

Lederne Søfart

nr. 3 | 2022



ARKTIS: KRITISK
OMRÅDE FOR SKIBS-
FARTEN OG DANMARK

TEMA: UDDAN- NELSE

*Behov for
navigatorer
vil vokse*

LÆS OGSÅ:

- Offshore-udvidelser vil betyde 1000'er af jobs
- SIMAC reber sejlene for at øge optaget
- Mikkel er en af de nye til søs



Gode udsigter for navigatører

Det er godt for Danmark og den danske maritime sektor, at vi udbygger vores havvindenergi markant. Som du kan læse i bladet, betyder alene udvidelserne i Nordsøen behov for omkring 1500 navigatører frem mod 2030, og endnu flere på længere sigt. Men hvis de nye arbejdspladser skal komme Danmark til gavn, er det centralt, at vi fastholder mænd og kvinder i branchen OG uddanner flere. Desværre er optaget til f.eks. SIMAC faldet i år. Det kan der være flere årsager til, som du kan læse senere.

Vi kan bare ikke vente på at se, om tendensen fortsætter. Ambitionerne matcher ikke antallet af tilgængelige folk – og det gælder for øvrigt også inden for søværnet. Globalt mangler der allerede over 80.000 officerer, så herfra kan vi heller ikke regne med hjælp.

Industrien og staten bør allerede nu sætte ind for at sikre kvalificeret arbejdskraft i den maritime klynge og den danske offshore sektor. Dygtige søfolk er ligesom en god whisky – det kræver en lang række ingredienser og tid under de rette forhold, før du får en – for arbejdsgiverne – ekstremt attraktiv seniorofficer ud i den anden ende mere end et årti senere.

Derfor bør rederierne tage ansvar og oprette flere pladser til aspiranter, og vi bør gøre uddannelsen endnu mere attraktiv. Det betyder også, at vi er nødt til at have godt arbejdsmiljø ombord for alle – uanset køn, alder eller etnicitet osv. Derfor får vi heldigvis en bred undersøgelse, som

vi håber, har tilstrækkeligt dybde til, at vi kan sætte ind.

Esvagt er et af de rederier, der virkelig er med til at løfte opgaven, men særligt de store linjerederier bør ansætte flere danskere. De elsker de dygtige danske kaptajner og overstyrmænd, ikke bare til søs, men også i land, hvor deres kompetencer er essentielle. Men de foretrækker udenlandske juniorofficerer. Det holder jo ikke.

Lederne Søfart er ikke imod tonnageskat – heller ikke de år, hvor rederierne tjener rigtigt godt. Fremtiden kræver store investeringer i skibe og teknologi. Det burde dog betyde, at der er råd til at tænke langsigtet på rekrutteringsfronten.

Vi vil gerne foreslå en række løsningsmuligheder:

- Aspirantlønnen skal op
- Rederierne bør se på udmønstningsperioderne, så de matcher forventningerne i en moderne dansk familie
- Staten bør overveje at oprette en institution, der ser på hele fødekæden for maritime officerer
- Rederierne kunne som en del af tonnageordningen indbetale til en uddannelsesfond

Arbejdsgivere har ikke know-how. Det har mennesker. Og det bør arbejdsgivere og politikere huske i deres langsigtede planer.

Jens Marquard Sørensen
Formand for Lederne Søfart

Industrien og staten bør allerede nu sætte ind for at sikre kvalificeret arbejdskraft i den maritime klynge og den danske offshore sektor.

”



INDHOLD

SIMAC OPTOG FÆRRE

Der bliver brug for skibsofficerer, og lavere antal studerende giver panderkyr.

LÆS
SIDE
10-13



THULESEN DAHL NY HAVNECHEF

Hvad vil
ex-politikerens
med Port of
Aalborg?

Side 30

Arktis på agendaen

Nordiske navigatørforeninger vil øge Arktis' sikkerhed
Side 4

Esbjerg Havn udvider

Mere offshorevind vil betyde tusindvis af arbejdspladser
Side 6

Pas på konkurskarantæner

Lederne hjalp Nikolaj Boesen til at undgå urimelig
konkurskarantæne
Side 14

Forsøgsperiode slut

Marstal håber på permanent ordning for
færgenavigatører
Side 20

Krig i Ukraine

Mangel på ukrainere og russere giver udfordringer
Side 24

Få karriererådgivning

Der er mange muligheder til søs og i land.
Lederne kan hjælpe.
Side 28

Lydnørd blev sømand

Mød en af de nye aspiranter
Side 32

Skoleelever på besøg

Brobyg Nord – samarbejde mellem havn og skole
Side 35

Ny TR-uddannelse

Tillidsrepræsentanter skal klædes godt på
Side 38

DEBATINDLÆG: KØB UBÅDE!

*Konflikten med Rusland
viser maritim sårbarhed*

SIDE 18



Navigatorer fokuserer på arktisk sikkerhed

Nordisk Navigatorforening har udvalgt en række initiativer for at øge den arktiske sikkerhed, som de vil arbejde hen imod at få gennemført de kommende år. Lederne Søfart har ført an i det arbejde.

Officersforeningerne fra Danmark, Finland, Færøerne, Island, Norge og Sverige enige om en række overordnede målsætninger og nogle specifikke initiativer for at øge sikkerheden i Arktis.

TEKST: RASMUS NORD JØRGENSEN I
FOTO: NORSK SJØOFFICERSFORENING

”Trafikken fortsætter med at intensiveres i Arktis, men sikkerhedsforanstaltningerne og støtten (til skibene, red.) er ikke fulgt med. Vi er alle enige om, at det kan give problemer for miljøet, vores medlemmer og passagererne på skibe i Arktis. Derfor må vi stå sammen om at forbedre situationen,” udtaler Hans Sande, direktør for Norsk Sjøofficersforbund og formand for Nordisk Navigatorforening de kommende to år.

Mellem 2013 og 2019 steg antallet af skibe i området med 25%, og distancerne, der blev sejlet, voksede med 75% ifølge en rapport fra Verdensnaturfonden (WWF), og den generelle forventning er, at længere sommer og mindre is vil føre til endnu mere skibstrafik i de arktiske farvande over de kommende år. Samtidigt er Rusland en af de væsentligste aktører i Arktis, men pga. landets angreb på Ukraine er arbejdet i Arktisk Råd pt. sat på pause, og det kan hindre internationalt samarbejde på området.

Derfor mener Lederne Søfart, at de nordiske lande bør se på en række initiativer for at forbedre sikkerheden.

Problematikken blev bragt på banen af Lederne Søfart til et halvårligt møde i Nordisk Navigatorforening – denne gang på Island.

På mødet blev foreningerne fra Danmark, Finland, Færøerne, Island, Norge og

Sverige enige om en række overordnede målsætninger og nogle specifikke initiativer.

”Vi vil se på, hvordan polarkoden er implementeret i de respektive lande, og arbejde på at etablere gode partnerskaber på området i resten af industrien,” siger Jens M. Sørensen, formand i Lederne Søfart.

Målsætninger

De overordnede mål er: Forbedret implementering af de nuværende regler, strammere regler, forbedret kommunikation og forbedret undervisning.

Herunder ligger der en række konkrete forslag, som skal videreudvikles. For eksempel ønsker Nordisk Navigatorforening, at polarkoden bør have mere specifikke værktøjer til at holde øje med, at alle flagstater har fået reglerne implementeret.

Samtidig bør det kun være tilladt for krydstogtskibe at sejle på kortlagte ruter, og den Internationale Maritime Organisation bør overveje, om polarkoden burde gælde for de arktiske farvande, hvor isen er sæsonbetonet.

Det var også den norske officersforenings erfaring, at det overlevelsedyr, som skibene er udstyret med, bør forbedres, så der reelt er de fornødenheder, der er brug for i minimum fem dage.

På kommunikationssiden bør der samles og deles mere data fra sejlads i Arktis, så det kan benyttes til uddannel-

se og træning. Samtidig er der behov for en harmonisering af kommunikationssystemer.

Uddannelse af navigatører, der sejler i Arktis, er også central, og alle bør have særlige kurser i is-navigation. Den træning skal være vægtet mod praktisk træning, der er ensartet lande og udbydere imellem.

For at lykkes med opgaven vil foreningerne præsentere deres forslag for de nordiske landes søfartsstyrelser på et møde i København og etablere politiske partnerskaber i industrien. ■

Hans Sande er direktør for Norsk Sjøofficersforbund og formand for Nordisk Navigatorforening de kommende to år.





BESTYRELSESVALG STARTER TIL DECEMBER



LEDERNE SØFARTS årlige **bestyrelsesvalg** er under opsejling, og de første kandidater har meldt sig. Alle medlemmer vil modtage detaljer om valget **direkte på e-mail**. Husk at opdatér dine kontaktdetaljer, særligt hvis du har skiftet job for nyligt.

Følgende kandidater har ved redaktionens slutning valgt at stille op:

- **Sif Lundsvig**
- **Oliver Meyer Nielsen**
- **Henning Andersen**
- **Barbara Weinschenck**

I næste nummer af Lederne Søfart og i nyhedsbrevet vil der være profiler af kandidaterne og deres mærkesager forud for valget.



Udvidelsen af Esbjerg Havn giver tusindvis af nye arbejdspladser og tusindvis af hovedbrud

Efter ny aftale om mangedobling af offshore vind i Nordsøen sætter Esbjerg Havn fart på at udvide havnen med 570.000 m²

Nu kommer det store ryk inden for grøn omstilling. Både i Østersøen og Nordsøen skal der opføres et væld af nye havvindmøller, og det betyder tusind og atter tusindvis af nye arbejdspladser. Men faldende ansøgertal til de tekniske uddannelser og gentagne opråb om mangel på arbejdskraft kan sætte en gevaldig kæp i hjulet på det grønne maskineri.

TEKST: LINE RØMER | FOTO: ESBJERG HAVN

I disse måneder skrues der gevaldigt op for ambitionerne for grøn omstilling og havvind i Danmark og for vores omkringliggende lande.

Som følge af krigen i Ukraine er ønsket om at frigøre sig fra russisk gas stort, og det sætter helt oplagt skub i havvinden. I slutningen af august var Danmark således vært for et europæisk topmøde, som fokuserede på at sætte flere havvindmøller i Østersøen. Men allerede tilbage i foråret var de politiske ambitioner rettet mod den jyske vestkyst.

I maj dannede Esbjerg Havn nemlig rammerne for et historisk topmøde om havvind i Nordsøen. Her underskrev

Mette Frederiksen sammen med den tyske kansler Olaf Scholz, den nederlandske premierminister Mark Rutte og Belgiens premierminister Alexander De Croo den såkaldte "Esbjerg Declaration".

En ambitiøs aftale, der forpligter de fire lande til at øge deres samlede kapacitet på havvind fra de nuværende 15 GW til først 65 GW i 2030 og siden hele 150 GW i 2050. Med den kapacitet vil man kunne forsyne op til 230 millioner europæiske husstande med grøn strøm. For Esbjerg Havn betyder aftalen, at man nu sætter fart på at udvide havnen med 570.000 m².

En historiske aftale for Esbjerg

Det er en historisk aftale og en historisk mulighed for Esbjerg Havn, derfor lægger administrerende direktør for Esbjerg Havn Dennis Jul Pedersen da heller ikke skjul på sin begejstring:

"Det er kæmpestort. Den her er den eneste mulighed, vi får de næste 20-30 år inden for den grønne omstilling og et kæmpe løft rent produktionsmæssigt. Energimæssigt svarer det jo til, hvis vi i 1970'erne fandt et giga oliefelt. Forskellen er bare, at det her er noget, vi har fået foræret af politikerne. Vi skal bare gribe den chance."

Esbjerg er førende

Det er selvfølgelig ikke tilfældigt, at mødet i maj foregår netop i Esbjerg. Ni ud af ti havvindmøller i Europa er udskibet fra Esbjerg Havn, og hver anden er installeret

med udgangspunkt i havnen. Ved udgangen af 2021 havde Esbjerg været involveret i udskibning af komponenter til mere end 4000 havvindmøller.

"Fagfolk fra hele verden kommer til Esbjerg for at lære, hvordan man installerer. Tidligere på ugen var en amerikansk delegation herovre for at kigge, i går var det Frankrig, og i næste uge er det Australien," fortæller havnedirektøren.

Et hav af nye arbejdspladser inden for søfart

Med den politiske aftale og udvidelsen af havnen følger en masse nye arbejdspladser. Man regner med, at 4000 nye arbejdspladser vil opstå inden for installationsdelen af vindmøller alene. Arbejdspladser, som skal fordeles ud mellem de fem havnebyer Esbjerg, Cuxhaven, Le Havre, Eemshaven og Hull.

Indenfor søfartsområdet regner Dennis Jul Pedersen også med, at der vil opstå mange nye stillinger. Der skal bygges op imod 300 nye fartøjer de næste årtier, som skal installere og servicere vindmøllerne. Det vil især være service operation vessels og crew transfer vessels, som skal bygges, hvilket skaber mulighed for flere stillinger med korte udmønstringer.

"Det giver mulighed for massiv skibsbygning på danske værfter, så jobmulighederne begrænser sig bestemt ikke kun til Esbjerg. Jo bredere man kan tænke den grønne omstilling som erklæring for Nordsøen, desto flere jobs kan man få ud af det."

Mangel på arbejdskraft kan være en kæp i hjulet

Selvom begejstringen er til at følge på, så er det ikke lutter guld og grøn omstilling, for med opgaven følger udfordringen med at tiltrække nok kvalificeret arbejdskraft. Et emne, der for tiden giver hovedbrud i industrien.

"Vi kommer til at få brug for søfolk af enhver art, og vi har allerede problemer med at dække behovet for kvalificerede navigatører offshore," siger Jens Lundgaard, slæbebådskaptajn, tidligere Tow Master og næstformand i Lederne Søfart. "Med denne udvikling bliver der et stort behov for navigatører og andre søfolk både uden efteruddannelse og med ekstra kvalificering, som for eksempel DP (dynamisk positionering), "Walk to work"-systemer, FRC- og CTV-erfaring (redningsfartøjer og crew transfer vessels, red.)," siger han.

På installationsskibene vil der sandsynligvis blive brug for navigatører med erfaring fra flytbare indretninger, jack-up eller lignende. Derudover vil der blive et øget behov for marine representatives, marine warranty surveyors, positioneringspersonnel og towmastere, foruden superintendents, marine coordinators, havnepersonnel og loading masters. Samlet set vil det sandsynligvis også påvirke markedet for ankerhåndtering og bugserbåde, vurderer Lundgaard.

Alt i alt estimerer Lederne Søfart, at der kan blive et yderligere behov for 1500 navigatører alene i Nordsøen. Det behov



Næstformand i Lederne Søfart, Jens Lundgaard, forventer at udviklingen vil betyde et stort behov for navigatører og andre søfolk både uden efteruddannelse og med ekstra kvalificering.

Havnedirektør Dennis Jul Pedersen ser et fælles mål for havnene i Nordsøen: At installere så mange havvindmøller i Nordsøen som muligt. "Det er et marked, hvor der er nok til alle," siger han.



- Offshoreambitionerne i Nordsøen kan betyde behov for 300 nye skibe
- Esbjerg Havn råder over et areal på 4,5 millioner m² og har over 12 km kaj
- I 2016 havde Esbjerg Havn 6.626 skibsanløb (ud over Fanø-færgen)
- Esbjerg Havn håndterer årligt omkring 4,5 millioner tons gods.
- Dansk Metal spår mangel på 116.000 faglærte inden for deres fag

kan – og skal – Danmark ikke dække alene, men det ville være en gigantisk spildt chance for den maritime klynge i landet, hvis industrien og uddannelsessektoren ikke øger mængden af kvalificerede kandidater til de kommende jobs.

