de mellemliggende år havde han fulgt nøje med i, hvad der var sket med "Dronning Ingrid", og nu var det ved at være på høje tid at komme ombord på det skib, han i så mange år havde drømt om at sejle med. Den gamle Storebælt-færge var i mellemtiden blevet opkøbt af den internationale hjælpeorganisation Mercy Ships, der havde foretaget en gennemgribende ombygning af skibet, så det nu kunne fungere som flydende hospital for nogle af verdens fattigste. Juni 2011 tog Milan afsted til Sierra Leone for at mønstre Africa Mercy, som den tidligere danske færge nu var kommet til at hedde.

Gammel kærlighed rustet ikke

"Det var nærmest en surrealistisk oplevelse, da jeg blev sat af på kajen i Freetown og så den gamle Dronning Ingrid ligge der. Den var ikke længere malet sort og hvid som i gamle dage, men ellers var der mange ting, der stadig vidnede om skibets fortid som dansk færge. Der var skilte med "Spisesal" og gamle menukort

med hvilken slags smørrebrød, man kunne få. Det var alt sammen ren nostalgi. Men det største for mig var at komme op på broen, hvor jeg sidst havde været, da jeg var 11 år. Det var fantastisk at stå der igen. Nu var jeg selv blevet navigator og skulle mønstre som 1. styrmand, og dermed var en cirkel sluttet," fortæller Milan, der var blandt de første danske søfolk til at komme ombord på den ombyggede danske jernbanefærge. Det var meningen, han blot skulle være der i fem uger, men han endte med at blive der i to måneder. På det tidspunkt sejlede han stadig i Norden, og derfor var det kun i friperioderne, han kunne tage af sted.

"Selvom jeg kun havde været ombord i knap to måneder, havde jeg ganske enkelt tabt mit hjerte til Mercy Ships. Det gjorde enormt indtryk på mig, at hjælpearbejdet var så omfattende. Der er jo ikke noget, der giver meget mere mening end at være frivillig på et hospitalsskib som vores, hvor vi udelukkende har fokus på at hjælpe de fattigste af de fattigste i den her verden – primært i Afrika. Derfor kunne det egentlig kun gå for langsomt med at komme afsted igen, men det blev altså først i 2015, hvor jeg igen mønstrede som 1. styrmand – denne gang i Madagaskar,"



fortæller Milan, der allerede inden da havde tilbudt sin assistance med at bistå organisationen med rekrutteringen.

470 i besætningen

Der skal nemlig bruges rigtig mange folk til at bemane et så stort hospitalsskib, der gennemfører snesevis af operationer hver eneste dag og har 100 sengepladser om bord. I alt skal der bruges omkring 470 personer, hvoraf halvdelen er medicinsk personale, mens den anden halvdel tager sig af servicefunktioner, rengøring og så naturligvis al det maritime. Dæks- og maskinbesætningen tæller 70 personer, hvoraf hovedparten varetager tekniske funktioner såsom strømforsyning og ventilation, da det jo er essentielle funktioner på et hospitalsskib. Men så er det nærliggende at spørge, hvad resten så laver, når skibet faktisk ligger i havn 10 måneder om året.

”Egentlig er der ikke den store forskel på, om et skib sejler eller ligger i havn. På broen er vi kaptajn, overstyrmand og fire navigatører, og vi tørner om vagten ligesom på et handelsskib. Selvom vi ikke skal sejle fra A til B, er der stadig mange funktioner at varetage – ikke mindst når det handler om rednings- og brandudstyr. Derudover har vi en stor menig dæksbesætning til at tage sig af vedligehold, og her har vi også en del lokalt ansatte lønarbejdere til at varetage nogle af de opgaver,” siger Milan.

Men ellers er princippet, at alle ombord – uanset om de er kirurger eller matroser – er frivillige, der selv dækker deres rejseudgifter, vaccinationer og desuden betaler for kost og logi ombord – ca. 4.500 kr. om måneden. Det holder måske nogle ellers interesserede søfolk fra at melde sig under fanerne, og det synes Milan er en skam, men konstaterer, at det indtil videre er betingelserne.

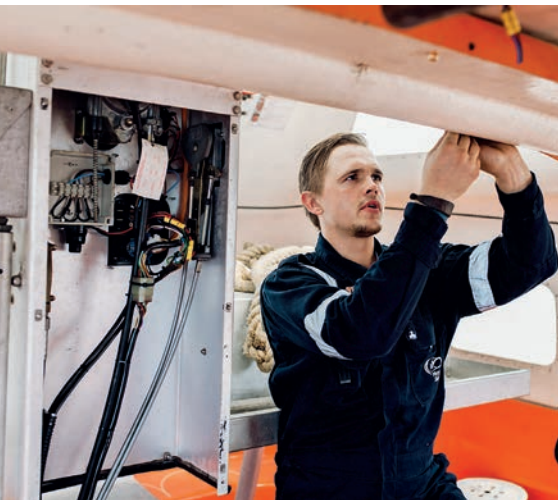
”Jeg har det utroligt godt med, at vi har det her system med, at de frivillige selv står for at finansiere deres tur. På den måde kan man altså se

Med frivillige fra over 60 lande er Africa Mercy som en global landsby, og udover at yde en uvurderlig indsats for verdens fattigste mennesker får de frivillige også nogle fantastiske oplevelser med sig hjem.



Tredje gang Milan Falsing mønstrede Africa Mercy var det som kaptajn. Her ses han med en af de patienter, der har fået hjælp på skibet.





Hovedparten af de 70 personer, der udgør dæks- og maskinbesætningen på African Mercy tager sig af tekniske funktioner som strømforsyning og ventilation, der jo er essentielle funktioner på et hospitalsskib.

folk i øjnene, når vi er ude og samle penge ind og sige til dem: "De penge, I giver os, går direkte til de syge og fattige mennesker, som vi tager os af på hospitalsskibet." Der er ikke afsat en masse penge til os, der er frivillige ombord. Vi må klare det på anden vis. For mit eget vedkommende har jeg søgt fonde for at få dækket nogle af udgifterne. Det kan være alt fra en maritim fond til det lokale menighedsråd," forklarer Milan.

Kaptajn som 32-årig

I 2019 tog han afsted for at mønstre African Mercy for tredje gang, og denne gang var det som kaptajn, hvilket på alle måder var en milepæl for den dengang 32-årige navigatør.

"For mig var det ganske enkelt en drengedrøm, der gik i opfyldelse. Nu var jeg endelig blevet kaptajn på det skib, der havde startet det hele. Ligesom mange andre kaptajner var hovedparten af mit arbejde af administrativ karakter, for der er ret meget at holde styr på med en besætning på 470 plus henved 200 patienter og pårørende. Så faktisk var jeg mere hospitalsdirektør end kaptajn i traditionel forstand," forklarer han og tilføjer, at de som officerer ombord også har adskillige tillægsopgaver, som ikke umiddelbart har noget med maritime kompetencer at gøre.

Det kan for eksempel være, når det medicinske team skal i land og finde frem til, hvilke patienter der skal udvælges til operation eller en anden form for behandling. Ofte er der henved 800 syge mennesker, der stiller op til sådan en screening, og her kan der godt være behov for det, man kalder "crowd security", så der ikke opstår tumult i rækkerne.

"Vi taler her om mennesker med et skrigende behov for at komme under lægelig behandling. Den sørgelige virkelighed for mange af dem er jo, at hvis de ikke bliver opereret eller bliver medicineret hos os, så er der ikke mange andre steder at gå hen. Når vi på den måde som officerer bliver direkte involveret i dette arbejde med at udvælge patienter, så giver det bare ekstra meget mening at donere ens arbejdskraft til projektet," understreger Milan.

Svært at skaffe danske søfolk

Men der er alligevel langt mellem ansøgningerne fra danske søfolk, og det ærgrer ham, men som han siger, så er en hjælpeorganisation som Mercy Ships bare ikke særlig kendt i Danmark. Men der er dog et

par stykker, der henvender sig hvert år, og dem hjælper han gerne med rådgivning for eksempel i forhold til at søge fonde.

Det er primært unge eventyrlystne folk, der henvender sig, men også søfolk, der er gået på pension, men stadig har lyst til at tage en ekstra tårn

"Folk skal melde sig, fordi de virkelig vil være med til at gøre en forskel for verdens fattigste, og det skal være det, der er drivkraften. Og de helt unikke oplevelser man kan få ombord på vores hospitalsskibe, mener jeg på mange måder kompenserer for den løn, man ellers som navigatør kunne tjene i handelsflåden," siger Milan, der lige har en vigtig tilføjelse: "Og så er der jo den interessante sidegevinst ved det her projekt, at mange finder kærligheden herude. Og det er måske ikke så sært, for er man frivillig her ombord, så har man også et fælles værdigrundlag. Vi laver også mange fælles aktiviteter ombord og ligeledes, når vi går i land, så man kan slet ikke undgå at komme tæt på hinanden. Vi må i hvert fald bare konstatere, at der er kommet ganske mange forlovelser og giftermål ud af et ophold på skibet," fortæller Milan med et grin.

Der er ingen tvivl om, at Milan Falsing hellere end gerne tog endnu en tårn med Africa Mercy eller det helt nybyggede Global Mercy, men lige p.t. passer han sit job i Søfartsstyrelsen og prioriterer at være familiefar. Til gengæld bruger han pænt meget tid herhjemme på at repræsentere Mercy Ships, hvor han sidder med i bestyrelsen og ofte er den, der stiller op til sponsorarrangementer og holder foredrag. Og med en ildsjæl som ham kan hjælpeorganisationen næppe ønske sig en bedre maritim ambassadør. ■

"TRE MÅNEDERS UDMØNSTRING PÅ AFRICA MERCY VAR EN FANTASTISK OPLEVELSE"

Sådan lyder det fra den 32-årige Rasmus Dybro Bæk, der benyttede en friperiode mellem 3. og 4. semester på Marstal Navigationsskole, til at tage af sted med Mercy Ships. Lige før jul 2020 mønstrede han African Mercy, der havde været i dok på De Kanariske øer og nu skulle gøres klar til drift efter at have været lagt op under coronaen.

"Jeg havde hørt om Mercy Ships via kolleger og synes, det lød som et rigtig godt projekt, som jeg gerne ville være med til at støtte. Det blev til tre måneder ombord, hvor jeg var mønstret som 2. styrmand og desuden fungerede som træningsofficer. Jeg syntes, det var utroligt spændende at være en del af det her internationale team, hvor vi hver dag spi-

ser sammen og får noget god snak," fortæller Rasmus, der i dag er ansat i DFDS.

Da han mønstrede i Tenerife, var der kun 90 ombord, men inden afrejsen til Dakar i Senegal var besætningen blevet udvidet til 250. En del af dæksbesætningen var lokale søfolk, som Mercy Ships havde tilbudt en uddannelsesstilling, og derfor blev Rasmus med syv års sejl-





Et spændende og udfordrende ophold på Africa Mercy har givet Rasmus Dybro Bæk en god portion ledelseserfaring.

tid som matros spurgt, om han ville være træningsofficer.

"Det var jo en spændende udfordring, eftersom de afrikanske ubefarne skibsassistenter skulle have lært en masse ting – lige fra at kunne holde ordentligt udkig til at styre skibet – vel at mærke med håndstyring. Det har jeg ikke selv prøvet, siden jeg var på skoleskibet Georg Stage. Men alle de ting fik vi afprøvet, da vi skulle sejle de godt tre døgn fra Tenerife til Dakar," siger Rasmus, der afmønstrede kort efter ankomsten, hvorefter hospitalsskibet var klar til at modtage patienter.

DFDS-navigatøren mener, at opholdet ombord har givet ham en god portion ledelsesmæssig erfaring, som han kan bruge i sin videre karriere. For som han siger, var det en lærerig udfordring at skulle være med til at lede en dæksbesætning på 25 personer, der kom fra 23 forskellige nationer. På baggrund af sine egne oplevelser vil han meget gerne anbefale andre søfolk at tage af sted, men erkender, at det er lidt op ad bakke, når man selv skal have penge op af lommen til kost og logi ombord.

Alligevel er han blevet så begejstret for konceptet hos Mercy Ships, at han og konen overvejer at tage af sted sammen på et tidspunkt – for eksempel i forbindelse med en barselsperiode.

"Det kunne helt oplagt være en mulighed for os at tage afsted i forbindelse med en barselsorlov. For så ville det ikke tynde så meget på vores privatøkonomi. Jeg vil i hvert fald se meget frem til at kunne komme afsted igen og gøre en forskel for nogle af de fattigste mennesker i verden." ■

5% på lønkontoen. Hvordan kan det lade sig gøre?

Man skal vist eje sin egen bank for at få de fordele. Og det er ikke helt forkert. Når Lån & Spar giver 5%* i rente på lønkontoen, er det ikke, fordi vi er bedre venner med Nationalbanken end andre banker. Det er fordi, vores ejerkreds mener, at vi skal tilbyde medlemmer af Lederne Søfart særligt favorable vilkår.