Og Lederne Søfart er langt fra den eneste organisation, der ser udfordringer omkring behovet for kvalificerede folk. I august råbte forbundsformand hos Dansk Metal, Claus Jensen, op om historisk stor mangel på arbejdskraft. Han mener, at hvis Danmark skal nå sine klimamål om at reducere CO₂-udledningerne med 70 procent i 2030, så vil der mangle 116.000 faglærte indenfor deres industri alene.

"Der er mange gode planer og intentioner, men sandheden er jo, at det slet ikke kan lade sig gøre at lave den grønne omstilling i Danmark, hvis vi ikke får mange flere faglærte. Så bliver den ikke til noget." Sådan skriver Claus Jensen.

Hos Dansk Offshore, som er brancheforening for Nordsøens olie- og gasproducenter, ser man samme negative udvikling:

"Nu er det lige blevet vedtaget, at der skal bygges en masse vindmøller i Østersøen oven i alle de vindmøller, der skal bygges i Nordsøen, og hvor skal alle de folk komme fra?" spørger administrerende direktør i Dansk Offshore, Martin Næsby og fortsætter:

"Lige nu kæmper vores medlemsvirksomheder for at få de ansatte ombord, som de skal bruge, og der er ingen tvivl om, at det på den mellemlange og lange bane bliver kritisk at få de medarbejdere, vi har brug for til at løfte de her store opgaver inden for den grønne omstilling," siger Martin Næsby.

I Esbjerg lyder det, at man blandt rederierne kigger på nye uddannelsesmuligheder for at kunne udfylde de kommende

stillinger bedst muligt, men ifølge Martin Næsby vil det kræve en langt større indsats at nå i mål. For både Dansk Offshore og Dansk Metal mener, at det er nødvendigt at sikre, at flere søger mod erhvervsskolerne og mod STEM-uddannelserne, hvis ambitionerne for den grønne omstilling skal kunne føres ud i livet.

Esbjerg Havn som tovholder

I Esbjerg fortsætter man dog med det ambitiøse arbejde, som Esbjerg-deklarationen har iværksat. Lige nu lejer omkring 200 virksomheder sig ind på Esbjerg Havn, og når havnen udvider, er håbet og forventningen, at nogle af de virksomheder vil investere og leje de nye arealer. Derfor har havnen et tæt samarbejde med virksomhederne.

Og det er forventeligt, at mange af dem vil bide på, for byen har en høj koncentration af virksomheder, der netop arbejder med vind. Ud af de 1300 selskaber i Europa, som arbejder med vind, ligger 300 af dem i Danmark, og en fjerdedel af disse ligger i Esbjerg-området. Så vidensniveauet er højt og samarbejdet tæt.

Alt har sin begrænsning

Men udvidelsen af Esbjerg Havn og havnens aftag af projekter har trods alt (måske heldigvis) sine begrænsninger, for med Vadehavet mod syd og villakvarteret Sædding mod Nord har man ikke mulighed for at blive ved med at udvide. Desuden er det ikke kun vindmølleindustrien, som er i vækst i Esbjerg, for lige nu huser byen også Danmarks største projekter inden for Power-to-X. Netop disse projekter vil i fremtiden blive pladskrævende, da der skal etableres terminaler til at udskibe produkterne.

"Vi har ikke plads til fire terminaler til fire forskellige produkter, så vi må udvikle terminaler, som kan håndtere flere

opgaver samme tid. Så plads er helt klart et problem," fortæller administrerende direktør for Esbjerg Havn, Dennis Jul Pedersen.

Men direktøren er ikke som sådan bekymret.

"Selvfølgelig er der er grænser, og selvfølgelig er der mange interessenter, men efter Esbjerg-deklarationen arbejder vi i højere grad sammen med de andre store havne omkring Nordsøen som også arbejder med havvind, for målet er fælles: At installere så mange havvindmøller i Nordsøen som muligt. Det er et marked, hvor der er nok til alle."

Som ringe i vandet

Da Mette Frederiksen satte sin underskrift på Esbjerg-deklarationen, satte hun et kæmpe projekt i søen, som Esbjerg Havn godt nok er en af tovholderne på, men som i lige så høj grad involverer resten af landets industri.

For hele industrien bliver udfordringen at rekruttere nok folk og at sikre et større optag på maritime og tekniske uddannelser.

Men udsigten til mangel på folk er ikke hovedfokus for Esbjerg Havns administrerende direktør.

"Aftalen betyder, at der skal produceres og installeres tusindvis af havvindmøller, og værfterne kan bygge endnu flere skibe. Det betyder nye, specialiserede uddannelser, nye rederier og meget mere. Men det kræver, at man griber chancen," sådan lyder brandtalen fra administrerende direktør Dennis Jul Pedersen, inden han slutter af med en klar opfordring:

"Tænk stort! Det er ikke kun en mulighed for Esbjerg, det er en mulighed for hele det blå og grønne Danmark." ■

Har du også kræft inde på livet?



Sandra, 31 år, kunde i TJM Forsikring

Læs mere på tjm-forsikring.dk/kraeftens-bekaempelse



På SIMAC reber de sejlene for at få flere studerende

Svendborg International Maritime Academy har i år fået færre ansøgere til uddannelsen som skibs-officer. Det giver panderynker både hos skolens ledelse og hos de studerende, og de er nu gået sammen om at skabe mere synlighed omkring uddannelsen.

TEKST: PIA ELMERS | FOTO: SIMAC, TJALFE LÖWE

”Det er de færreste unge på gymnasier og for den sags skyld folkeskoler, der kender til vores tilbud her på SIMAC, og det skal vi arbejde mere målrettet på at få lavet om på.”

*Jan Askholm, uddannelsesdirektør,
SIMAC*

”

Fra SIMACs kantine på toppen af Graaesvej er der en fremragende udsigt over Svendborg og dermed også havnen, hvor skolens nye bygninger skyder godt i vejret. Her vil der være plads til 1000 studerende, når det nye SIMAC efter planen skal indvies i juni og tages i brug efter sommerferien næste år. Men hvis den nuværende trend fortsætter med stigende tilgang til uddannelsen, er der en risiko for, at der bliver lidt for god plads i de nye lokaler. De seneste tal fra den koordinerede tilmelding (KOT) i juli viser et fald i antallet af ansøgninger, eftersom SIMAC i år har modtaget 143, mens antallet sidste år lød på 185.

”Jeg mener, man skal tage de her tal med et gran salt. For det første er vores vinteroptag ikke regnet med, og her foretrækker en del at starte studiet. For det andet plejer vi også at have en del på efteroptag, så derfor tror jeg ikke, det bliver et problem at få tilstrækkeligt med studerende. Men jeg må da indrømme, at det godt kan vække lidt bekymring, at interessen for at blive skibsfører eller maskinmester hos os ikke er så stor, som den har været,” siger Jan Askholm, uddannelsesdirektør på SIMAC.

Corona på godt og ondt

Han mener også, at man skal huske på, at både 2020 og 2021 var ”corona-år”, hvilket betød, at mange unge, der normalt ville have taget et sabbatår og rejse rundt i verden, indstillede sig på, at de lige så godt kunne gå i gang med en uddannelse, da det i en lang periode var umuligt at rejse nogen steder hen. Samtidig betød corona-restriktionerne, at restauranter og cafeer var nødt til at holde lukket, og derved forsvandt mulighederne for at få job i ser-

vicefagene, hvor mange unge ellers typisk søger hen for at tjene penge i deres sabbatår. I hvert fald var der tale om et rekordstort optag i 2021, hvor i alt 357 studerende søgte ind på henholdsvis skibsfører- og maskinmesteruddannelsen. Men hvordan man end vender og drejer det, ser det ud til, at antallet af ansøgere er ved at stagnere – og det skal der gøres noget ved.

”Det handler i høj grad om at gøre vores uddannelser mere synlige, så også de helt unge får øjnene op for alle de muligheder, der ligger i at få en maritim uddannelse. Det handler ikke bare om at sejle på langfart og kigge ud over de blå oceaner, der er masser af andre jobmuligheder i Det Blå Danmark. Men det er de færreste unge på gymnasier og for den sags skyld folkeskoler, der kender til vores tilbud her på SIMAC, og det skal vi arbejde mere målrettet på at få lavet om på,” understreger Jan Askholm.

SIMACs ambassadørkorps

Den opgave ligger i hænderne på Nana Høgslund, der tager sig af kommunikation og markedsføring på SIMAC. Hun er enig i, at der nok skal males med en lidt bredere pensel, når man skal slå på tromme for de maritime uddannelser. Det blev de i hvert fald klar over, efter at de omkring årsskiftet fik gennemført en markedsundersøgelse. Den skulle give svar på en række spørgsmål, så de bedre kunne pejle sig ind på den unge målgruppes forventninger – både med hensyn til indholdet af uddannelsen og til et kommende job.

”Undersøgelsen viste, at noget af det vigtigste for dem var bæredygtighed og grøn omstilling. Derudover globalt perspektiv



Tjalfe Löwe er studerende og en af SIMACs ambassadører, og her (til venstre) på besøg i Frederikshavn: "Jeg mener, vi langt tidligere skal spore de unge ind på, hvad det indebærer at få en uddannelse som skibsfører eller mester."

og ledelse. Det er jo lige præcis nogle af de elementer, en maritim officersuddannelse indeholder, og det skal vi så ud at gøre meget mere synligt. Her har vi heldigvis en gruppe særdeles aktive studerende, nemlig SIMACs ambassadørkorps, der hellere end gerne tager ud på gymnasier og uddannelsesmesser og agiterer for den uddannelse, de selv er i gang med og er ret begejstrede for," fortæller Nana Høgslund.

En af disse ambassadører er Tjalfe Löwe, der er i gang med 7. semester og til næste år bliver færdiguddannet som maskinmester. Han er fra Bornholm, og det var faktisk også på en af de lokale færger, han fik vakt sin interesse for at søge en maritim uddannelse.

"Jeg troede egentlig, jeg skulle være bioanalytiker eller noget i den retning, da biologi altid har haft min store interesse, men halvvejs igennem 3.g på gymnasiet blev jeg ansat hos rederiet Færgen som cateringassistent. Her var en af mine kammerater lige blevet færdig som styrmand, og det var altså ham, der så at sige fik mig "shanghaiet" til at starte på SIMAC," fortæller Tjalfe Löwe, der herefter fik sikret

sig en kontrakt som kadet hos Mærsk og startede på skolen i 2018.

Nå ud til de helt unge

Han er ualmindeligt godt tilfreds med sit valg, men kunne godt ønske, at han og andre unge måske kunne have fået hjælp til at se den vej lidt tidligere – f.eks. hvis folkeskolens uddannelsesvejledere blev bedre informeret om de maritime jobmuligheder.

"Jeg mener, vi langt tidligere skal spore de unge ind på, hvad det indebærer at få en uddannelse som skibsfører eller mester. Det er jo lige nøjagtig i 8. og 9. klasse, eleverne skal ud i praktik, så derfor er det vigtigt at få de maritime uddannelser med i puljen. Vi skal fortælle dem, hvad vi helt konkret laver, når vi er ude på skibene. Og så skal vi også huske at nævne, at man ikke behøver være bundet til søen resten af livet, da der også er masser af muligheder for at gå i land og bruge uddannelsen," siger Tjalfe Löwe, der også gerne vil fremhæve studiemiljøet på SIMAC. Han er formand for MSU, Maritime Studerendes

"Man ikke behøver være bundet til søen resten af livet, da der også er masser af muligheder for at gå i land og bruge uddannelsen."

Tjalfe Löwe, medlem af SIMACs ambassadørkorps

”

Udvalg, der står for at arrangere en lang række fælles aktiviteter på skolen.

"Vi laver en masse fede ting sammen – der er både dykker- og klatreklubber. Og så har vi også haft stor succes med at lave introforløb for nye studerende, der typisk kommer fra alle steder i landet og ikke kender et øje her i Svendborg. Derudover handler det også meget om at fastholde folk i forløbet," siger Tjalfe Löwe og bliver





Mikkel Veje Knudsen synes stadigvæk, at den blå arbejdsplads er fantastisk og fyldt med spændede oplevelser.



suppleret af sin kammerat Mikkel Veje Knudsen, der også er kadet i Mærsk og i gang med uddannelsen til skibsfører.

”Mange kender måske ikke så voldsomt meget til erhvervet, når de starter på skolen. På 1. semester er der lagt mest vægt på praktisk sømandskab, hvor vi blandt andet suser rundt med motorbåde og joller nede i havnen. I 2. semester er vi ude på skibene i praktik i to perioder, hvor man godt kan være udmønstret i tre måneder. Mange synes, det er sindssygt hårdt at være væk hjemmefra i så lang tid, men så må vi også minde dem om alle de oplevelser, de kan få med sig, og at der venter gode jobmuligheder forude,” forklarer Mikkel Veje Knudsen.

Problemer med frafald

For sit eget vedkommende havde han ingen problemer med at sejle de lange ture med containere fra Europa til Asien, faktisk forlængede han på grund af corona-situationen sin udmønstring med Triple E-skibet, Morten Mærsk, så han blev ombord i næsten et halvt år. Og den 29-årige århusianer lægger ikke skjul på, at han synes, ”det er sindssygt fedt at sejle”. Men han kan også godt se, at mange falder fra, når de kommer tilbage på skolen og skal i gang med at læse og gå til eksamen. Da han kom hjem fra sejlpraktik og skulle starte på 3. semester, blev to klasser lagt sammen, så de var i alt 60 på det hold. Men da de skulle i sejlpraktik

igen efter 5. semester, var næsten halvdelen sprunget fra.

”Der kan være mange årsager til, at studerende vælger at springe fra. Måske er uddannelsen mere teknisk end først antaget, måske er det for længe at være væk hjemmefra i de lange udmønstringer på langfart, eller måske finder de studerende ud af, at de alligevel ikke ønsker en karriere til søs. Det kan være svært som skibsførerstudierende at se de landbaserede muligheder, hvis ikke man ønsker en livslang karriere til søs, og jeg tror, at man fra SIMACs side kunne hjælpe mange studerende ved at oplyse om, hvad de reelle jobmuligheder er fremadrettet både til søs og i land,” siger Mikkel Veje Knudsen.



Jeg går i hvert fald målrettet efter en dag at få kommandoen over et skib og få de fire guldstriber på skulderen. Det vil jeg da ikke lægge skjul på,” siger Mikkel med et grin.

”



Der er ingen tvivl om, at både Tjalfe og Mikkel er blandt de studerende, der går målrettet efter at komme ud at sejle – simpelt hen fordi de er vilde med det. Og det er også den entusiasme, der er brug for, når SIMACs ambassadørkorps er rundt i landet for at fortælle om de maritime uddannelser. Marketingskoordinator Nana Høgsgland fortæller, at de under normale omstændigheder har flere hundrede arrangementer om året, men at kampagnen har ligget mere eller mindre brak de sidste par år pga. corona.

”Corona-restriktionerne har helt sikkert været en kæp i hjulet på rekrutteringsarbejdet, men som de studerende siger, så skal vi bare ud og give den fuld skrue nu, da det igen er blevet muligt at komme rundt i hele landet. Og så skal vi i en mere målrettet kampagne slå på det med det grønne og det globale perspektiv, så vi på den måde får åbnet nogle flere døre og måske får fat i nogle af de unge, der ellers slet ikke har set den her vej,” påpeger Nana Høgsgland.

Aggressiv kampagne

Det kan Tjalfe Löwe nikke genkendende til – at SIMAC kører en ret aggressiv kampagne. Det mener han også kan være nødvendigt, hvis det skal lykkes at trænge igennem med budskabet om, at en maritim uddannelse både har stor værdi i sig selv, men også kan være et springbræt til en karriere i en helt anden retning.