Lån & Spar er ejet af bl.a. Lederne Søfart. Er du medlem, ejer du os. Derfor får du højere rente, bedre vilkår og en bestyrelse, der til hverdag varetager dine interesser som lønmodtager.

Giver det mening?

Ring 3378 1969 – eller gå på lsb.dk/ls og book et møde.

Læs mere om dine fordele som medlem af Lederne Søfart i en bank, du ejer: lsb.dk/ls

Sådan får du 5% i rente på din lønkonto

- Du er medlem af Lederne Søfart og har afsluttet din uddannelse.
- Du samler hele din privatøkonomi hos Lån & Spar (LSBprivat®Løn er en del af en samlet pakke af produkter og services, som din økonomi kreditvurderes ud fra).
- De 5% i rente er på de første 50.000 kr. på lønkontoen. Fra 50.001-500.000 kr. er renten 1%. Derefter er renten 1,5% på resten.
- Rentesatserne er variable og gælder pr. 13. juni 2023. Se alle vilkår på lsb.dk/medlemsvilkar.
- Du behøver ikke flytte dine realkreditlån. Men evt. ændringer og nye realkreditlån skal gå gennem Lån & Spar og Totalkredit.

Læs mere på www.lsb.dk/ls



Lån & Spar

FARVEL OG TAK EFTER 50 ÅR TIL SØS

50 år til søs er det blevet til for Per Lundgaard, og i de år er han kommet vidt omkring inden for søfarten. Han siger selv, at han kan se tilbage på et langt og godt liv til søs, hvor der ikke er meget, han fortryder.



Per Lundgaard er en af de få navigatører, der har holdt fast i livet til søs, siden han mønstrede som dæksdreng i 1973. Det er ikke med sin gode vilje, han går på pension nu, men et halvt århundrede på de syv have har slidt en anelse på helbredet, og så er det på tide at stoppe.

TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: PRIVATFOTOS

Mindst fem fuldt udskevne søfartsbøger har han liggende hjemme på Fur, den ø i Limfjorden, hvor han er født og vokset op sammen med syv søskende. Han har ganske vist boet flere andre steder i landet, men vendte for 22 år siden tilbage til fødeøen. Egentlig var det slet ikke meningen, han skulle være sømand, selvom det lå lige til højrebænet, når man kommer fra Fur med mange søfartstraditioner. Forældrene mente, det var mere fornuftigt at lære et håndværk, så derfor kom han i lære som tømrer i Skive. Alligevel trak havet i ham, og inspireret af en af sine brødre, der allerede var stukket til søs, søgte han hyre som dæksdreng hos det nu dengangne rederi Mercandia.

”Det var lige før, eventyret sluttede, før det var begyndt. For efter bare fire dage kom jeg til skade, da en 200 kilo tung olietønde trillede ned fra lønningen og flækkede min knæskal. Så måtte jeg jo sendes hjem igen. Men jeg kom faktisk tilbage på samme skib en måned efter, og så gik det ellers slag i slag med udmønstringer i flere forskellige rederier som Dansk Esso, Kosangas og Mærsk. Jeg fik tit nogle fine opgaver ombord, fordi jeg havde min håndværksmæssige baggrund, så for mig var det nogle gode år,” siger Per Lundgaard, der også mindes den lidt specielle måde, som medlemmer af Sømandenes Forbund dengang fik hyre på.

En fest

”Når vi havde afmønstret et skib og havde brugt vores optjente ferie, gik vi hver uge på fagforeningen og fik udbetalt understøttelse, og så fik man et stempel i fagforeningsbogen. Herefter var systemet, at man mødte op hos forbundet f.eks. i Herluf Trollesgade i København, hvor de forskellige rederiers hyre blev udbudt. Det skete ved opråb, og dem med flest stempler havde fortrinsret,” fortæller Lundgaard, der ret beset var hjemmehørende i Aalborg, men han tog tit til København, fordi de bedste jobs blev udbudt der.

”Det var jo også i sig selv en fest at være så mange sømænd sammen ovre i

hovedstaden. De fleste af os boede på billige hoteller omkring Nyhavn, dengang der var rigtig ægte sømandsværthuse i det kvarter. Og jeg skal da love for, at vi ikke ligefrem kedede os, mens vi ventede på hyre.”

Tog hjem og læste

Da han havde sejlet et par år som ubefaren på dækket, kom han ud med et af DFDS's Nordana Line skibe som letmatros, og det blev ret skelsættende, fordi han der blev sporet ind på en karriere som officer. Her mødte han også styrmandsaspiranten Birger, som han stadig er venner med den dag i dag. Og frem for alt mødte han overstyrmanden Herluf Joensen, der inviterede Per med til de undervisningstimer, aspiranterne fik ombord.

”Han sagde direkte til mig, at jeg spildte min tid ved at rende rundt som matros. Jeg skulle simpelt hen videre i systemet og komme på skole, så jeg kunne blive styrmand. Det var også derfor, han lod mig komme med til undervisningen. Så det var ret godt set af ham, og jeg tog da også hjem og startede med at læse på Svendborg Navigationsskole i 1980,” beretter han og kommer i tanke om, at han da forinden også lige havde aftjent sin værnepligt ved at sejle rundt omkring Grønland og Færøerne.

Karrierestart i Dannebrog

Efter at være blevet færdig med skibsførereksamen i 1984 kom han ud at sejle med rederiet Dannebrog, og det var der, hans karriere som officer i handelsflåden rigtig begyndte. Først kom han ud med de gamle Dansk-Fransk skibe, Charlottenborg og Christiansborg, der gik i linjefart mellem europæiske havne og Vestafrika. Ret eksotiske sejladsere hvor man som styrmand skulle holde tungen lige i munden, når man sejlede otte timer op ad Congofloden for at nå frem til Boma og Matadi, hvor lastrummene blev fyldt godt op med hele træstammer

og skåret træ. Derefter blev det til seks år i Nordana Line, der i mellemtiden var blevet overtaget af Dannebrog. Men i 1994 var det slut med langfart, for nu havde rederiet brug for ham som kaptajn på den nye Langelandsfærge, der sejlede mellem Lohals og Korsør.

Han tog nu ikke færgejobbet, fordi han ville gå i land, men fordi han lige var blevet far til Rikke og ikke ville gå glip af de første år af hendes liv. Da han 11 år tidligere var blevet far til Søren, var han på langfart og dermed ikke ret meget hjemme, mens sønnen var helt lille. Denne gang skulle det være anderledes, og da han boede i Rudkøbing på Langeland sammen med kæresten og deres to børn, var det helt oplagt for ham at tage tjansen på den nyindsatte færge, hvor han altså blev udnævnt til kaptajn.

”Jeg var ret glad for at sejle i Dannebrog, der med årene fik en rigtig fin personalepolitik. Vi havde noget så sjældent som en bemandingschef ved navn Dorte Petermus, der var søfolkenes ven, det ser man ikke ret tit. Men vi knoklede da også for rederiet, især som styrmænd på Nordana Line, hvor vi havde sindssygt mange havne rundt i Middelhavet. Rederiet var



”Jeg stopper da heller ikke nødvendigvis med at arbejde, dertil har jeg for meget energi. Men det skal nok bare være lidt tættere på min bopæl på Fur” – Per Lundgaard

”



To ungdomsbilleder fra Pers Lundgaards fotoarkiv. Det første er fra hans tid som dæksdreng - altså fra hans dag 1 som sømand. Det andet er fra 1980, hvor han er matros på Niels Mærsk. I sin tid i rederiet Dannebrog, blev han i øvrigt konsekvent kaldt Sorte-Per, fordi der var en anden styrmand. Per med rødt hår - gæet hvad han blev kaldt.



også blandt de første, der indførte 1 til 1 ordningen, og der var aldrig problemer med at få familien med ud at sejle. Det tæller bestemt også på pluskontoen," påpeger Per Lundgaard og fortæller videre: "Det er snart 30 år siden, jeg stoppede i Dannebrog, men vi er en halv snes stykker fra rederiet, der stadig mødes hvert år til julefrokost i Svendborg. Og det siger jo noget om det sammenhold, vi havde ombord, og jeg mener helt klart, det også udspringer af en god personalepolitik fra rederiets side."

Flagskipper i Elite Shipping

I 1995 skiftede han Dannebrog ud med Elite Shipping, der havde gang i et større

nybygningsprogram. Og nye udfordringer var lige det, han søgte, da han syntes Dannebrog efterhånden stod lidt i stampe. I det nye rederi fik han ansvaret for nybygninger, der var under konstruktion på Aarhus Flydedok.

"Jeg skulle være kaptajn på både Arktis Morning og Arktis Meridian, der blev døbt samme dag. Da der skulle være stabelafløbning på Meridian samme dag som aflevering af Morning, blev der holdt en kæmpe fest i Aarhus. Sådant en stabelafløbning var i sig selv en spændende begivenhed at være med til, når skroget kommer susende ud i havnebassinet. Det blev til nogle spændende år også i Elite, men så begyndte det at gå ned ad bakke,"

forklarer Per Lundgaard og uddyber: "Rederiet skiftede navn, mens vi var ude og intet havde fået at vide, og det var ikke ligefrem noget godt tegn. Men det, der slog hovedet på sømmet, var, at vi sejlede på Vestafrika til havne som Lagos, Abidjan og Conakry, som var præget af dybt korrupte myndigheder og derfor ikke noget godt sted at skifte besætning. Derfor insisterede jeg og en anden kaptajn på, at vi i stedet skulle afløse hinanden i Europa. Men det ville rederiet ikke være med til, og det blev jeg faktisk så sur over, at jeg sagde op."

I 2000 startede han i Tele Danmark Marine, som imidlertid blev opkøbt og overtaget af franske Alcatel og blev til Alcatel Marine Danmark. Her arbejdede han i en periode som tilsynsførende, da et tidligere ro/ro skib fra Mercandia skulle ombygges på et værft i Kroatien. Men da han fik nys om, at et flagskifte til fransk flag var under opsejling, meldte han sig frivilligt til en prikkerunde.

"Så jeg var begyndt at kigge mig om efter en anden hyre, da jeg pludselig fik en opringning fra Alcatels kontor i London. De spurgte simpelthen, om jeg ikke havde lyst til at arbejde for dem som "rep" – altså fungere som deres repræsentant ude på skibene og blandet andet sikre, at kontrakten med deres klienter blev opfyldt,



Per Lundgaard har arbejdet sammen med mange gode kolleger i årenes løb. "Jeg har mødt mange fantastiske mennesker, som jeg sender en venlig tanke", siger han. Billedet her er i øvrigt den første selfie, han nogensinde har taget.



Der er blevet en tendens til, at kontoret blander sig lidt rigeligt i vores arbejde. Det er ofte folk, der mangler forståelse for vores problemer til søs, både når det gælder selve arbejdet og det at sejle generelt” – Per Lundgaard.

og kabellægningen gennemført i henhold til kontrakten. Se det var jo en noget anden rolle end at være kaptajn på skibet, men det passede mig faktisk helt fint at være blevet en slags freelancer, hvor jeg til en vis grad selv kunne bestemme, hvornår jeg ville afsted. At de så indimellem ringede i tide og utide og ville have mig afsted, er så en anden sag, men det har fungeret okay,” fortæller Per Lundgaard, der således de sidste 20 år har arbejdet for Alcatel på konsulentbasis via henh. Nordic Offshore og Erria.

20 år med Alcatel

Udlægning af søkabler er efterhånden blevet en kæmpe stor forretning, da stort set al vores telekommunikation foregår via søkabler, der ligger på kryds og tværs over havbunden. 98 procent af al kommunikation foregår via kablerne, hvorimod kun 2 procent kører via satellit. Den jyske navigatør har været med til at pløje tusinder af kilometer søkabler ned i havbunden og overfladelægge lige så mange kilometer på kryds og tværs af oceanerne. Og da vejret på de store oceaner ikke altid viser sig fra sin bedste side, er det ofte svære betingelser, arbejdet foregår under.

De sidste par år har kunderne typisk været Facebook og Google, og en af de sidste opgaver, han var med til, var netop et Facebook søkabel ved navn Havhingsten. De startede udlægningen i Danmark og herfra videre til England og via Isle of Man til Irland, hvorfra kablet fortsætter til USA som Havfruen. Et tilstødende søkabel ved navn Bifrost bliver installeret hele vejen over Stillehavet fra Hong Kong til Californien.