”For mig har det at stå til søs givet nogle unikke oplevelser, som jeg ikke kunne have fået i andre erhverv. Uanset om vi

kommer fra vidt forskellige kulturer, er vi bogstaveligt talt alle i samme båd, og det giver altså en ret god forståelse af den verden, vi lever i. Og selvom vi ikke kommer så meget i land i vore dage, så er der stadig mange fantastiske naturoplevelser ved at sejle,” forklarer Tjalfe og tilføjer med et grin: ”Og hvis det ikke helt tæller som ”lokkemiddel”, når vi snakker med de unge, så kan man altid trække det, jeg kalder nødkortet. Og det er, at man får en ret god hyre under uddannelsen – i nogle rederier får man faktisk omkring 10.000 kroner om måneden udbetalt, og det er jo noget bedre end SU,” bemærker han.

Så med den slags ildsjæle blandt de studerende er det svært at se, hvor meget mere skolen egentlig kan stille op for at få flere ind på SIMAC. Og som uddannelsesdirektør Jan Askholm påpeger, er det også rederiernes ansvar at stille tilstrækkeligt med praktikpladser til rådighed og i det hele taget sikre fødekæden af danske maritime kompetencer.

”Når det gælder praktikpladser, er jeg dog ret fortrøstningsfuld, da de danske rederier har garanteret 400 praktikpladser om året. Det handler helt enkelt om, hvor mange køjer der er afsat til det her, og som aldrig må blive kolde. Men i sidste ende nytter det jo ingenting, hvis jobbet til søs ikke er attraktivt nok, og de nyuddannede skibsførere derfor går i land efter bare et par år,” konstaterer Askholm og tilføjer: ”Det er måske i første omgang op til rederierne at løse det problem, men samtidig er det vores opgave at give de studerende en god ballast, så de får de bedste mulig-

heder for at klare sig godt i deres videre karriereforløb.”

Ud med de lyseblå

Mikkel Veje Knudsen er slet ikke i tvivl om, hvad han skal, når han bliver færdig som skibsfører november 2023.

”Jeg skal direkte afsted og mønstre på et lyseblåt skib, for som kadetter i Mærsk har vi en kontrakt på to år, hvor vi sejler som juniorofficerer. Herefter skal rederiet tage stilling til, om de vil fastansætte en, og hvis man hænger i, skulle det nok kunne lade sig gøre. Jeg går i hvert fald målrettet efter en dag at få kommandoen over et skib og få de fire guldstriber på skulderen. Det vil jeg da ikke lægge skjul på,” siger han med et grin.

På spørgsmålet om, hvorvidt han vil anbefale unge at stå til søs, kommer svaret prompte: ”Til hver en tid. Ingen tvivl. Jeg synes, det er enormt ærgerligt, at der ikke er flere, der har kendskab til de muligheder, der ligger i en maritim uddannelse. For lønnen er der bestemt ikke noget i vejen med, og så synes jeg faktisk også, der er en kvalitet i, at ens tid er så skarpt delt op. Du giver den max gas de 11 uger, du er ude på skibet, og så kan du slappe fuldstændig af og gøre en masse andre ting i de 11 uger, du så er hjemme. Endelig er der også noget fascinerende i at have hele verden som sin arbejdsplads, måske knap så mange eventyr som i gamle dage, men stadig fedt at se delfiner, flyvefisk og hvaler ude på det store blå ocean.” ■

SØFARTSMEDLEM REDDET FRA URIMELIG KONKURS- KARANTÆNE

Lederne har været kritiske overfor kuratorernes udbredte brug af konkurskarantæner i årevis, og nu er den første sag for et medlem af Lederne Søfart afgjort ved, at kurator frafaldt anklagen, fordi det anklagede medlem og Lederne retssagsgruppe ved fælles hjælp og mange timers undersøgende arbejde fik afmonteret kuratorens påstande.

AF RASMUS NORD JØRGENSEN | FOTOS: LEDERNE, TOMASZ G. SIENICKI OG NIKOLAJ BOESEN

"Jeg er aldrig dømt, men heller aldrig rigtigt frikendt, og jeg er skuffet over den sørgelige behandling, jeg har fået af kuratoren," siger Nikolaj Boesen (54), der er navigatør og i dag arbejder som bådfører. Efter et langt konkursforløb er han dog der i dag, hvor livet kan gå videre, og han har lært en masse, som han ville ønske, han havde vidst tidligere.

"I sådan et forløb bliver du statist i dit eget cirkus, hvor kurator har al magten og hele statskassen bag sig," siger han og er i dag meget lettet over, at det endelig er slut.

For nemt

Konkurskarantæner var egentlig tænkt som et våben mod 'konkursryttere' med striber af kollapsede selskaber bag sig, men bliver i dag brugt i stort omfang af kuratorer rundt om i Danmark, idet de ikke behøver at løfte en stor bevisbyrde, før de sender en anklage afsted.

"Isoleret set er det ikke nødvendigvis et problem, men hvis du får en karantæne, kan det betyde noget for dine fremtidige jobmuligheder som leder, og du risikerer at blive gjort erstatningsansvarlig af kreditorerne," siger advokat Sophie Becher,

der er ansvarlig for denne type sager hos Lederne.

Ansvaret for virksomheden opstår, når man bliver registreret som en del af ledelsen i virksomheden. Det kan være som administrerende direktør eller driftschef, men det gælder også for f.eks. medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.

"I de sager, vi har gået ind i, har det typisk været 'kapitalejeren', der har skubbet lederen ind under bussen. Nogle gange bliver det at komme i ledelsen præsenteret som en ren formalitet, men det er det ikke," siger Sophie Becher.

Hun beskriver, hvordan lederne ofte bliver anklaget for noget, de ikke forstår, og at det er meget svært at forsvare sig, fordi "butikken er død", og det kan være svært at få adgang til referater, regnskaber, e-mails osv. Og mange modtager karantænen, fordi de simpelthen ikke magter at gøre modstand.

"Det, de her mennesker bliver beskyldt for, kræver ofte revisionsindsigt at forsvare sig imod," siger Sophie Becher.

Hun mener også, at det principielt er for nemt for kurator at sende sådan en stævning afsted.

Derudover har kuratorerne en speciel rolle, fordi de både repræsenterer virk-

somheden og staten, men samtidig er selvstændige advokater, der sender deres fakturaer til staten.

Mavepuster efter konkurs

For Nikolaj Boesen var det en kæmpe overraskelse at få en konkurskarantænesag på halsen, der både resulterede i psykiske efterdønninger og enorme mængder af detektivarbejde for egen regning, foruden at han som leder fik problemer i forhold til fremtidige arbejdsgivere.

Sagen, som Nikolaj og hans kompagnon bliver involveret i, er kringlet, men her kommer den korte version.

Nikolaj Boesen var med i det store boom inden for offshore, hvor hans ekspertise inden for teknisk vanskelige undervandsundersøgelser gav masser af spændende opgaver. Han havde etableret sit eget rederi og havde i seks år et nært partnerskab med et større tysk selskab inden for samme område. I 2018 besluttede de sig dog for at slå pjalterne sammen. Nikolaj blev sat ind som direktør for den danske del af selskabet. Hans kompagnon blev formelt skrevet ind som driftschef, uden at han dog nogensinde var involveret i den administrative del af driften.

Nikolaj Boesen blev beskyldt for at bryde stort set alle regnskabsregler, men gennem hårdt arbejde og assistance fra Lederne blev anklagerne droppet.

”

Du skal være 100% på forkant med det formelle, og jeg skulle have dækket mig mere af som direktør.”

Nikolaj Boesen



I to år går det godt, men corona-nedlukningerne i 2020 rammer den unge virksomhed – og formodentligt det tyske moderselskab.

Det ender med, at de tyske ejere indsætter nogle advokater til at likvidere det ellers solvente selskab, og Nikolaj bliver fyret samme dag med besked om at fyre alle medarbejderne med øjeblikkeligt varsel. Likvidatorerne opdager derpå, at virksomhedens aktiver primært er den viden, medarbejderne har – den viden, der er nødvendig for at bruge udstyret til at lave f.eks. 3D-kort over havbunden. Det betyder, at opgaverne, der er i porteføljen med store udenlandske selskaber, ikke bliver tilendebragt. Derfor kommer der kun meget begrænsede indtægter ind, og to måneder senere bliver selskabet erklæret konkurs, og der bliver sat en kurator på.

”Da vi ikke fik sidste månedsløn, tænkte jeg, at så hørte vi ikke mere om det,” siger Nikolaj.

Men sådan gik det ikke.

Overraskende brev

Flere måneder senere, hvor Nikolaj er i et uddannelsesforløb til projektleder og efter en mentalt hård periode pga. konkursen, får han den første henvendelse fra

kurator om, at han ønsker oplysninger om selskabet. Nikolaj, der jo ikke var ansvarlig for selskabet i de sidste to måneder, besvarer henvendelsen med, at de oplysninger fremgår af regnskabet. Det mener kurator bare ikke, at de gør, og senere får Nikolaj et brev med en anklage om uansvarlig selskabsførelse.

”Vi bliver beskyldt for at bryde stort set alle regnskabsregler og for ikke at have overleveret regnskabet med tilhørende materiale,” fortæller han.

Det forstår Nikolaj Boesen ingenting af, for han ved, at der var udførlige regnskaber for hele driften, alt sammen udførligt overleveret til likvidator.

Derpå kontakter han Lederne.

Hos Lederne får han støtte, og Lederne indtræder i retssagen med advokatbistand. Sammen med den tidligere finansansvarlige for selskabet går han i gang med at grave. Det viser sig bl.a., at likvidatorerne ikke har ført et regnskab, og kurator har ladet serveren gå tabt og ikke betalt de få hundrede kroner, der var nødvendige for opretholdelse af virksomhedens regnskab, så regnskaber og dokumentation er gået tabt.

I begyndelsen kan Nikolaj heller ikke få adgang til kuratorens dokumentation,

men efter et længere forløb tilbyder han til sidst en virtuel adgang til materialet.

Ud fra bl.a. e-mails med regnskabsopdateringer til moderselskabet får de stykket et samlet billede sammen og kan påvise, at der ikke var det rod, som kurator påstår. Og dokumentation for regnskabsmaterialets overlevering til likvidator. Det bliver samlet til et langt skriv med mere end 30 bilag, som bliver sendt til kurator og skifteretten, der står for sagerne. Kort efter dropper kurator anklagerne begrundet med ’mangel på beviser’.

For at nå dertil har Nikolaj og den tidligere finansansvarlige brugt adskillige weekender og aftner på at skabe overblik og skrive en redegørelse. Og samlet set vurderer Lederne, at arbejdet med sagen ville have kostet i omegnen af 150.000 kr., hvis det havde været hos en privat advokat.

Få hjælp

Nikolaj Boesen har lært meget af hele historien.

”For det første ville jeg have fået min kontrakt læst igennem af Lederne, inden jeg skrev under,” siger Nikolaj, for advokaten, der lavede den, begik flere fejl.



§

Hvad siger loven?

Konkurskarantæne kan pålægges ledelsesmedlemmer i en konkursramt virksomhed, hvis det konkret bliver vurderet, at disse på grund af groft ufor-svarlig forretningsførelse er uegnede til at deltage i ledelsen af en erhvervsvirksomhed (konkurslovens § 157).

Lederen kan være en registreret selskabsdeltager (direktør, bestyrelsesmedlem eller ejer), men kan også være en ansat, der "reelt" har drevet virksomheden.

Retsvirkningen af karantæne er et forbud mod at deltage i ledelsen af en virksomhed, hvori den pågældende ikke hæfter personligt og ubegrænset for virksomhedens forpligtelser.

?

Hvad skal du huske som ejer eller ledelsesmedlem?

- Du er ikke dækket af Lønmodtagernes Garantifond, hvis selskabet går konkurs.
- Registrering som direktør hos Erhvervsstyrelsen medfører juridisk ansvar. Det er aldrig proforma.
- Få tjekket din kontrakt af en uvildig part, f.eks. Lederne.
- Søg så vidt muligt at sikre dig dokumentation for økonomi og administration, hvis virksomheden nærmer sig en konkurs.
- Forsøg altid at samarbejde med kurator ved en konkurs, så kurator får de rette oplysninger.
- En konkurskarantæne forhindrer dig i at drive virksomhed i tre år.



Lederne kan i visse tilfælde assistere med retssager.

"Du skal være 100% på forkant med det formelle, og jeg skulle have dækket mig mere af som direktør. Det kan være svært med et stærkt iværksættergen, fordi du har så travlt med at komme fremad, og du er nødt til at være risikovillig," fortæller han.

Derudover ville han i dag have mere fokus på at få virksomhedens strategi, vision og mission på plads med dens ejere.

"Det kunne måske have givet en mere konstruktiv afvikling af firmaet," siger han.

Læser til skibsfører

I dag går Nikolaj på skole i Skagen for at få sine skibsførerpapirer, og han begynder at have mod på nye projekter.

"Jeg er nok på vej tilbage, men i et langsommere tempo og med mere eftertanke," siger han.

"I dag er jeg ikke til de hurtige luftige projekter. Jeg er mere fokuseret på, om økonomien er i orden? Er der sikkerhed og kapital bagved og en fornuftig køreplan?"

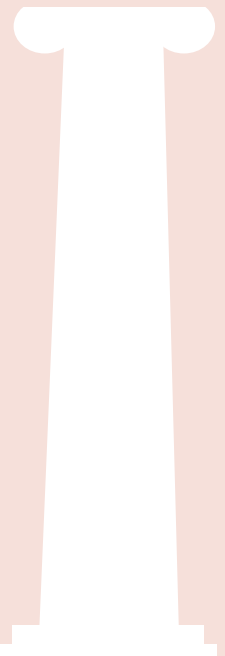
Han ser dog en lys fremtid for sektoren.

"Jeg tænker, vi får et nyt 'leap' nu," siger han og hæfter sig ved, at der er sket en kæmpe udvikling i branchen, hvilket også betyder, at de små bliver hægtet af, og de meget store kapitalstærke virksomheder tager over. Der er fortsat en mulighed for de mindre virksomheder med fokus på nicher, hvor de store ikke er vidensagile nok, hvis man skal være med.

Nikolajs sag er den ottende sag om konkurskarantæne, som Lederne har ført. ■

Det, de her mennesker bliver beskyldt for, kræver ofte revisionsindsigt at forsvare sig imod,"

*siger advokat
Sophie Becher.*



Skoleskibet ZAR i problemer

Skonnerten M/S Zar får ikke længere skoletrætte elever fra Helsingør Kommune, fordi kommunen er økonomisk presset. Derfor udsender bestyrelsen fra foreningen bag skibet et nødråb for at undgå, at skibet bliver solgt.

I skoleåret 2021/2022 havde skibet et hold 14-16 årige elever ombord med stor succes, men uden indtægterne kan den almennyttige forening bag skibet ikke overleve, og det er en stor skam, fordi – som Lederne Søfart også fremhæver – så har erhvervet brug så mange som muligt i den maritime fødekæde.

”Hele den maritime branche i Danmark skriger på nye medarbejdere, og vi ser kun et øget behov de kommende år, uanset energikrise og deraf følgende økonomisk krise. Det er derfor en oplagt mulighed at inspirere unge mennesker til en maritim karriere ved et ophold på Zar,” siger Jakob le Fevre, direktør i det maritime rekrutteringsfirma MARPRO.

Kølen til skonnerten blev lagt hos værftet Ring Andersen i Svendborg i 1942, og skibet har været langt omkring i verden med bl.a. Mercandia Rederierne og Carlsberg som ejere. Skibet er utroligt flot renoveret og velholdt.

”Skibet vil så formentlig blive solgt til en udenlandsk velhaver. Det er vi og besætningen meget berørte af – og allermest på vegne af de unge menneskers trivsel og fremtidsmuligheder!” udtaler formand for foreningen, Hans Peter Hviid.

Foreningen håber på, at både rederier og udstyrsproducenter vil bidrage til, at Zar kan fortsætte.

”Det er vores håb, at hele den danske maritime branche ser et potentiale i at skabe et nyt skoleskibstilbud til unge, der fremadrettet effektivt vil kunne fungere som fødelinje til en maritim uddannelse,” skriver formanden. ■



Skonnerten ZAR blev brugt til skoleskib for skoletrætte unge, men kommunen har trukket stikket pga. økonomien.

3% i rente på Lån & Spars studiekonto

Selvfølger skal din bank være bæredygtig

Klimamål og ansvarlighed kræver mere end snak. Derfor kan du altid få en status i Lån & Spars årlige bæredygtighedsrapport. Som medlem af Lederne Søfart ejer du i øvrigt en bid af os. Det er derfor, at vi giver dig 3% i rente på Danmarks bedste studiekonto. Samtidig får du fagrelevant rådgivning, fordi vi kender dig og dine medstuderendes lønforhold og jobudsigter bedre end de fleste. Glemte vi at sige, at du kan beholde fordelene ved studiekontoen i 3 år efter endt uddannelse?

Se alle dine fordele på studiekonto.dk – Book et møde på studiekonto@lsb.dk eller 3378 1969.

Vælg en studiekonto hos Lån & Spar og få det hele med:

- 3% i rente på de første 20.000 kr.
- Kassekredit på op til 50.000 kr. med kun 5% i rente
- Visa/Dankort og Mastercard med samme pinkode
- StudieOpsparing med 0,05% i rente
- Gebyrfri hverdag, når du hæver eller veksler

Søg studiekontoen i Lån & Spars mobilbank. Log ind med MitID – så er du klar til at søge.



Lån & Spar

Det med småt

For at få Danmarks bedste studiekonto skal du samle hele din privatøkonomi hos Lån & Spar og være medlem af Lederne Søfart. Du får 3% i rente på de første 20.000 kr. – derefter 0%. Du får studiekontoen på baggrund af en almindelig kreditvurdering. Du kan have studiekontoen i op til 3 år efter endt uddannelse. Hvis du bruger hele din kassekredit på 50.000 kr., vil det koste dig 625 kr. i omkostninger efter tre måneder. Stiftelsesomkostninger 0 kr., debitorrente (var.) 5,09%, ÅOP 5,09%. Efter tre måneder skylder du 50.625 kr. Kreditten er gældende indtil videre og uden faste afdrag. Alle rentesatser er variable og gældende pr. 5. september 2022.

Ring 3378 1969 – eller gå på lsb.dk/ls og se mere.

Angrebene i Østersøen – der måske er sabotage fra Rusland – viser en svaghed i det danske forsvar, som ikke overrasker søens folk, og peger på behovet for maritime kompetencer.



DEBAT:

Danmark skal genopbygge søværnet

AF JENS MARQUARD SØRENSEN, FORMAND, LEDERNE SØFART | FOTOS: FORSVARET/ TT / RITZAU SCANPIX

Når man i land taler om Danmark, så er det som regel Jylland og øerne, man taler om. Et lille land i det sydlige Skandinavien på grænsen til Europas stærkeste nation: Tyskland. Men på havet er kongeriget Danmark enormt, og vores store nabo en miniput.

Riget starter ved Nordpolen og strækker sig sydover lige nord om Skotland, går mod øst til Svalbard og langs Norges kyst, og i vest grænser det mod Canada. I Nord-europa begynder det langt ude i Østersøen grænsende til Rusland og bevæger sig vest over grænsen igen til nabolandet Storbritannien. Kongeriget Danmark er verdens 12. største land, når man kun kigger på de geografiske landområder og medregner Grønland, men farvandene til søs er umådeligt meget større.

I en sikkerhedspolitisk og geopolitisk kontekst er det en kæmpe udfordring, at Danmark ikke har en fuldt bevæbnet flåde. Forsvarsministerens nyligt annoncerede investering på 40 mia. kr. over de næste 20 år vil primært betale for at udskifte den flåde, vi har, og det er godt. Men desværre har vi et forsvar, der ikke er bygget til at forsvare det store ørige, som konge-

riget er, og det kan heller ikke forsvare vores søveje eller den danske handelsflåde. Vi har altid været en stærk sømagt, og det skal vi være igen. Ikke fordi vi ser tilbage med nostalgi, men fordi fremtiden kræver det. Derfor må vi ruste op på alle parametre til søs.

Danmark er ubetinget det geografisk største af de fire nordiske lande. Det overrasker måske mange, men for søfolk er den objektive sandhed, som vi har været bekendt med længe.

Igennem de sidste mange år har Danmark valgt at flytte en stor del af sin energiproduktion ud på havet. Der er enorme områder i dag, som er fyldt med vindmøller, gasledninger, olieproduktion og mange andre aktiviteter.

Under en krig eller konflikt med Rusland (eller en anden nation) er det afgørende for Danmark, at vi kan beskytte produktionen af energi og holde søvejene åbne. Dernæst er det afgørende for en hvilken som helst form for væbnet konflikt, at Danmark er i stand til at bevæge sig imellem kysterne både i vores eget rige, men også mod vore allierede omkring os. Derfor må de danske farvande være do-

mineret af en dansk flåde – naturligvis med støtte fra vore allierede.

Det er selvfølgelig utopisk at tro, at Danmark kan løfte opgaven alene. Men vi skal kunne forsvare os, indtil vi får støtte. Krig i Ukraine har demonstreret, at i kystnære områder kan et land uden en flåde besejre et land med en stor flåde ved at bruge satellitter, missiler og droner.

Men den går ikke i Arktis. På sidste møde i Nordisk Navigatørkongres talte vi meget om sikkerheden i Arktis, de nuværende problematikker, og effekten af, at Rusland står udenfor samarbejdet – ja, nærmest i opposition til samarbejdet – om sikker sejlads i regionen. Det rent sikkerhedspolitiske var dog ikke på bordet.

En dansk flåde, der skal forsvare riget i Arktis, vil skulle klare sig selv længe uden støtte. Der kan gå uger og måneder, før andre når derop. Afstanden er ganske enkelt enorm, derfor vil det tage lang tid, før en allieret dukker op.

Hvis danske orlogsfartøjer skal forsvare Danmark, vil det kræve en helt speciel type af skibe – nemlig ubåde. Kun ubåd kan gemme sig i så lang en periode, som

”Tillidsrepræsentanterne er vores talerør og forlængede arm på arbejdspladsen, og uden dem så er alle medlemmerne ilde stedt.” Helle Andsbjerg, direktør, Lederne Søfart

”

det kræves. En ubåd – med den rigtige chef – kan holde en fjendtlig flåde tilbage i uger. Og en håndfuld ubåde kan måske vinde et slag. Effekten af ubåde så vi f.eks. i Falklandskrigen for 40 år siden.

Da politikerne nedlagde ubådene, gjorde de det som en reaktion på, at den kolde krig var forbi. Men træerne voksede ikke ind i himlen. Nu er der et nyt sikkerhedspolitisk landskab, og samtidig bliver vi endnu mere afhængige af havet og den teknologi, vi har placeret der.

Siden 90'erne har vi udbygget vores energiinfrastruktur til at være på havet. Fjendtlige ubåde og maritime specialstyrker kan lamme Danmark, hvis de taktisk sprænger og saboterer afgørende flaskehalse. Det er også områder, hvor tusindvis af søfolk tager på arbejde hver dag. Som man også kan læse i fagbladet, er der endda planer om store udvidelser af energiin-

frastrukturen for at gøre os uafhængige af russisk olie og gas. Det er gode tanker, men de installationer har brug for at blive beskyttet. Det var ikke tilfældet i samme grad under den kolde krig. Vi er mere sårbare, end vi var dengang, og har derfor brug for en flåde, som er stærkere end nogensinde før.

Af de grunde, og fordi det bedste våben til at finde en ubåd er en anden ubåd, bør Danmark igen have ubåde i flåden. Derfor bør Danmark forøge sin flåde til ikke kun at omfatte overfladeskibe, men også dække undervandsområdet. Både store ubåde til at forsvare riget i Arktis, Nordatlanten og Østersøen. Men også mindre droner, som kan observere og undersøge infrastrukturen for evt. placerede miner eller sprængladninger, bliver essentielle til både Nordsøen, Østersøen og de indre danske farvande.

Alt sammen peger det ind i et af de temaer, som foreningen arbejder meget med: maritime kompetencer. Hvis vi skal bygge flere orlogsskibe, bemane flere skibe (civile så vel som i søværnet), udvikle undervandsdroner og it-systemer og opsætte mere infrastruktur, kan det ikke gøres uden maritime kompetencer i verdensklasse. Det har vores medlemmer allerede, men vi har brug for at hente endnu flere ind i branchen, særligt de unge. Der skal endnu mere opmærksomhed omkring Det Blå Danmark, hvis vi og hele den maritime industri skal kunne løfte opgaven. ■

Fjendtlige ubåde og maritime specialstyrker kan lamme Danmark, hvis de taktisk sprænger og saboterer afgørende flaskehalse. Den infrastruktur er i de samme områder, hvor tusindvis af søfolk tager på arbejde hver dag.





Rektor på Marstal Navigationsskole mener, at der efter en forsøgsperiode på to år er mange gode argumenter for at gøre ordningen permanent. Og det håber hun, at Uddannelses- og Forskningsministeriet er enig i, når hun ved årsskiftet indsender skolens evaluering

HÅB OM, AT FÆRGE- NAVIGATØRERNE ER KOMMET FOR AT BLIVE

TEKST: PIA ELMERS | FOTO: MARSTAL NAVIGATIONSSKOLE, FÆRGESEKRETARIATET

Efter en veloverstået seks måneders praktikperiode på færger rundt omkring i hele landet er de 11 færgenavigatører fra forsøgsordningens hold 2 tilbage på skolebænken i Marstal. Og hvis alt går vel, står de inden jul med papirer som kystskipper af 4. grad med ret til at sejle styrmand på

den specifikke færge, de har lært at kende gennem deres praktiktid. Flere af dem har allerede fået lovning på et job, når de er færdige på Marstal Navigationsskole.

”Ja – jeg regner da bestemt med, at jeg skal tilbage på Femø-færgen. I hvert fald sagde overfartsleder Max, at de regnede

med at se mig igen, når jeg var færdig her i Marstal. De par gange, jeg har været hjemme (på Femø) på weekend, siden vi startede det nuværende undervisningsforløb i august, har jeg da også meldt min ankomst på færgen og været med et par ture for at få afprøvet noget af al teorien i praksis. Det har været helt fint og nok heller ikke nogen dårlig ide at holde sig til, så de ikke glemmer én,” siger Christine Grube

Rektoren på Marstal Navigations-skole er fortrøstningsfuld i forhold til at få videreført ordningen om færge-navigatører, der ikke kan sammen-lignes med de såkaldte "ligeud-styr-mænd" fra 90'erne.



”

Det er jo deres faglighed, vi rammer dem på. Og samtidig synes jeg også godt, rederne kunne have udvist lidt mere rettid omhu ved at have forberedt deres ansatte bedre til at tage imod dem.” – rektor Helle bak Poulsen fra Marstal om den skepsis, den nye uddannelse og praktikanterne er blevet mødt med i visse færgeselskaber.

Pedersen, der er uddannet skolelærer og de sidste par år har været havnefoged på Femø – et job hun p.t. har orlov fra.

Også hendes klassekammerat Christiaan Iversen ser frem til at kunne fortsætte med at sejle på AO-færgerne i Storebælt fra Stigsnæs til hhv. Agersø og Omø. Han har været erhvervsfisker det meste af sit liv, men indså, at det var på tide at sadle om, og derfor sidder han også p.t. på skolebænken i Marstal.

”Det er godt nok lidt hårdt, hvis man aldrig har været så vild med at gå i skole. Men det går da – især fordi vi hjælper hinanden rigtig meget i klassen, hvor vi går sammen med de noget yngre, der læser til kystskipper. Og jo hurtigere jeg kan komme ud at sejle igen desto bedre, for jeg har ikke noget andet job i baghånden. Heldigvis har færgeselskabet lovet at finde en plads til mig – om ikke andet som afløser, indtil jeg kan få en fast stilling ombord. Det ser jeg frem til,” siger den 39-årige Christian Iversen.

Ingen sammenligning med ”ligeud-styrmænd”

Det glæder naturligvis skolens rektor, Helle Bak Poulsen, at de kommende fær-

genavigatører over en bred kam har fået lovning på fortsat at kunne sejle i de færger, de er oplært i. Dermed havner ingen af dem i den blindgyde, der ellers kunne være frygt for, hvis ingen ville ansætte dem. Det var faktisk en af grundene til, at en lignende kort navigatøruddannelse i 1990-erne ikke blev nogen succes. Dengang var det Sømændenes Forbund, der gik i brechen for, at befarnes matroser kunne sikre sig fortsat job til søs, hvis de læste 6 måneder/12 måneder og fik papirer som vagtofficer – eller ”ligeud-styrmænd”, som de så ”kærligt” blev kaldt af søens folk. Faktisk var Helle Bak Poulsen selv blandt dem, der tog en ”VO”er i 1995.

”Det var jo et godt tilbud, eftersom vi fik dagpenge hos Sømændenes Forbund under uddannelsen. Og da vi både havde været på søfartsskole og havde vores fulde sejltid som befarnes matroser, var vi da også rustede til at fungere som vagtofficerer. Men der var bare ingen, der ville ansætte os, så derfor valgte både jeg og flere andre at læse videre til skibsfører,” fortæller hun og fortsætter: ”Så det kan da godt være, at den korte navigatøruddannelse, der blev forsøgt indført for snart 30 år siden, blev lidt af en fiasko, men jeg

mener ikke, man kan sammenligne med den færge-navigatøruddannelse, vi nu har lanceret. For det er et helt andet segment, vi her har gang i.”

Mødt med skepsis

Men noget af det, de to navigatøruddannelser har til fælles, er den modvilje, de er blevet mødt med rundt omkring i branchen. Da Lederne Søfart for godt to år siden lavede et Facebook opslag om den nye mulighed, der lå for ikke-søfolk at uddanne sig til færge-navigatører, fik det mange krasse kommentarer med på vejen. Vi nævner i flæng:

”Besyderligt tiltag. Betyder det så, at de fuldt uddannede skibsførere ude i langfarten, som måske gerne vil hjem til en færgetjans, så bliver stillet bagest i køen, fordi de her ”færgeførere” sandsynligvis er billigere.” – Thomas.

”Det er tankevækkende og stærkt bekymrende, at de faglige organisationer, Søfartsstyrelsen og for den sags skyld også Marstal Navigationsskole har sagt ja til det her. Det er på bekostning af kvalitet og sikkerhed, at man hurtigere vil have folk gennem systemet, så de kan bestride job i færgefarten.” – Martin





”Er ikke imponeret. 6 måneders teori og 6 måneders praktik. Og så ansvaret for sejlads i al slags vejr med masser af passagerer. Det skal nok blive fantastisk.” – Jan.

Som beskrevet i en tidligere artikel i Lederne Søfart er der dog ikke tale om løntrykkeri – de nyuddannede færge navigatører får den løn, der er fastsat i overenskomsten. Og i forhold til kødannelse for at få job på de små øfærger, kan overfartslederne fra flere færgeselskaber oplyse, at det ikke er tilfældet – de har slet ikke samme rekrutteringsgrundlag som tidligere og mangler derfor folk.

Klædt på til opgaven

På spørgsmålene om kvalitet og sikkerhed mener rektor Helle Bak Poulsen heller ikke, der er noget at komme efter.