”Det siger sig selv, at det kan tage meget lang tid at pløje kablene ned, hvis vi kun kan gå frem med 15 kilometer i døgn. Og jeg er heller ikke med på de lange sørejser, hvis de for eksempel afslutter et job i Europa og så skal sejle til Australien for at starte et nyt. Så flyver jeg hjem og holder fri et par uger, inden jeg støder til igen. Men jeg må nok indrømme, at jeg ikke orker de alenlange flyrejser mere, og det har jeg også meddelt dem. Så de sidste par år har jeg kun sagt ja til kortere ture, hvor arbejdet primært er foregået fra land,” forklarer han og fortæller, at han på det seneste flere gange har forestået lastning af søkablerne, der typisk finder sted

direkte fra fabrikken i Calais. Her kan det tage op til seks uger at laste et søkabel, men her taler vi også om et monsterkabel, til tider med en længde på over 10.000 kilometer, der skal lastes med håndkraft.

På tide at sige farvel

Men 50 år til søs har altså også haft sin pris for den 67-årige navigatør. For de mange udmønstringer, hvor han har skøjtet rundt på dækket i dårligt vejr, og de mange trapper, han har skullet trampe op og ned ad, og andre omstændigheder, der gør arbejdet til søs særligt krævende, alle de ting har slidt på helbredet. Egentlig er det ikke med sin gode vilje, han stopper nu, men både knæ og ryg har taget skade, og derfor er der ingen vej udenom.

”Jeg kan se tilbage på et langt og godt liv til søs, der er ikke meget, jeg fortryder. Men jeg nyder ikke at sejle mere, i hvert fald ikke som jeg gjorde førhen. Nu om dage synes jeg, der er blevet en tendens til, at kontoret blander sig lidt rigeligt i

vores arbejde. Det er ofte folk, der mangler forståelse for vores problemer til søs, både når det gælder selve arbejdet og det at sejle generelt. Det kan godt være, at jeg nu kommer til at lyde som en ”grumpy old man”, men af flere grunde er det altså bare på tide at sige stop,” påpeger Per Lundgaard, der dog også gerne vil benytte lejligheden til at sige tak til de mange gode kolleger, han har arbejdet sammen med i årenes løb: ”Jeg har mødt mange fantastiske mennesker, som jeg sender en venlig tanke. I forbindelse med min fratræden har jeg fået rigtig mange positive henvendelser fra Alcatels kunder og for den sags skyld også jobtilbud. Jeg stopper da heller ikke nødvendigvis med at arbejde, dertil har jeg for meget energi. Men det skal nok bare være lidt tættere på min bopæl på Fur,” siger den 67-årige kaptajn og tilføjer, at det da heller gør noget, at han nu får lidt mere tid til at være sammen med sine to voksne børn. ■

De seneste mere end 20 år har Per Lundgaard arbejdet med nedlægning af søkabler på havbunden.





Der er travlt i damefrisørsalonen, der er indrettet i et af fire lejemål, som 40 fods-containeren i Mombasa er omdannet til. Containeren var skrottet, da den nuværende ejer fandt den. Siden er den sat i stand, så den i dag repræsenterer en markedsværdi på 20-25.000 kroner. Hver af de fire butikker indbringer knap 1000 kroner månedligt i lejeindtægt. Men så skal ejeren også betale for strøm og leje af arealet i vejsiden, som ejes af kommunen.

Afrika er frontløber på ”container-arkitektur”

Det engelske begreb ”container architecture” eller ”cargotecture” dækker over, at udtjente containere får et nyt liv på land efter deres tid på havet. I Østafrikas største havneby, Mombasa, og i Kenya i det hele taget er eksemplerne talrige.

TEKST OG FOTOS:
MORTEN BONDE PEDERSEN

Det er blevet en verdensomspændende tendens at bruge containere på land, når de har udtjent deres rolle på havet. På engelsk hedder fænomenet ”container architecture” eller ”cargotecture”. Ved at genbruge containere frem for at bygge med cement og mursten sparer man blandt andet store mængder CO₂.

Ud over de firmaer, der er specialiserede i salg af brugte containere, er der også rederier, som sælger egne containere. Det gælder eksempelvis Maersk, der har etableret en form for webshop, hvor man kan købe containere, som sendes på pension.

Og interessen for at genanvende containere er stigende. Maersks webshop betjener i dag kunder i mere end 50 forskellige lande og omsætter for over 100 millioner kroner om året.

I Afrika er genanvendelse af containere hverken noget nyt eller trendy. Her har små virksomheder og organisationer gennem årtier brugt containere til et hav af forskellige formål. Lederne Søfart har været rundt i gaderne i Østafrikas største havneby Mombasa og i Kenyas hovedstad Nairobi for at finde eksempler.



↑ Jacob Obai har de seneste seks måneder lejet sig ind i en 20 fods container i Mombasa. Her driver han frisørsalon, men menukortet malet på indersiden af containeren afslører, at den tidligere har været brugt som cafe, hvor man blandt andet har kunne købe en samosa for 3 kenyanske shillings (ca 17 øre). Jacob Obai har en drøm om at købe containeren på afbetaling fra den nuværende ejer, der købte den for ca. 10.000 kroner tilbage i 2017.



↑ Collins Ogombe nåede at gøre en god handel, da han tilbage i 2010 købte en 40-fods container for beskedne 3600 kroner. I dag er den delt op i fire butiksljemål langs en af Mombasa travle, snævre gader. Kun tøjbutikken, som Collins selv er medejer af, er åben denne lørdag, så der er plads til at udstille det brugte tøj foran nabolokalene. Prisen for at købe og indrettet en container er godt det halve af, hvad det koster at opføre en muret bygning i samme størrelse, fortæller han.



Shiela Odhiambo driver en kombineret spiritusforretning og bar i en 20 fods container ved vejsiden i Mombasa. Det er dyre dråber, der er stablet på hylderne fra gulv til loft, og Shiela Odhiambo sætter stor pris på, at containeren kan låses forsvarligt, når hun har fri. Denne lørdag eftermiddag står døren dog åben, og en gruppe mænd har sat sig foran containeren for at smage på varerne og se Manchester City slå Everton på butikens tv-skærm.



Julius Muhia og Said Adhmani er menneskerettighedsaktivister i et af slumkvartererne i Kenyas hovedstad Nairobi. Deres kontor er indrettet i en container, som den finske menneskerettighedsorganisation KIOS donerede tilbage i 2006. Den ene halvdel af 20-fods containeren bruges til samtalerum for ofre for overgreb. De to aktivister er glade for containeren, som har modstået flere indbrudsforsøg - typisk fra gerningsmænd, der gerne vil have sagsmapper til at forsvinde.