”I løbet af de fem ugers obligatoriske grundforløb bliver de studerende klædt forsvarligt på til sejlads i færgerne, eftersom de har kurser i såvel brandbekæmpelse, søsikkerhed og ROC (radiokommunikation) for blot at nævne nogle af kurserne. Derudover har de §5-passager-ktioner, hvor de lærer om crowd managing, krisestyring og førstehjælp, og endelig har de lektioner i vagthold med en afsluttende test,” forklarer rektor. (Se det fulde program for grundforløbet i boksen efterfølgende).

Hun er dog udmærket klar over, at tiltaget med færgenavigatører ikke blev lige godt modtaget på de forskellige færger, hvor de studerende skulle i praktik.

”Ja – det kan jeg da sagtens sætte mig ind i, for det er jo deres faglighed, vi rammer dem på. Og samtidig synes jeg også godt, rederne kunne have udvist lidt mere

rettidig omhu ved at have forberedt deres ansatte bedre til at tage imod dem. Så jo – mange af dem blev mødt med skepsis, men i de fleste tilfælde er stemningen heldigvis vendt til det mere positive,” siger Helle Bak Poulsen.

De seks måneders praktik på færgerne er ikke 100 procent effektiv sejltid. Undervejs skal de også løse opgaver og sætte sig ind i f.eks. færgens bookingsystem og andre specifikke systemer knyttet til netop den færge. De må heller ikke selv sejle færgen, men får erfaring via sidemandsoplæring.

Endelig er der de 20 ugers obligatoriske undervisningsforløb på Marstal Navigationsskole, hvor de læser sammen med kystskipperklassen og får de samme kurser og skal bestå de samme eksaminer. De erhverver f.eks. ARPA radarcertifikat, ECDIS og lærer at gå vagt i simulator.

”Vi har ikke valgt noget fra i forhold til den almindelige kystskippereksamen. Vi har tværtimod valgt noget til, som de får brug for i deres videre sejlads med færgerne. Det gælder f.eks. farligt gods i færger, kundeservice og endelig kurser i eldrift, som flere og flere færger jo går over til. Grunden til, at der er plads til disse ekstra fag i 20 ugers-forløbet er, at kurserne som røgdykker og ROC, der normalt er inkluderet i kystskipperforløbet, dem har færge navigatørerne allerede haft i grundmodulet,” forklarer Helle bak Poulsen.

Evaluering af forsøgsordningen

I skrivende stund venter hun tålmodigt på, at de 11 på hold 2 skal blive færdige med deres eksaminer, så hun kan komme i gang med evalueringsprocessen. Det er i

sidste ende Uddannelses- og Forskningsministeriet, der skal afgøre, om færge navigatørerne er kommet for at blive. Og for rektoren kan det kun gå for langsomt med at få afsendt evalueringsrapporten.

”Vi er klar til at planlægge processen med evaluering i samarbejde med de forskellige interessenter. Jeg har med glæde kunnet konstatere støtte hele vejen rundt – både fra færgeselskaberne, de faglige organisationer og Søfartsstyrelsen, så på den led er jeg meget fortrøstningsfuld. Nu håber jeg bare ikke, der går alt for lang tid ind i det nye år, før styrelsen træffer en beslutning. Det vil da være ærgerligt, når vi ved, at der er folk, der står og hopper op og ned for at komme i gang. Og når vi også ved, at færgeselskaberne gladeligt tager imod flere færge navigatører,” understreger Helle Bak Poulsen, der også vil indkalde de studerende fra hold 2 til erfaringsudveksling, ligesom tilfældet var med hold 1. Og det er Christine Grube Pedersen helt med på.

”Ligesom flere af mine holdkammerater oplevede jeg da også en vis skepsis, da jeg kom ombord på færgen og skulle starte som praktikant. Men det vendte relativt hurtigt, og jeg har været superglad for hele praktikforløbet i Lollands Færgesart. Jeg glæder mig i hvert fald til at komme tilbage efter nytår med nye kompetencer i bagagen og håber, ordningen gøres permanent, så andre kan få samme mulighed som mig,” understreger den snart færdigguddannede færge navigatør. ■



Jobmarkedet for styrmænd er godt i dag, fordi offshore-sektoren har hårdt brug for folk, og derfor er det sværere for færgerne at rekruttere.

FÆRGENAVIGATØRUDDANNELSEN

Uddannelsen udbydes af Marstal Navigations-skole og består af tre dele:

- 5 ugers obligatorisk grundforløb
- 6 måneders praktik på mindre færger
- 20 ugers obligatorisk uddannelsesforløb

Grundforløbet skal klæde de studerende på til praktikforløbet og består af en blanding af teori og praksis:

Sø sikkerhed – 7 lektioner

Praktisk sømandskab – 10 lektioner incl. handleprøve og knob

Brandlære plus røgdykkerkursus/prøve – 13 lektioner

Arbejds miljø og ISM – 8 lektioner incl. *Marpol (§5) ROC (radiokommunikation)* – 16 lektioner incl. eksamen

Vagthold – 12 lektioner incl. test

§5 – første hjælp – 4 lektioner

Ellære – 3 lektioner

Flådevending – 2 lektioner

En lektion varer godt halvanden time

Praktikperioden – her skal de kommende færge-navigatører lære arbejdsgange og procedurer, der vedrører alle aspekter af arbejdet på en færge. Men de kan ikke sejle selvstændigt, da sejladsen ifølge

skibets procedurer skal varetages af den fast be-sætning. Praktikanterne mønstrer som overtallige, og praktiktiden skal kunne dokumenteres overfor Søfartsstyrelsen i forbindelse med udstedelse af sønæringsbevis.

Uddannelsesforløbet – er af et halvt års varighed og læses på Marstal Navigations-skole sammen med kystskipperklassen, hvor de får de samme kurser og skal bestå de samme eksaminer. Derudover får færgenavigatørerne lektioner om farligt gods i færger, kundeservice og kurser i eldrift.

Efter dette 13 måneders forløb og endt eksamen får færgenavigatørerne udstedt et sønæringsbevis som kystskipperfører af 4. grad med begrænsning. Det betyder, at de i første omgang kun kan sejle som styrmand på den type færge, de er oplært i. Efter 12 måneders effektiv sejlads fjernes be-grænsningen, hvorefter de kan søge hyre på andre fartøjer under 500 BRT.

Uddannelsen har nu kørt som forsøg i snart to år med hold på henh. 10 og 11 deltagere, hvoraf langt de fleste har fået job. Efter nytår skal Uddannel-ses- og Forskningsministeriet vurdere, om det skal være en permanent ordning.

Kilde: Marstal Navigations-skole

KRIGEN I UKRAINE KASTER LANGE SKYGGER OVER SKIBSFARTEN

TEKST: PIA ELMERS | RASMUS NORD JØRGENSEN / CAMILLA WESTERGAARD

Rederier i hele verden skriger på folk, og den igangværende krig har kun gjort ondt værre. Det mærker de også i et af verdens største ship management-firmaer, Anglo-Eastern

Når man sidder på 17. etage i Kingston International Centre i Hong Kong, er man meget langt væk fra krigshandlingerne i Ukraine – helt konkret over 7.700 kilometer. Det er heller ikke en krig, der på de her kanter bliver talt lige så meget om, som tilfældet er hos os her i Europa. Alligevel har krigen gjort arbejdet med at skaffe besætning noget mere kompliceret end vanligt. Det kan Chief Operating Officer,

COO, Carsten Ostenfeldt, skrive under på, for det er ham, der som Anglo-Eastern's vicedirektør skal sørge for at skaffe søfolk til de godt 600 skibe, de har under deres vinger.

"Det er en hård periode, vi er inde i, hvad enten vi taler om teknisk management eller skaffe besætning til alle de her skibe. De sidste par år har Covid19 været det altoverskyggende problem, og nu da

det så småt er ved at klinge af de fleste steder i verden, har vi fået Ukraine-krigen at slås med, så det er virkelig op ad bakke," konstaterer Ostenfeldt og oplyser, at Anglo Eastern har henholdsvis 1200 ukrainere og 300 russere i deres bog. Og som han siger, er det gode folk, fortrinsvis officerer, som de i den nuværende spændte situation kun kan hyre i begrænset omfang – af vidt forskellige grunde.

Den russiske invasion af Ukraine havde i september kostet mere end 5.700 civile dræbte, ifølge FN. I Butta, nord for Kyiv, måtte de åbne nye afdelinger af kirkegården, efter byen havde været besat af russiske tropper.





”

Det er klart, at hvis der for eksempel er en ukrainer ombord, hvis familie er blevet skudt i smadder af russiske soldater, så er det slut med harmonien mellem den ukrainske og russiske besætning, og så har vi et alvorligt problem.”

*– Carsten Ostenfeldt,
COO, Anglo-Eastern*

Anglo Eastern kan kun hyre ukrainske og russiske officerer i begrænset omfang – af vidt forskellige grunde – fortæller Chief Operating Officer i selskabet, Carsten Ostenfeldt, der skal skaffe folk til 600 skibe.

Stop for udmønstringer

Siden krigens start i februar har våbenføre ukrainske mænd haft forbud mod at forlade Ukraine, fordi præsident Zelenskyj havde brug for dem alle, hvis de skulle være i stand til at yde modstand mod de russiske styrker, der havde invaderet landet. Som man også har kunnet følge i dagspressen, var der dog en del ukrainere, der valgte at flygte, mens det endnu var muligt, og inden de for alvor blev indfanget af krigen. Og her var Anglo-Easterns kontor i Odessa også parat til at hjælpe søfolk og deres familier, der gerne ville ud af landet.

”En hel del ukrainske søfolk besluttede sig for ikke at vende tilbage til Ukraine, da de skulle afmønstre. Det var den eneste måde, hvorpå de kunne beholde deres job og forsørge deres familier. Vi har sammen med de ukrainske fagforeninger været behjælpelige med at arrangere bustransport for de op mod 100 familier, der blev berørt af det her. Mange valgte at bosætte sig i Letland, andre valgte Tyskland, mens enkelte tog rejsen helt til Canada,” fortæller Carsten Ostenfeldt.

Med de russiske søfolk er problematikken af en helt anden karakter. Dels er det rent praktiske problem med udbetalingen af deres løn, hvor kravet i lang tid har været, at den skulle udbetales i rubler. Her har Anglo Eastern løst problemet ved at lave et specielt betalingssystem, hvor lønnen eksempelvis kan blive udbetalt

via kreditkort. Men det største problem er, at russere mange steder i verden bliver lagt for had, hvad enten de er turister eller søfolk, og det har også konsekvenser for crew management-firmaer.

”Vores russiske søfolk er solide folk, der har været hos os i mange år, men vi står i en situation, hvor det kan give store problemer i havnene, at der er russisk besætning ombord. Vi har konstateret, at russerne direkte bliver chikaneret ved havneanløb, for eksempel når myndighederne bruger op mod seks timer for at kigge deres pas og papirer igennem. Så derfor er vi nødt til i visse tilfælde at lade være med at sende de russiske søfolk ombord, fordi det kan give problemer både for dem og for os. Det er virkelig synd for de mennesker, det går ud over,” siger Carsten Ostenfeldt og tilføjer, at de også bemander skibe, hvor der både er ukrainske og russiske søfolk ombord. Umiddelbart kunne man forestille sig, at det kunne give ballade, når der er krig mellem de to nationer, men det er ikke umiddelbart tilfældet, påpeger han.

”Jeg har i hvert fald indtrykket af, at de sagtens kan finde ud af det. Faktisk har vi hørt om noget, der minder om ren harmoni – russere og ukrainere, der holder om hinanden, når de mønstres og bliver enige om, at ”det her er ikke vores krig – vi kan godt finde ud af at være sammen ombord.”

Men det er klart, at hvis der for eksempel er en ukrainer ombord, hvis familie er blevet skudt i smadder af russiske soldater, så er det slut med harmonien mellem den ukrainske og russiske besætning, og så har vi et alvorligt problem.”

Håb forude

I det hele taget har krigen i Ukraine betydet, at det er blevet endnu sværere at skaffe mandskab til verdenshandelsflåden, hvor ukrainske og russiske søfolk udgør op mod 15 procent.

Ganske vist udgør de kun 5 procent af Anglo-Eastern's stab, eftersom hovedparten af deres 31.000 søfolk kommer andre steder fra – 18.000 fra Indien og henved 6.000 fra Filippinerne. Men det giver et voldsomt pres på lønnen og endnu vildere jagt på at skaffe besætning med de nødvendige kvalifikationer. Så derfor er det også for Hong Kong-firmaet en god nyhed, der her i skrivende stund (medio september) er landet på Ostenfeldts skrivebord – nemlig at Ukraines regering inden for et par uger vil tillade ukrainske søfolk at rejse ud af landet.

”Det er bestemt en rigtig god nyhed, at de nu får lov til at rejse ud igen, om end der stadig er nogle restriktioner forbundet med udrejsen. Under alle omstændigheder glæder vi os til at få vores gamle folk ombord på skibene igen, og nye folk er selvfølgelig også mere end velkomne,” understreger Carsten Ostenfeldt. ■



UKRAINSKE SØFOLK TILBAGE I HANDELS- FLÅDEN



Ukrainske søfolk er nu fri til at rejse, om end processen omkring det ikke er helt afklaret endnu.”

- Formand Oleg Grygoriuk, MTWTU.

”

Oleg Grygoriuk er formand for 50.000 ukrainske søfolk, hvor alle nu kan vende tilbage til arbejdet.

AF RASMUS NORD JØRGENSEN

Efter flere måneders pause er 15.000 ukrainske søfolk på vej tilbage i den globale handelsflåde, efter at de fik besked på, at de ikke måtte forlade Ukraine pga. krigen. Nu har de fået dispensation på linje med piloter, lastbilchauffører og togførere.

”Ukrainske søfolk er nu fri til at rejse, om end processen omkring det ikke er helt afklaret endnu. Vi forventer, at militæret snart vil have procedurer klar,” skriver den ukrainske fagforeningsformand Oleg Grygoriuk.

Samlet set har foreningen 50.000 søfolk som medlemmer, men en del er forblevet til søs og har forlænget deres kontrakter frem for at vende tilbage til Ukraine, mens en anden del har fået dispensation til at rejse ud af landet, f.eks. fordi de har tre børn under 18 år.

”Logistisk bliver det sikkert lidt et rod, men det er bedre at have en besværlig procedure frem for slet ingen,” siger han.

Global mangel

Efter Ruslands invasion af Ukraine fik ukrainske mænd i den militærduelige alder forbud mod at forlade landet. Sam-

tidig har nogle rederier fravalgt russiske søfolk, bl.a. fordi sanktionerne har givet udfordringer med at betale dem løn, der typisk er i US Dollar. Samlet set udgør russere og ukrainere 14,5% af den samlede globale maritime arbejdsstyrke.

Ikke overraskende har det givet problemer for den internationale handelsflåde, der i forvejen lider under et underskud af uddannede medarbejdere.

”Vores fokus har i første omgang været de berørte søfarendes sikkerhed. Men det er klart, at vi også har stået med en udfordring i forhold til bemanningen som følge af invasionen af Ukraine. Set i det lys ser vi frem til, at vi igen kan udmønstre vores ukrainske søfarende,” skriver Mærsk i en kommentar til Lederne Søfart.

Og det er ikke et isoleret problem. ”Fjernelsen af ukrainske og russiske søfolk har gjort det meget sværere at finde besætningsmedlemmer med den rette uddannelse, og derfor er den ukrainske regerings beslutning meget velkommen,” skriver rederorganisationen International Chamber of Shipping (ICS) til Lederne Søfart.