Fodboldklubben Sharp Boys har eksisteret siden 2001 og har i dag 73 medlemmer, der alle bor i et af slumkvartererne i Kenyas hovedstad Nairobi. Sidste år skaffede en lokal hjælpeorganisation en 20 fods container, som er delt i to lokaler. Det ene huser en butik, det andet kontor, opbevaringsrum og omklædningsrum for klubben. De mindste af drengene klæder stadig om udenfor, men de større drenge har nu mulighed for lidt privatliv, når de skal klæde om, siger træner og klubleder Boniface Kyalo.





Offentligt ansat – forstå din løn

Når man bliver ansat i det offentlige – hvilket for navigatørers vedkommende som regel vil være enten i en kommune eller i staten – vil man ret hurtigt stifte bekendtskab med begreber som basisløn, løntrin og grundbeløb.

Kommuner

Der findes i alt 56 løntrin på den generelle skala, og løntrin for overenskomstansatte bliver især brugt i den kommunale sektor. I stort set alle kommunale overenskomster er lønnen baseret på, at den ansatte bliver indplaceret på et grundløntrin (også kaldet basisløn), som varierer alt efter, hvilken stilling der er tale om. Fx har kommunale havneassistenter basisløn på løntrin 29, mens basislønnen for skibsførere og styrmænd på konkrete færgeruter er løntrin 43. Ud over den overenskomstbestemte basisløn kan den enkelte medarbejder få tildelt ekstra løntrin, hvis det er relevant ud fra jobindholdet og/eller personens kvalifikationer.

Løntrinene stiger gradvist i værdi, dvs. at jo højere man er på skalaen, jo større er også afstanden mellem de enkelte løntrin – fra få hundrede kroner mellem de laveste løntrin til flere tusinde kroner mellem de højeste. Værdien af løntrinene bliver reguleret løbende, men afhænger også af, hvor i landet jobbet er placeret. De enkelte løntrin har den højeste værdi i hovedstadsområdet, og værdien af løntrinene falder, jo længere man kommer væk fra de store byer. Samtidig bliver de geografiske forskelle mindre, jo højere løntrinene er, og fra og med løntrin 42 har løntrinene samme værdi over hele landet.

Ud over løntrin vil der også tit være løntillæg, der er fastsat som et kronebeløb og ikke som løntrin. Fordelene ved sådanne kronetillæg er, at man kan

ramme det ønskede lønniveau mere præcist end ved kun at bruge løntrin, som jo har en fast værdi. Nogle løntillæg er skrevet ind i overenskomsten som såkaldte grundlønstillæg, mens andre bliver forhandlet individuelt ud fra medarbejderens jobindhold og kvalifikationer.

Staten

Ved ansættelser i staten vil der oftere være tale om, at den overenskomstbestemte løn – både basisløn og div. tillæg – er fastsat som et årligt kronebeløb. I staten bruges løntrin primært til tjenestemænd, men der er efterhånden kun ganske få grupper, der stadig ansættes som tjenestemænd (fx præster og ansatte i politiet). Det mest almindelige – også for navigatører i staten – er ansættelse på overenskomst, eller i særlige tilfælde på individuel kontrakt, hvis et område ikke er dækket af en overenskomst.

Grundbeløb

I alle dele af det offentlige bruger man såkaldte grundbeløb ved fastsættelse af løn, både i overenskomsterne (som såkaldte grundlønstillæg) og ved aftaler om individuelle løntillæg.

Grundbeløb betyder, at værdien af lønnen/tillægget er "frosset" pr. en bestemt dato, hvorefter beløbet bliver reguleret med de reguleringsprocenter, der bliver aftalt i forbindelse med overenskomstforhandlinger på det offentlige område. Reguleringen sker 1-2 gange om året, typisk pr. 1. april og/eller 1. oktober.

I kommuner er grundbeløbet fastsat pr. 31. marts 2000, og i staten er det pr. 31. marts 2012. Brugen af grundbeløb betyder, at man ikke skal ændre overenskomster eller lønaftaler med få måneders mellemrum, men kan nøjes med at skrive grundbeløbet i overenskomsten/aftalen. Derefter vil regule-

ring af grundbeløbet med de aftalte reguleringsprocenter sikre, at værdien af lønnen/tillægget hele tiden bliver opdateret til det seneste aktuelle niveau.

Løntrin bliver reguleret med de samme satsreguleringer som kronebeløb.

Lønsedler

På lønsedler i staten vil der normalt kun stå de aktuelle satser på grundløn og evt. tillæg, hvor hver del af lønnen har sin egen linje. På kommunale lønsedler vil der til gengæld på lønsedlens side 2 være en liste over alle elementer i lønnen, hvor kronetillæg er angivet både med årligt grundbeløb (normalt markeret som "niveau pr. 31.03.2000") og aktuel værdi, så det er mere overskueligt at følge med.

Regioner

Systematikken i regioner er på alle parametre magen til, hvad der gælder for kommuner (dog med et andet grundbeløbsniveau), men de er udeladt her, da Lederne Søfart ikke har nogen overenskomster med Danske Regioner. ■

Eksempler

Den kommunale reguleringsprocent pr. 1. april 2023 er 49,8304. Et årligt tillæg på 10.000 kr. skal derfor ganges med 1,498304 – så bliver den aktuelle værdi 14.983,04 kr. årligt.

Den tilsvarende reguleringsprocent i staten er 15,5339 (også pr. 1. april 2023). Den er lavere, fordi grundbeløbet er nyere end det kommunale grundbeløb og dermed ikke har været gennem lige så mange reguleringsrunder. Et statsligt tillæg på 10.000 kr. i årligt grundbeløb vil have en aktuel værdi af 11.553,39 kr.

Rejs trygt med TJM Forsikring

Min rejseforsikring kan
dække hele min familie
- på alle rejser året rundt.



Scan QR-koden, eller læs mere på
tjm-forsikring.dk/rejseforsikring



Pia Beck Nielsen
Juridisk konsulent



?

Hej Lederne Søfart.

Jeg har været sygemeldt i lidt over en måned, og nu har min chef skrevet til mig, at jeg skal få min læge til at sende en mulighedserklæring. Hvordan skal jeg forholde mig?

Hilsen fra navigatøren

Hej navigatør.

Nogle arbejdsgivere forveksler mulighedserklæringer med almindelige lægeerklæringer, og noget kunne tyde på, at din chef er en af dem.

I "gamle dage" fandtes der særlige blanketter til lægeerklæringer, hvor en læge kunne afkrydse de felter, som var relevante ud fra sygdommens art. Disse blanketter er dog blevet afskaffet for adskillige år siden, og den eneste eksisterende standardblanket vedr. sygdom er mulighedserklæringen. Derfor kan det forekomme, at en arbejdsgiver siger "send lige en mulighedserklæring" til den sygemeldte medarbejder – det er bare ikke sådan, man skal bruge mulighedserklæringen.