90.000 for lidt

Ifølge foreningen er antallet af søfolk i verden nedadgående pga. af blandt andet alderdom, pandemien og bredere jobmuligheder, og i deres fælles jobrapport med den anden rederforening, BIMCO, fremgår det, at de i 2026 forventer at mangle knap 90.000 maritime officerer på verdensplan.

”Industrien skal nok gøre sin del for at skabe nye veje for at få folk ind i den maritime arbejdsstyrke, for eksempel gennem partnerskaber med universiteter og træningsprogrammer, men vi har brug for, at regeringerne også træder til,” skriver ICS.

Selv med en afslutning af krigen i Ukraine så vil udviklingen inden for havvindinstallation, der bliver drevet endnu hurtigere frem af frygten for energimangel pga. konflikten med Rusland, føre til en markant efterspørgsel på navigatører og andre maritime faggrupper, vurderer Lederne Søfart, og det kan give et ekstra lønpres eller forsinke de store projekter. ■



Vi har tjekket din pension for dig

På Mit PFA har vi gjort dine personlige anbefalinger klar til dig. De er markeret med rød, gul og grøn, så de er lette at prioritere og handle på.

Find dine anbefalinger på mitpfa.dk

KARRIERERÅD- GIVNING ER IKKE KUN FOR JOBSØGENDE



Karriererådgivningen hos Lederne har ikke mange søfolk på linjen, for der er næsten ingen ledige. Det betyder dog ikke, at der ikke er noget at hente hos karriererådgivningen. Selv når medlemmerne er i job, kan der være god grund til at få en snak om karrieren.

AF RASMUS NORD JØRGENSEN

"Jeg har ikke talt med en sømand i seks måneder," siger karriererådgiver Christina Hjorth Johnsson, men her mener hun kun på jobbet, for hun er altså gift med en.

Som en af de 22 karriererådgivere hos Lederne vejleder hun i snit mellem 20-25 personer om ugen omkring den videre karrierevej og at komme hurtigt i job. Derudover afholder rådgiverne netværk, kurser mv. De søfolk, der kommer, bliver også ledt ind til Christina (eller man kan spørge efter hende), for hun kender noget til søfolkenes karriereveje.

Søfolkene er lidt anderledes ifølge Christina Johnsson. For eksempel er det typisk en fordel at være godt oppe i årene og have meget erfaring. Omvendt er de ikke så vant til jobsøgning og til at sætte et godt cv op eller lave en LinkedIn-profil.

"Der er nogle, der gerne vil skifte branche, og så har vi nogle få, som måske mister jobbet i en sen alder efter en lang karriere ved et rederi, bliver meget mentalt udfordret og tænker: Er der nu et job til mig derude? Og det kan jeg sige helt klart: Det er der!" siger Christina.

Langt arbejdsliv

Dem, der har haft et langt arbejdsliv, har det ofte sværere.

"Der er nogle, der ikke er helt så fleksible længere, og de er ofte nødt til at se

lidt bredere efter et job og være villige til at acceptere et tab af status. Når man har haft luft under vingerne og i en vis grad har kunnet bestemme selv, kan det være svært at acceptere at sidde i en mellemledstilling på land, og de fleste har svært ved at holde ud til et 'landkrabbejob', der ikke i samme grad handler om lidenskab," forklarer hun.

Hun fremhæver, at de hos Lederne holder "hånd i hanke" med de jobsøgende i længere tid, hvis det er det, medlemmet ønsker, og at medlemmerne trygt kommer videre til deres næste stilling.

"Søfolkene er jo seje, og der er ingen brok. De er kommet overens med, at der er nogle afsavn forbundet med deres karriere, og de brænder for det, de laver," siger hun.

De kan dog have brug for at arbejde med deres attitude og udtryk i forhold til en verden, hvor adfærd og tonen blandt medarbejderne er kommet i fokus, og der er nogle måder at tale til folk på, som ikke længere bliver accepteret.

"Man skal kunne sælge sig selv," siger hun.

Det er heller ikke mange, der egentlig vil skifte en sejrende karriere ud med et kontorjob på land, ifølge Christina. Men hvis man for eksempel bliver fyret, så tager det noget tid at bearbejde. Det er en

slags sorg, fortæller hun. Det kan også betyde, at man tror, man ikke ønsker at arbejde til søs igen, men det er typisk kun en overgangsfase.

Ring i tide

Karriererådgivningen kan også bruges til andre ting. Hvis man ikke trives i sit job, har udfordringer med stress, eller blot har brug for sparring omkring mulighederne på jobmarkedet, er karriererådgivningen en gratis service.

"De færreste kontakter os, før deres opsigelsesperiode er slut, og de skal til at starte på dagpenge, for de ved slet ikke, at det er en mulighed. Men vi står også til rådighed under hele opsigelsesperioden, så det er bare med at ringe," siger den erfarne konsulent.

Tallene viser også, at medlemmerne føler sig godt behandlet. Karriererådgivningen har nemlig 97% medlemstilfredshed.

Karriererådgiverne er fordelt over hele landet, og medlemmerne kan træffe dem både på telefonen og personligt i Herning, Kolding, København, Køge, Odense, Aalborg og Århus. ■



”Nogle tænker: Er der nu et job til mig derude? Og det kan jeg sige helt klart: Det er der!

Christina Johnsson,
karriererådgiver



Christina Johnsson er en af Ledernes 22 karriererådgivere, og hun har meget erfaring med søfolk.

HVORNÅR SKAL MAN RINGE TIL CHRISTINA?



- Hvis man overvejer at skifte jobspor
- Hvis man ikke trives i sit job
- Hvis man ønsker sparring omkring sit nuværende karriereforløb
- Hvis man har udsigt til at blive ledig (er i en opsigelsesperiode)

A-KASSE MED MERE

Ledernes A-Kasse har det tilbud, at medlemmerne kan vælge at få den samme karriererådgiver tilknyttet hele ens ledighedsforløb.

Som ledig skal du komme til tre samtaler med karriererådgiveren de første seks måneder, men efter de seks måneder bliver medlemmerne ikke nødvendigvis sluppet (som mange andre steder). I ste-

det for kan man blive tilknyttet et 'jobhunter-forløb', hvor man har et forløb med en karriererådgiver, hvor man arbejder intensivt med sin jobsøgningsstrategi sammen med denne.

Opdatering af mærkesager til bestyrelsesseminar

I forbindelse med et bestyrelsesseminar i oktober har foreningen opdateret og omstruktureret Lederne Søfarts mærkesager, så de er mere ensartede og detaljerede. Formålet er at gøre dem nemmere at arbejde med og agere efter. Mærkesagerne er dynamiske, men bygger på følgende hovedemner:

- 1) Uddannelse
- 2) Anti-diskrimination
- 3) Bæredygtighed
- 4) Arktis
- 5) Maritim sikkerhedspolitik

Bestyrelsen afholdt seminaret i forbindelse med Danish Maritime Days i København, hvor deltagerne havde mulighed for at møde andre indenfor den maritime branche og få inspiration og viden om bl.a. maritim

sikkerhedspolitik og udviklingen af de maritime uddannelser. Desværre var flere bestyrelsesmedlemmer forhindret, fordi de var til søs, men der var dog nok til samle en beslutningsdygtig bestyrelse.

Som en del af programmet var der besøg i Havnegade, hvor Navigatørernes Hus ligger. Huset er i øjeblikket ved at blive renoveret, og det projekt er tæt på at være afsluttet.

Der blev også afholdt bestyrelsesmøde. Til mødet blev der behandlet flere emner og forslag. Bl.a. blev budgettet godkendt, og man diskuterede det norske lovforslag om norske vilkår i norsk farvand, udviklingen af dualofficersuddannelsen og kriterier for udpegning af dommere til Sø- og Handelsretten.

Bestyrelsen besluttede også, at næste generalforsamling skal holdes på Fyn, ultimo marts 2023, hvor der skal inviteres eksterne interessenter og afsættes mere tid til diskussion. ■



Kristian Thulesen Dahl om sit nye job:

Det er en 'once in a lifetime opportunity'

"Vi er meget opmærksomme på, at vi skal udvikle vores arealer, men vi skal også gøre, hvad vi kan for at være en aktiv havn i en mere traditionel forstand."

Kristian Thulesen Dahl

”

”Det her, det er simpelthen bestemt for mig, hvis jeg kan komme i nærheden af den her stilling, så er det en 'once in a lifetime opportunity'.” Sådan beskriver Kristian Thulesen Dahl sin reaktion, da han første gang faldt over jobopslaget som havnedirektør for Port of Aalborg.

AF LINE RØMER | FOTOS: PORT OF AALBORG



Kristian Thulesen Dahl tror, at Port of Aalborg "kunne mærke, at det her, det er noget, jeg rigtig gerne vil."

Thulesen Dahl overtager stillingen fra Port of Aalborgs mangeårige direktør, Claus Holstein, der tidligere på året meddelte, at han ønskede at trække sig inden 2023.

Det var ellers en overraskelse for de fleste, da nyheden om Kristians jobskifte ramte medierne. Det skete nogle måneder efter, at han i januar 2022 forlod politik og formandskabet for Dansk Folkeparti. Efter 27 år hos Dansk Folkeparti var der især i det politiske bagland stor forundring over hans nye karrierevalg. Men for Kristian var det en stor og oplagt mulighed.

Thulesen Dahl måtte tage stilling

Kristian Thulesen Dahl var i sin tid med til at stifte Dansk Folkeparti, der voksede sig til at blive et af Danmarks største partier. Men over de seneste år var partiet præget af gnidninger, problemer og medlemsflugt. Det førte i sidste ende til et pres fra folketingsgruppen for, at Thulesen Dahl skulle tage stilling til sin fremtid. Partiet mente, at det først kunne komme videre,

når deres formand havde forladt partiet. Og sådan blev det.

Det var nærmest skæbnen

Efter sin exit fra politik fik Thulesen Dahl hjælp til at få fastlagt, hvad hans kompetencer egentlig er. Det var vigtigt for ham ikke at oversælge sig selv og endnu vigtigere, at det, han kastede sig over, blev en succes for ham selv og for virksomheden.

Med lidt hjælp kom han frem til, at han drømte om at arbejde i krydsfeltet mellem privat virksomhed og det politiske miljø, og der var åbningen hos Port of Aalborg næsten for god til at være sand.

”Det er jo lidt skæbnen. Samtidig med at jeg efter ti år som formand for partiet går af og går igennem de måneder, hvor jeg finder ud af, hvad mit arbejdsliv skal byde på fremover, så åbner den her mulighed sig. Som også åbner sig tidligere end de måske havde tænkt. Og det falder lige i en sammenhæng, der gør det helt oplagt,” fortæller han.

Politikertypen

Selvom 53-årige Thulesen Dahl har en lang og flot karriere bag sig, så var han i høj grad i tvivl om, hvorvidt Port of Aalborg overhovedet ville overveje ham til stillingen.

”Sådan en stilling, den er der rigtig mange dybt kvalificerede mennesker, der søger, og der er folk fra branchen, der har forudsætningerne for fra nærmest dag ét at gå ind og drifte sådan en virksomhed, og så kommer der sådan en politikertype, som tror, at han kan lægge en billet ind,” griner han.

Men kort efter den første jobsamtale med Port of Aalborg blev han indkaldt til en anden samtale, og da stod det klart, at man gerne ville ansætte ham.

”Jeg tror, de kunne mærke, at det her, det er noget, jeg rigtig gerne vil.”

God modtagelse i Aalborg

Det er nu knap en måned siden, at Thulesen Dahl startede i sin nye stilling, og de første uger på jobbet er gået godt. Der har

Om ti år vil havnen have fordoblet sin omsætning, og de vil tiltrække 10-15 nye virksomheder og skabe 5000 nye arbejdspladser.



ikke været en tanke om 'et langt onboard', som han selv skælnsk beskriver det.

Thulesen Dahl føler sig da også godt tilpas i Aalborg, hvor han har taget sin uddannelse, og modtagelsen i byen har været positiv, selvom han med et smil tilføjer, at han selvfølgelig ikke ved, hvad folk siger om ham, når han ikke er der.

For ligesom han oplevede, at der i de politiske kredse var forundring over hans karriereskifte, så oplever han også i sit nye virke en nysgerrighed på, hvorfor han har valgt stillingen, og hvad han kan byde ind med.

"Mange, der har oplevet mig tidligere, sætter politikerprædikamentet på mig, men min opgave er at vise, at fordi jeg har været politiker i mange år, betyder det ikke, at jeg kun har én kompetence. Jeg har noget relevant at byde ind med. Og så længe der er en nysgerrighed, så er der en mulighed for mig til at vise, hvad jeg kan."

Kender sine begrænsninger

Læringskurven er uden tvivl stejl, og selvom der er en del overlap mellem arbejdet med politik og det private erhvervsliv, så er der også en del, som Thulesen Dahl ikke er stærk i, og det er han fuldt ud klar over.

"Jeg er jo ikke god til at gå ned og fortælle vores kranmand, hvordan han skal betjene kranen. Jeg skal være god til at få de her meget forskellige og meget kompe-

tente mennesker til at arbejde rigtig godt sammen. Det, som vi vinder på, er jo i virkeligheden at være bekendt med, hvad hinanden laver, og hvor vi kan bruge det."

Store ambitioner

Port of Aalborg har en stor del af deres industri indenfor shipping, da de både har skibe, jernbane ned til kajkanten og transportcentre med lastbiltrafik. Men man ønsker også, at havnen skal favne en bredere vifte af virksomheder. Det gælder især, efter at havnen mistede Grønlandstrafikken, da Royal Arctic Line tidligere på året valgte at flytte sejladserne til Aarhus efter mere end 50 års samarbejde med Aalborg. Og det måtte Port of Aalborg naturligvis tage til efterretning.

Men bruddet med Royal Arctic Line har ikke påvirket Port of Aalborgs store ambitioner for fremtiden. Tværtimod. Om ti år vil havnen have fordoblet sin omsætning, de vil tiltrække 10-15 nye virksomheder og skabe 5000 nye arbejdspladser.

Det vil man blandt andet opnå ved at brede viften af virksomheder, der kan drifte på havnen, ud. Det skal ikke nødvendigvis være mere shipping, der lejer sig ind på havnens områder, det kan sagtens være andre typer af virksomheder, der skaber arbejdspladser.

Er der en risiko for, at Port of Aalborg mister noget af sin identitet, hvis man be-

gynder at flytte fokus væk fra at tiltrække skibe og mere henimod at tiltrække en anden type virksomheder?

"Vi er meget opmærksomme på, at vi skal udvikle vores arealer, men vi skal også gøre, hvad vi kan for at være en aktiv havn i en mere traditionel forstand, for det har også noget at gøre med den identitet, man har. Aktivitet hen over kajen er et bankende hjerte i enhver havn, og det skal vi ikke miste."

Håber at overraske tvivlerne

Der bliver altså rigeligt at tage fat på, når Thulesen Dahl skal føre Port of Aalborg sikkert i havn med deres store ambitioner for de næste ti år. Men Thulesen Dahl glæder sig til opgaven og til at overraske alle dem, der måske tvivler på hans intentioner.

"Jeg har jo fornemmet, at folk har tænkt, at nu har jeg været så mange år i politik, og nu skulle jeg bare have et alibi for at komme ud af politik, men ligesom jeg overraskede ved at tage det her valg, i hvert fald i det politiske miljø, så ville jeg jo elske at gøre sådan en mistanke til skamme ved at være her i mange år og være med til at få det her til at fungere rigtig godt." ■



PORT OF AALBORG

- Landets tredjestørste havn målt på omsætning
- Landets femtestørste målt på lastvolumen
- Råder over 4,1 millioner m² havneareal
- 80.000 m² stor containerterminal

Mikkel Veje Knudsen var blevet 26 år, før han traf en beslutning om at vælge en maritim karriere. Men siden da har han ikke været et sekund i tvivl om, at det var skibsfører, han skulle være

LYDNØRDEN FRA AARHUS BLEV BJERG- TAGET AF SØ- MANDSLIVET



På Morten Mærsk fik Mikkel sin første praktik. Selvom de ikke kom meget i land, byder det glitrende ocean på mange oplevelser, fortæller han.