Formålet med en mulighedserklæring er at få arbejdspladsen og medarbejderen til at starte en dialog om, hvordan medarbejderen kan vende tilbage til arbejdet – dvs. hvilke muligheder der er i den konkrete situation. Når de to parter har drøftet sagen, udfylder de i fællesskab mulighedserklæringen med oplysninger om, hvilke begrænsninger den sygemeldte medarbejder har (fx i forhold til konkrete arbejdsopgaver), og hvilke foranstaltninger arbejdsgiveren kan træffe for at få medarbejderen tilbage på arbejde, evt. med en gradvis optrapning.

Foranstaltningerne skal være konkret valgt ud fra medarbejderens sygdom – der er fx forskellige behov og muligheder, alt efter om medarbejderen er sygemeldt med stress eller med en fysisk sygdom. Sidste led i processen er, at medarbejderens læge skal vurdere, om de aftalte foranstaltninger er realistiske og holdbare. Lægen kan nedlæg-

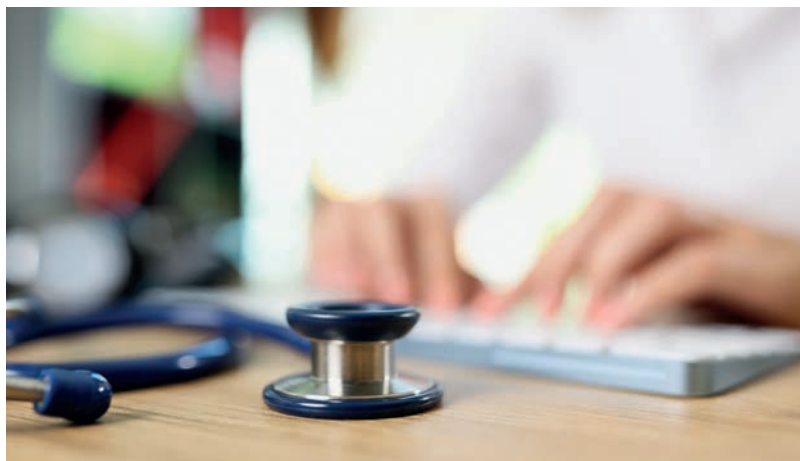
ge veto mod, hvad der er aftalt, hvis det efter en lægelig vurdering ikke er forsvarligt for medarbejderen. Hvis lægen ikke godkender foranstaltningerne i en mulighedserklæring, må sygemeldingen opretholdes.

Derfor kan du ikke bare sende en mulighedserklæring fra lægen, og det er også usandsynligt, at du kan få lægen til at lave erklæringen på denne måde. En mulighedserklæring må altid starte med, at arbejdsgiveren indkalder til en dialog, og lægen er det sidste led i processen – ikke det første. Der er dog en mulighed for, at arbejdsgiveren beskriver den sygemeldte medarbejders begrænsninger og beder om lægens vurdering af mulighederne, uden at der har været en dialog med medarbejderen, men det er stadig arbejdsgiveren, der skal starte processen op.

I din konkrete situation kan du spørge din chef, om det, han egentlig mener,

er en almindelig lægeerklæring (også kaldet en friteksterklæring, fordi den ikke er en standardblanket, men skrives på lægens eget brevpapir). Sådan én har arbejdsgiveren altid ret til at bede om (og skal så også betale for den!), og den kan være enten en bekræftelse på, at du er syg, eller en såkaldt varighedsattest, som er en lægelig vurdering af, hvor længe du forventes at være syg. Uanset hvilken type lægeerklæring, din arbejdsgiver ønsker, har de ikke krav på at få at vide, hvad du fejler. Det samme gælder, hvis de gennemfører en korrekt proces med at få lavet en mulighedserklæring – men det bliver selvfølgelig lidt svært at drøfte dine muligheder for tilbagevenden til arbejdet, hvis arbejdspladsen ikke kan få oplyst, hvilke skånehensyn der er relevante.

Du er altid velkommen til at kontakte os, hvis du får brug for mere rådgivning om din sygemelding. ■



Hvis en arbejdsgiver beder en sygemeldt medarbejder om at sende en mulighedserklæring, kan det være, fordi arbejdsgiveren forveksler det med en almindelig lægeerklæring.

Her kan du stille spørgsmål til Lederne Søfarts sekretariat om faglige og juridiske spørgsmål.

Alle får direkte svar, og mere generelle spørgsmål bliver desuden offentliggjort her i bladet – i anonymiseret form.

Spørgsmål sendes til:
mail@ledernesofart.dk
Eller: Lederne Søfart
Vermlandsgade 65,
2300 København S

**95**

Lods Tyge Windfeld-Lund 14/08/28

80

Skibsfører Ole Grønkjær 05/07/43
Styrmand Jogvan Frødin Klakkstein 16/07/43
Jørgen Rasmussen 20/07/43
Overstyrmand Flemming Seifert Pedersen 21/07/43
Pensioneret Skibsfører Fritz Juul 05/08/43

75

Skibsfører Povl Aksel Madsen 05/07/48
Skibsfører Flemming Mogens Harritsø Olesen 06/07/48
Skibsfører Lennart Arnold Johan Arrias 17/07/48
Skibsfører Henrik Lorentzen 03/08/48
Overstyrmand Helge Sørensen 09/08/48
Skibsfører Hans Henrik Welter 24/09/48

70

Skibsfører Niels Boyen Rasmussen 17/07/53
Skibsfører Poul Erik Ekkendal 25/07/53
Styrmand Jens Ulunits Ladegaard 31/07/53
Kaptajn Sten Lynge Kristensen 20/08/53
Skibsfører Poul Erik Sørensen 06/09/53

65

Maintenance Engineer Flemming Justinussen 01/07/58
Sætteskipper Erik Roager Engelund 12/07/58
Jørgen Prip 23/07/58
Roving Safety Officer Michael Sloth Madsen 07/08/58
Skibsfører Malvin Eyðun Friðólur Hellá 08/08/58
Overstyrmand Jens Edmund Joensen 14/08/58
Skibsfører Jens Gregersen 14/08/58
Michael Bertram Nielsen 16/08/58