”Jeg vil da bare sige til de unge: Go for it – det er et fedt job at være officer i handelsflåden både på broen og i maskinen, og så kan man ovenikøbet få hele verden som sin arbejdsplads.”

– Mikkel Veje Knudsen, skibsføreraspirant i Mærsk

TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: MIKKEL VEJE KNUDSEN

Han valgte musikskole i gymnasiet, brugte al sin tid på at spille musik, skrive sange og nørde med lyd, så det var helt oplagt, at han som forstads-knægt fra Aarhus blev opslugt af det kreative musikmiljø i den jyske hovedstad. Han oprettede sågar eget firma som 18-årig og levede af alt, hvad der havde med lyd- og sceneteknik at gøre. Som han selv siger, kom iværksætteriet og nørderiet til at fylde hele hans tilværelse, indtil han en dag kom i tanke om, at det måske ville være fornuftigt med en større adskillelse mellem arbejde og fritid.

”Som selvstændig med et lille firma er du jo altid på arbejde. Selv når man er på ferie med kæresten, lister man ud af hotelværelset midt om natten for at besvare mails eller klare et telefonopkald. Så da jeg var i slutningen af 20erne, begyndte jeg da at overveje, om jeg kunne blive ved med at køre i så højt et gear, og om jeg eventuelt skulle kaste mig ud i et andet erhverv,” siger Mikkel Veje.

Da han efter gymnasiet var flyttet fra Hadsten ind til Aarhus, var han begyndt at sejle for sjov. Først tøffede han rundt i en lille motorbåd, men den blev ret hurtigt skiftet ud med en kølbåd, som bød på nogle helt andre og sjovere udfordringer rent sejlmæssigt. I forbindelse med sine mange sejlture i Aarhusbugten begyndte han at lægge mærke til de kæmpestore lyseblå skibe, der gik ind og ud af havnen.

”Jeg betragtede tit de store Mærsk-skibe, som lastede og lossede i Aarhus Havn, og når der lå store handelsskibe for svaj og ventede på at komme langs, sejlede jeg nogle gange tæt forbi og tænkte, at det måtte være en helt anden verden på sådan et skib. Hvad lavede de mon ombord? Hvad var det for et liv, man havde som sømand? Omtrent samtidig rendte jeg på en maskinmester, der arbejdede offshore og var sindssygt glad for det, og det skærpede yderligere min interesse,” fortæller Mikkel Veje og fortsætter: ”En ting var, at han fik en klækkelig hyre, men det, der virkelig tændte mig, var den tårn, de havde – 14 dage ude og 14 dage hjemme. En perfekt adskillelse mellem arbejde og fritid – og så syntes jeg, det lød helt vildt, at han også fik penge, når han gik hjemme og holdt fri. Det havde jeg godt nok aldrig hørt om før, så på alle måder syntes jeg, det var værd at kigge den vej, og i dag er jeg superglad for, at jeg hoppede på den vogn.”

Afvist ansøgning

Men det hele var ved slet ikke at blive til noget, for i første omgang fik Mikkel Veje Knudsen afvist sin ansøgning, da han i 2019 søgte ind som skibsføreraspirant hos Mærsk. Det blev han noget overrasket og tillige fortørnet over, for han syntes selv, han havde skrevet en fin ansøgning med gode argumenter for, hvorfor han netop vil-





Mikkel er ekstra taknemmelig for at have en kaptajn på sin første udmønstring, der brugte sin tid på at sætte ham ind i alle de ting, du skal have lært som navigatør. Alt fra skyformationer, teknisk navigation og det at skyde samt beregne en solhøjde.

le vælge en karriere til søs. Så han ringede simpelt hen til kadetkontoret i Svendborg og sagde, at den afvisning ville han ikke acceptere.

"Jeg tror ikke, de var vant til at få den slags opringninger, men jeg insisterede altså på, at jeg ville indkaldes til en samtale, og til sidst endte det med, at jeg fik min vilje og kom til samtale i Svendborg. Det udviklede sig på bedste vis, vi havde en god samtale, og jeg kom godt igennem de obligatoriske tests, man skal bestå. Så resultatet var, at de tilbød mig en kontrakt på stedet, og derefter startede jeg i skibsførerklassen på SIMAC januar 2020," siger han med slet skjult triumf i stemmen.

Gode lange sørejser

Da han skulle i praktik på 2. semester, kom han ombord på et af de store Triple E-skibe, Morten Mærsk, og det var han svært godt tilfreds med. Containerskibet følger mere eller mindre den gamle Silkevej mellem Asien og Europa, hvilket han synes var enormt spændende. Og han havde heller ikke nogen problemer med de lange sørejser – tværtimod.

"Jeg hyggede mig virkelig ombord. Jeg havde en kaptajn, der var en del på broen og gerne ville bruge sin tid på at sætte mig ind i alle de ting, du skal have lært som navigatør. Alt fra skyformationer, teknisk navigation og det at skyde samt beregne en solhøjde. Det var virkelig fedt at have hende som læremester, og det gav mig et stort løft rent fagligt. Det glemmer jeg aldrig," fortæller Mikkel Veje, der endte med at få en meget lang udmønstring på næsten et halvt år. På grund af corona var det for risikabelt at afmønstre og dermed risikere at blive "grounded" i Danmark og ikke få den nødvendige sejltid, inden han skulle i gang med 3. semester.

Væk halvdelen af året

Det sidste halvandet år har han læst hjemme i Svendborg, men i skrivende stund er han på vej ud at sejle igen. Denne gang skal han mønstre Evelyn Mærsk i Suez, og det glæder han sig til, selvom han godt ved, at kæresten derhjemme ikke helt deler hans begejstring.

"Selvom der ikke er tale om så lange udmønstringer som tidligere, så kræver det ret meget af ens partner. Min kære-

ste har det i hvert fald lidt tungt med, at jeg har valgt et erhverv, hvor jeg skal være væk halvdelen af året. Men til gengæld vil jeg jo være fuldt og helt til stede, når jeg så har mine friperioder. Mens vi er under uddannelse, sejler vi ganske vist ikke én til én, men sådan bliver det, når vi kommer ud som færdiguddannede officerer," forklarer Mikkel Veje, som da heller ikke vil tøve med at anbefale andre unge en karriere til søs.

"Det kan godt være, vi ikke længere kan sælge sømandslivet ved at fortælle om eventyr under fremmede himmelstrøg, for vi kommer godt nok ikke ret meget i land. Men bare det at sejle, føle sig fri og se solen stå op over det store glitrende ocean, synes jeg, er fantastisk – der er så mange unikke naturoplevelser forbundet med at være på langfart. Så jeg vil da bare sige til de unge: Go for it – det er et fedt job at være officer i handelsflåden både på broen og i maskinen, og så kan man ovenikøbet få hele verden som sin arbejdsplads." ■

Voldsomme kursfald på finansmarkederne, energikrise og tårnhøj inflation er i årets første ni måneder gået hårdt ud over både pensionsopsparingerne og privatøkonomien. Men trods dystre tider så er det ifølge privatøkonom i PFA, Camilla Schjølin Poulsen, muligt at pege på nogle lys i mørket.



Lyspunkter i en økonomisk mørketid

AF PFA OG CAMILLA SCHJØLIN POULSEN

Vores privatøkonomi er under voldsomt pres i øjeblikket. Inflation, energikrise, reallønsnedgang, faldende investeringsmarkeder og nu også faldende boligpriser. Og foran os lurer en måske lang og kold vinter. Det har indtil videre været en ubehagelig rutsjetur, men ifølge privatøkonom i PFA, Camilla Schjølin Poulsen, så kan man også finde nogle lyspunkter i udviklingen – både i forhold til privatøkonomien og pensionsopsparingen.

”Vi har i snart mange år levet i en atypisk økonomisk virkelighed med negative renter, som har gjort det til en dårlig forretning at spare op på sin bankkonto. Det er nu ved at blive ændret, og det er en fordel for den typiske dansker, som godt kan lide at have lidt på kistebunden til ferier og uventede udgifter,” siger privatøkonomen.

Hun peger samtidig på, at rentestigningerne kan gøre os mindre sårbare på pensionsopsparings- og investeringsfronten, hvor vi de seneste mange år stort set kun har haft én krog at hænge afkastet på.

”Når renten er nul eller negativ, så betyder det lidt firkantet sagt, at man kun kan få afkast ved at tage risiko og købe aktier. For dem, som har brug for mere tryk om deres opsparing, er det derfor en god nyhed, at renterne er steget, da det kan gøre obligationerne mere attraktive. Samtidig er det også sundt for finansmarkederne, da risikoen for bobler er stor, når man kun har én krog at hænge afkastet på,” siger Camilla.

Hun peger i samme ombæring på, at det er helt naturligt med op- og nedture undervejs på finansmarkederne. Derfor

gælder det også om at have de langsigtede briller på, og ser man eksempelvis på de seneste ti år, så kan en typisk kunde i PFA glæde sig over et afkast på op til 100 procent trods et uroligt 2022.

Rentestigninger kan gøde jorden for sundere økonomi

Selvom rentestigninger gør det dyrere at låne til eksempelvis bolig eller bil, behøver det heller ikke at være dårligt nyt for privatøkonomien, da det på sigt kan føre til en bedre prisdannelse og sundere økonomi.

”Når det er gratis at låne, så køber vi mere, og så stiger priserne. Det kan skabe en kreditboble, som kan være farlig. Det så vi under finanskrisen i 2008/2009, hvor mange havde forgældet sig mere, end husholdningsbudgettet kunne bære. Med stigende renteudgifter tænker vi os ofte om en ekstra gang, og det kan over tid øge robustheden i både privatøkonomi og samfundsøkonomi. Det kan også være med til at gøre boligmarkedet mere stabilt, når boliger er noget, man køber for at bo i fremfor et investeringsobjekt,” siger Camilla.

Selvom der lige nu ligger en tæt tåge af usikkerhed og politisk uro over verdensøkonomien, er der med andre ord ikke noget, der er så dårligt, at det ikke er godt for noget. Hertil kommer, at vi som forbrugere og arbejdstagere står i en langt bedre situation i dag, end man eksempelvis gjorde i 1970'erne og 80'erne, hvor vi sidste gang kæmpede med energikrise, inflation og økonomisk opbremsning.

”Vores beskæftigelsesgrad er stadig rekordhøj, og vores opsparinger bedre polstret end tidligere, både i Danmark og i verden omkring os. Selvom de økonomiske nøgletal pt. peger på fortsat økonomisk opbremsning og en kold vinter, så behøver nedgangen derfor ikke at blive en langvarig en af slagsen. Og under alle omstændigheder så ser det ud til, at vores arbejdsevne trods økonomisk afmatning fortsat vil være i høj kurs,” siger Camilla.

Hun minder desuden om, at kriser også kan afføde nytænkning og innovation i form af bedre livs- og arbejdsvaner:

”Med corona-pandemien fik vi prøvet kræfter med hjemmearbejde og nye digitale arbejdsformer, som har gjort vores arbejdsliv mere fleksibelt. Nu står vi så foran en situation med inflation, energikrise og en vinter, som kan blive dyr at komme igennem, men også kan give os bedre vaner. Jeg tror i hvert fald, at mange er blevet mere bevidste om, hvordan de kan spare på energien og i det hele taget undgå unødvendige udgifter. Det kan eksempelvis være udgifter til mad, der ikke bliver spist, eller abonnementer, der ikke bliver brugt.”

Hold dig opdateret

På pfa.dk lægger vi løbende artikler ud om den økonomiske udvikling. Vi afholder også webinarer, der kan give dig indblik i, hvad de bølgende markeder betyder for pensionsopsparingerne, og hvordan vi ser på udviklingen, når vi kigger fremad.



Maritim rekrutteringskampagne i Nordjylland sætter

spot på de helt unge

En folkeskole, et rederi og en havn er gået sammen om at få de unge til at opdage de mange jobmuligheder, der findes i lokalområdet.

De næste to år skal 8. klasse fra Lundergårdskolen i Hjørring besøge virksomheder på Hirtshals Havn og på sejlads med Fjord Line

Eleverne blev vist rundt på hele skibet lige fra broen til maskinrummet og blev også præsenteret for alle de servicefunktioner, der er ombord på sådan et passagerskib, fortæller René Fredsgaard, lærer for den 9. klasse, der er af idémændene bag projektet.



AF: PIA ELMERS | FOTOS: HIRTSHALS HAVN

Gode ideer opstår ikke nødvendigvis i et konferencelokale, hvor mødedeltagerne er ved at gabe kæberne af led efter endnu en powerpoint-præsentation. Ofte opstår de bedste ideer, når folk mødes i den virkelige verden – for eksempel når der hentes og bringes børn i børnehaven. Det var i hvert fald sådan, den her idé med det maritime pilotprojekt opstod for et par år siden, da udviklingschef ved Hirtshals Havn, Linn Indrestrand, faldt i snak med René Fredsgaard, der er lærer på Lundergårdskolen i Hjørring.

”For de fleste er en havn bare en havn med nogle store grå bygninger og et sted, hvor skibe kommer til og fra. Men en havn som Hirtshals er så meget mere end det. Det er et lille samfund fuld af liv, og hvor der findes mange spændende arbejdspladser. Det samme gør sig gældende for de skibe, der fast anløber havnen, men det er der bare ikke så mange af vores lokale teenagere, der har fået øjnene op for,” siger Linn Indrestrand, der suppleres af René Fredsgaard:

”Vi kunne i hvert fald se nogle muligheder, hvis vi kunne få en stribe virksomheder på havnen og et rederi med på ideen. For det er vigtigt, at eleverne selv kommer ud og oplever tingene og kan høre folk fortælle om deres jobfunktioner både i land og til søs. På den måde håbede vi at kunne så nogle frø i deres hoveder, så de kunne se, at der faktisk findes en bred vifte af erhvervs muligheder her i lokalområdet.”





”Alene det at spørgelysten var så stor, som tilfældet var, overbeviste os om, at vi havde fat i noget rigtig, og at det her kan fungere som en stor øjenåbner for folkeskolens ældste klasser.”

*- Ditte G. Sørensen,
marketingkoordinator,
Hirtshals Havn*

Vandkants-Danmark kan også noget

Herefter rettede de henvendelse til Fjord Line for at høre, om færgerederiet ville være med i projektet. Rederiet er norsk ejet, men de tre skibe, der sejler fast mellem Hirtshals og forskellige norske havne, sejler under dansk flag og har hovedsageligt dansk besætning. Og her var de helt med på ideen.

”Vi vil da gerne være med til at tage vores del af det sociale ansvar, der ligger i at fastholde arbejdskraft i det, jeg vil kalde ”vandkants-Danmark”. For hvis de unge tror, at mulighederne i Hirtshals er begrænset til at blive fisker eller at få arbejde på en fiskefabrik, så vil mange måske søge ind mod de større byer. I en tid, hvor der er rift om arbejdskraften, forsøger vi aktivt at oplyse om de karrieremuligheder, der ligger i at blive ansat hos os – uanset om det er direkte skibsrelateret eller mere ovre i servicebranchen,” forklarer Line Rottbøll, der er told- og lagerspecialist i Fjord Line.

Og som marketingchef ved Hirtshals Havn, Ditte Gerstrøm Sørensen, påpeger, er det helt afgørende at have ildsjæle som Line Rottbøll og René Fredsgaard med i sådan et projekt, hvis tingene skal lykkes. Faktisk startede projekt Brobyg Nord tilbage i 2020, da en daværende 8. klasse fra Lundergårdskolen aflagde de første besøg på havnen i Hirtshals. Ganske vist blev dette pilotprojekt meget besværliggjort af corona-restriktionerne, men heldigvis nåede klassen, inden de afsluttede deres niende skoleår, i foråret at få en endags-tur til Langesund med Fjord Line færgen, Stavangerfjord.

”Det var en fantastisk dag – både for os og tydeligvis også for eleverne. De blev vist rundt på hele skibet lige fra broen til maskinrummet og blev også præsenteret for alle de servicefunktioner, der er ombord på sådan et passagerskib. Alene det at spørgelysten var så stor, som tilfældet var, overbeviste os om, at vi havde fat i noget rigtig, og at det her kan fungere som en stor øjenåbner for folkeskolens ældste klasser,” siger Ditte G. Sørensen.

Succes hos eleverne

René Fredsgaard er heller ikke i tvivl om, at besøgene på havnen og især en hel dag ombord på passagerskibet har givet pote. Udover rundvisningen på færgen var det arrangeret sådan, at folk fra de forskellige besætningsgrupper kom forbi konferencelokalet, hvor klassen var samlet, og holdt oplæg om netop deres jobfunktion, heriblandt en navigatør, en maskinmester, en skibsassistent, en kok og en tjener.

”Vi fik også besøg af en medarbejder fra rederiets HR-afdeling, der kunne fortælle om mulighederne for at blive ferie-afløser og varetage en af de mange servicefunktioner ombord. Flere af mine elever begyndte da også at tale om, at det måske ikke var nogen dum ide at bruge sit sabbatår efter gymnasiet på at få job på færgen og få tjent nogle penge. Ikke så få er åbenbart startet som ufaglærte ombord og har brugt det som springbræt til at tage en uddannelse inden for branchen,” siger René Fredsgaard.

Fjord Line er også vældig godt tilfreds med den måde, den første projektperiode er forløbet på. Line Rottbøll er også helt med på, at rederiet ligeledes stiller res-

sourcer til rådighed, når en ny 8. klasse fra Lundergårdskolen snart starter på et to-årigt forløb. Som hun bemærker, kan man ikke umiddelbart måle, hvad rederiet får ud af indsatsen. Men hun kan ikke forestille sig andet, end at det har sat nogle tanker i gang hos de elever, der har været med i pilotprojektet.

”Om vi ligefrem får flere ansøgninger til de forskellige jobs ombord, det er svært at sige på nuværende tidspunkt. Men det handler heller ikke kun om færgen, men hele Hirtshals Havn og de skibsrelaterede virksomheder, der findes i vores lokalområde. Det er i hvert fald her, vi gerne vil være med til at yde vores bidrag,” påpeger hun.

Ny start i oktober

Foreløbig har de tre projektpartnere aftalt et forløb med otte moduler, som starter umiddelbart efter efterårsferien, hvor repræsentanter fra henholdsvis Hirtshals Havn og Fjord Line kommer på besøg hos på Lundergårdskolen og giver 8. a en introduktion til det nye toårige forløb. Denne gang skal eleverne ud at sejle med en af færgerne allerede, mens de går i 8. klasse.

”Det er rigtig godt, at eleverne med den nye opbygning af modulerne kommer tidligere afsted på sejlturen, for det er her, det virkelig rykker for nogle af dem. Hvis de først kommer afsted i slutningen af 9. klasse, har mange af dem allerede besluttet sig for en eller anden karrierevej, men hvis de kommer ud at sejle allerede i 8. klasse, får de lidt mere tid til at tænke i de maritime baner eller i retning af skibsrelaterede erhverv,” siger René Freds-

gaard, der glæder sig til at følge det nye hold elever, også selvom han ikke er deres klasselærer.

”Jeg synes bare, det var utroligt positivt at se, hvor stor en oplevelse det var for min gamle 9. klasse at have fået denne unikke mulighed at komme ombord og blive modtaget af besætningen på den måde. Og så var det bemærkelsesværdigt, at pigerne spurgte mindst lige så meget ind til både dæk og maskine som drenge. Så det er jo ikke til at vide, om der skulle komme en kvindelig navigatør ud af det her tiltag – eller såmænd bare at nogle flere unge opdager, at der også er glimrende jobmuligheder i Vendsyssel,” siger Fredsgaard.

Modulerne for projekt Brobyg Nord 2022-2024:

ÅRGANG: 8. KLASSE

Modul 1

Præsentation af Hirtshals Havn og Fjord Line

Modul 2

Virksomhedsbesøg i Hirtshals

Modul 3

Besøg Hirtshals Havn og Fjord Line

Modul 4

Endagstur til Langesund med Fjord Line

ÅRGANG: 9. KLASSE

Modul 5 - Marketing

Brugen af SoMe-medier ved Fjord Line og Hirtshals Havn

Modul 6 – Bæredygtighed

Bæredygtighed på havnen, generelt og som arbejdsfunktion

Modul 7 – Historie

Hirtshals Havns forbindelse til Norge

Modul 8

Studietur til Kristiansand med Fjord Line

Både piger og drenge havde stor spørgelyst under deres tur med Stavangerfjord.





Tillidsrepræsentanter får egen uddannelse

Lederne Søfart lancerer i starten af 2023 en ny uddannelse til foreningens tillidsrepræsentanter og talspersoner. Målsætningen er at klæde repræsentanterne på til den udfordrende opgave med både viden og værktøjer.

Michael Uhrenholt vil undervise tillidsrepræsentanterne i en række ledelsesdiscipliner.



AF RASMUS NORD JØRGENSEN

Det er en udfordrende opgave at være bindeled mellem kollegaer og arbejdsgiveren. Det kræver ofte hård hud og mange timer på telefon og mail, og nogle gange opstår der konflikter, der kan være vanskelige at håndtere – og nogle føler, at de nogle gange er en lus mellem to negle. Det kan være svært at opleve, at man står alene med opgaven, eller det kan virke afskrækkende i forhold til at melde sig. Derfor lancerer Lederne Søfart en ny uddannelse for alle foreningens tillidsrepræsentanter og talspersoner efter corona-nedlukningen.

”Det er vigtigt, at vores medlemmer, der har stillet op til de her helt centrale poster for en fagforening, er rustet til opgaven,” siger direktør Helle Andsbjerg.

”Tillidsrepræsentanterne er frivillige fagforeningsmedarbejdere. De er vores talerør og forlængede arm på arbejdspladsen, og uden dem så er alle medlemmerne ilde stedt. Vi vil derfor sikre, at de har masser af redskaber, og at de kan etablere et netværk med andre med samme udfordringer og dele deres erfaringer,” fortæller hun.

Lederne Søfart har allieret sig med Lederernes Michael Uhrenholt, der er ledelsesrådgiver, og han vil facilitere undervisningen og gennemgå de tekniske aspekter af tillidshvervet.

Han ønsker blandt andet, at deltagerne får en forståelse for, hvad deres eget værdisæt indeholder og værdien af det, så de derefter bedre kan navigere i forhold til det værdikompasset.

”Deltagerne skal også lære at strukturere deres egen ledelsesmæssige kommunikation, få en forståelse for, hvad det vil sige ”at lede opad”, og få en dybere indsigt i konflikter, så de kan genkende forskellige ’konflikt-niveauer’ og handle ud fra, hvilket niveau i en konflikt de er på,” siger Michael Uhrenholt.

Det første kursus vil blive afholdt 19. – 20. januar 2023 i Middelfart

Kommer i klemme

Der vil være flere fokusområder for uddannelsen. Eksempelvis vil der være fokus på, hvor tillidspersonen skal gå ind og ”sagsbehandle”, og hvor personen skal sende kollegaen videre til teamet af rådgivere hos Lederne Søfart.

Rollen som mellemed bliver også en vigtig del af undervisningen.

”Mange tillidsrepræsentanter (TR) oplever at komme i klemme mellem den overordnede strategi og de driftkrav, der fordres, samtidig med at de skal sikre, at deres kolleger kan agere i det givne ledelsesrum. Det rum kan opleves som konfliktfyldt, hvor ”budbringeren” – altså tillidsrepræsentanten – risikerer at kom-

me i dilemmafyldte situationer, hvor de både som ledere skal agere loyalt over for topledelsen, men samtidig skal varetage kollegers udfordringer med den givne retning og rammevilkår,” siger Michael Uhrenholt.

Målet med træningen af TR er netop at imødekomme og klæde tillidspersonerne på til at kunne håndtere de forskellige situationer konstruktivt og samtidig styrke egen position, forklarer han.

Uddannelsen vil vare halvanden dag og indeholde fire moduler:

- 1: Dig som leder – hvad driver dig og dine beslutninger? – bliv bevidst om de ledelsesmæssige værdier, du navigerer ud fra
- 2: Styrk din kommunikation i forhold til organisationen og din egen chef
- 3: Ledelse opad, hvad betyder det reelt – og hvordan gør man?
- 4: Forstå konflikter, og hvordan du håndterer dem

Som del af uddannelsen vil der være en række praktiske øvelser, f.eks. typiske dilemmaer for opgaven som tillidsrepræsentant, og dialog mellem deltagerne – både for at skabe et sammenhold deltagerne imellem, og for at øge refleksionen omkring de forskellige dele af undervisningen. ■

**90 år**

Skibsfører Valdemar Andersen 28-11

85 år

Skibsfører Frederik Adolf Holger Chemnitz 13-01

80 årKaptajn phd Finn Esben Hansen 18-11
Havneassistent Holger Fink 16-01
Overstyrmand Einer Villy Madsen 01-11
Overstyrmand Benno Ørvad Markussen 01-11**75 år**1. Styrmand Ole Stryn Olsen 12-12
Overstyrmand (Leder) Kim Andersen 20-01
Havnefoged Gerhard Christian Kähler 01-12
Havnefoged Hans Christian Hansen Madsen 17-01
Skibsfører Olaf Pedersen 28-11**70 år**Skibsfører Andreas Green Skovgaard 27-12
Jens Høybye 01-01
Pensioneret Skibsfører Otto Stenstrøm 13-01
Overstyrmand Niels Erik Møller 01-11
styrmand Bent Rasmussen 01-11
Pensionist Jørgen Kruse Andersen 01-12Master Hans Jørgen Pedersen Zaar 10-12
Skibsfører Nels Christian Sørensen 22-01**65 år**Skibsfører Mogens Lund 21-12
Skibsfører Finn Johan Kjærgaard 01-12
Havneassistent Bent Hansen 22-11
Kaptajn Helge Black 22-11
Kaptajn Svend Engelberth Degn 30-01
HR Manager DK Anders Agerholm Frohn 20-11
Jørn Sehested Bonde 27-12
Skibsfører Bertel Krogstrup Jørgensen 30-12**60 år**Styrmand Martin Robert Rasmussen 20-12
Skibsfører Laust Kristian Nielsen 12-01
Lods Jan Hyllekrog Bendtsen 01-12
Kaptajn Henrik Weber 01-12
Overstyrmand Søren Thagaard Jensen 13-11
Skibsfører Søren Mols Pedersen 01-01
Kaptajn Christian Sparre Søndergaard 01-12
Lods Ebbe Jensen 30-11
Chief Officer Flemming Lyngsaa Ovesen 14-12
Styrmand Gunnar Skindhøj 01-11
Henrik Wenzel Kristoffersen 22-12
1. styrmand Rene Jimmy Feuerlein 17-11
Second officer Niels Kristian Lund 13-12
Lods Mikael Pedersen 16-01**50 år**Superintendent Mads Jørgensen 23-12
Styrmand Lars Raben 26-01
Marine Superintendent Thomas Hammershøj Jonassen 21-12
Styrmand Alex Grosse 16-12
Overstyrmand Bo Quebec Madsen 30-11
Terminal Manager Claus Walther Clemmensen 30-12
Overstyrmand Birger Michael Gormsen 01-11
Skibsfører Rogvi Joensen 13-12
Styrmand Renee Sørensen 30-12
Overstyrmand Hans Pauli Johannesen 12-01
Bogi Olsen 29-11
Crew & Global Recruitment Mng Dorthe Merethe Karlsten 01-11
Overstyrmand Bugge Marx Hansen 18-01
Kaptajn Lauge Thastum Jensen 24-12**Afdøde**MAS vagtholdsleder Jimmy Sørensen 48
Skibsfører Peter Aarslev Rasmussen 67
Skibsfører Freddi Rieber Steffensen 81
Fleet Manager - Operations Palle Frank
Gaspar Refsgaard 42
Christian Breinholt 67*Æret være deres minde*Formand/Ansvarshavende
Chefredaktør
Jens M. Sørensen
mail@ledernesofart.dk**Redaktionen**Redaktør, Rasmus Nord Jørgensen
Telefon 21680421
rj@ledernesofart.dkJournalist, Pia Elers (DJ)
piaelers@gmail.comJournalist, Line Rømer
kontakt@lineromer.dk**Annancer:**Redaktør,
Rasmus Nord Jørgensen
Telefon 21680421
rj@ledernesofart.dk**Deadline:**

Fire uger før udgivelse

Layout og illustrationer:

Camilla Thyrring Ludvigsen

Tryk:

JØRN THOMSEN/ELBO A/S

Udgivelser

2022: Uge 15, 26, 42, 51

Oplag:

3500 stk.

Forsidefoto:

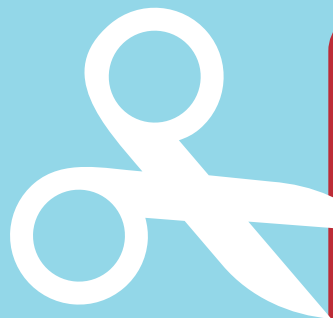
Mikkel Veje Knudsen

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.

**! KLIP
HER!****SE PÅ
BAGSIDEN
HVORFOR ...****LEDERNE:** For maritime ledere**VIRKSOM:** For selvstændige med egen virksomhed**PRO:** For studerende og funktionærer uden ledelsesansvar

FÅ FAT PÅ OS



? **Hvorfor skal jeg logge ind med NemID for at skrive med Lederne Søfart?**

Korrespondancen med dig om dine ansættelsesvilkår indeholder personlige, fortrolige og ofte følsomme personoplysninger. **Det er i henhold til persondataretten vores forpligtelse som organisation at sikre, at sikkerheden er tilstrækkelig.** Derfor beskytter vi korrespondance med dine oplysninger ved at gøre brug af en sikker digital løsning – ligesom de offentlige myndigheder gør.



? **Er det ikke lige så sikkert at maile – det er der andre fagforeninger, der gør?**

Nej, det er ikke lige så sikkert at maile. Vi anvender naturligvis den kryptering, som Data-tilsynet kræver på vores mails, men det fjerner ikke alle de risici, som mailkorrespondance indebærer. Vi mailer derfor kun i undtagelsestilfælde – for at sikre dine og de øvrige medlemmers persondata.

? **Kan jeg så ikke få hjælp, hvis jeg er på søn og ikke kan logge ind?**

Jo, selvfølgelig. Du kan altid ringe til os på telefon **33455565** (mandag - fredag fra 9-15). I de tilfælde, hvor du har brug for skriftlig rådgivning nu og her og ikke har dækning til at logge ind, tilbyder vi også, at du kan skrive til os på **mail@ledernesofart.dk**, og at du kan modtage svar pr. mail.



Login enten via:

LEDERNE VIRKSOM PRO

www.lederne.dk/diverse/log-ind

Ring: **33 45 55 65**

Mail (uegnet til personfølsomme oplysninger):

mail@ledernesofart.dk



**LEDERNE
SØFART**



**KLIP DIT
KONTAKT-
KORT UD TIL
LEDERNE
SØFART**