Skibsfører Andreas Erich Pedersen 18/08/58
Skibsfører Peer Helge Wischmann 27/08/58
Skibsfører Per Uggen 04/09/58
Overstyrmand Holger Damm 06/09/58
Styrmand Bjarne Christiansen 08/09/58
Skibsfører Jes Brinch Anderson 12/09/58
Kaptajn Kristian Søtoft Drejer 16/09/58
Skibsfører Aage Overgaard Iversen 24/09/58
Skibsfører Arne Lykkebak Poulsen 30/09/58
Overstyrmand Lars Michael Bentzen 30/09/58

60

Selvstændig Peder Rosenberg Pedersen 01/07/63
Skibsfører Knud Præst Jørgensen 05/07/63
Styrmand Per Büchmann 08/07/63
Havelods Michael Ardal 12/07/63
Overstyrmand Henrik Lunøe Gjerding 15/07/63
Kaptajn Roberto Korsbek 18/07/63
Skibsfører Vidar Andre Smedegaard Nielsen 26/07/63
Knud-Erik Houmark Jakobsen 27/07/63
Havneassistent Tommy Christiansen 29/07/63
Port Officer Søren Fenger 02/08/63
Skibsfører Jørgen Kjær Jensen 02/08/63
Skipper Kim Henrik Haulik Jørgensen 08/08/63
Christian Binnerup 09/08/63
Souchef Michael Weidemann Christiansen 09/08/63
Skibsfører Andrias Magnus Samuelsen 17/08/63
Skibsfører Henrik Otto Ostermann 19/08/63

Navigator Peder Hansen Hjulmand 31/08/63
VTS Operatør Skibsfører Christian Forum Møller 06/09/63
Havneassistent Dennis Primdal Lauritsen 15/09/63
Havneassistent Per Torsbjerg Møller 29/09/63
Skibsfører Bo Nikolaisen 30/09/63

50

Skibsfører Henrik Theisen 05/07/73
Kaptajn Tórálvur Holm i Trødini 07/07/73
Kaptajn Kim Larsen 14/07/73
Overstyrmand Michael Thorsen 17/07/73
Kaptajn Dennis Bent Ljungholm 19/07/73
Maskinchef Peter Vinde Larsen 26/07/73
Overstyrmand Kenneth Kroer Hansen 10/08/73
Overstyrmand Rani Sunason Rasmussen 14/08/73
Skibsfører Lars Martin Jakobsen 28/08/73
Skibsfører Anders Bendixen 01/09/73
Maskinchef Anders Engel 02/09/73
Skibsfører Johny Blaabjerg 04/09/73
Overstyrmand Jan Birkkjær Jensen 05/09/73
Overstyrmand Hugo Joensen 08/09/73
Johann Petersen 10/09/73
2. styrmand Allan Johansen 20/09/73
Henrik Vohnsen Kvist 24/09/73
VTS operatør Søren Løyche Hansen 28/09/73
Marine sektion leader Jesper Lock 28/09/73

Afdøde

Ifølge vores oplysninger er ingen medlemmer af foreningen gået bort, siden vi udsendte sidste nummer af Lederne Søfart.

Du kan kontakte Lederne Søfart på telefon 33 45 55 65. Ellers se tidligere numre af bladet her og foreningens nyhedsbreve for kontaktoplysninger til foreningen.

Formand/Ansvarshavende redaktør:
Sven Thormod Petersen
mail@ledernesofart.dk

Redaktionen

Redaktør Morten Egholm Andersen,
Telefon 26701734
mortenegholm@outlook.dk

Journalist, Pia Elers (DJ)
piaelers@gmail.com

Annoncer:

Redaktør Morten Egholm Andersen,
Telefon 26701734
mortenegholm@outlook.dk

Deadline:

Fire uger før udgivelse

Layout og illustrationer:

Camilla Thyrring Ludvigsen

Tryk:

JØRN THOMSEN/ELBO A/S

Udgivelser

2023: uge 11, 22, 39, 49

Oplag:

3500 stk.

Forsidefoto:

Privatfoto

Distribution:

Lederne Søfart sendes til alle medlemmers hjemmeadresse i ind- og udland, alle dansk disponerede skibe, velfærdsinstitutter, sømandskirker, rederier og myndigheder. Manglende levering til skibe og manglende eller uregelmæssig levering på hjemmeadressen meddeles Lederne Søfart

Citater

Artikler i Lederne Søfart kan citeres med kildeangivelse jf. loven om ophavsret. Lederne Søfarts politik udtrykkes i lederen og i artikler, hvoraf dette direkte fremgår.

Renoveringen af tagetagen på *Navigatørernes Hus* er ved at være færdig



Den tager sig godt ud – kuplen øverst på Navigatørernes Hus, efter at den er blevet gennemgribende renoveret sammen med resten af tagetagen. Desværre var der fortsat stillads om noget af bygningen, da vi tog billedet, så bygningen præsenterer sig ikke helt så godt, som den vil gøre, når stilladset bliver pillet helt ned.

Renoveringen har givet tre nye lejligheder forbeholdt medlemmer af Lederne Søfart. Ved renoveringen er valgt de bedste materialer, udsigten fra lejlighederne er fantastisk, og med placeringen på hjørnet af Havnegade og Nyhavn er det svært at finde en mere attraktiv beliggenhed noget sted i byen. Læs mere om renoveringen inde i bladet. ■

Kranse nedlagt ved Mindeankeret i Nyhavn, i Aarhus og i Svendborg

Traditionen tro lagde repræsentanter fra Lederne Søfart 5. maj en krans ved Mindeankeret i Nyhavn for at ære de mange søfolk, der gav deres liv under 2. verdenskrig. Under mindeankeret er der nedlagt en blykapsel med navnene på ca. 1600

omkomne søfolk. Foreningens nye formand Sven Thormod Petersen var til stede sammen med Fritz Troels Frederiksen. Han fortæller, at der omkring kl. 12 var ophold i vejret, og at solen kiggede kort forbi, selv om det blæste.

Også ved mindesmærket i Aarhus blev der nedlagt en krans. Her var der fane- og æresvagt, musikere, der musicerede og efterpå en "mindre forfriskning" om bord på den lokale hjemmeværnsskutter. "Fint var det, bortset fra vejret, som var hundekoldt", fortæller Karl Nøhr Sørensen, der stod for kransen fra Lederne Søfart.

I Svendborg spillede vejrliget også de deltagende ved mindearrangementet for de faldne søfolk et puds. "Blæsevejret var så kraftigt, at vi var nødt til at rykke arrangementet ind i Sct. Jørgens Kirke", fortæller Erik Bodal, som sørgede for kransen fra Lederne Søfart. ■



Nyhavn



Svendborg



Aarhus